S.I.P Scootershop

performance & style



mailorder katalog

classicvespa

Zubehör, Tuning und
Ersatzteile für Vespa

Intro
Hallo Leute!

Mehr als 60 Jahre ist sie bereits alt, die Dame mit den phantastischen Rundungen - und hat doch nichts von ihrem sympathischen, italienischen Charme verloren. Im Gegenteil, die Vespa ist überall: in Werbungen, Spielfilmen, Preisausschreiben und natürlich auf unseren Straßen.

Sogar die lange Jahrzehnte von der Vespaisierung ausgeschlossenen Staaten des ehemaligen Ostblocks holen rasch auf: immer mehr Bestellungen erhalten wir aus Warschau, Bukarest, Belgrad, Tallinn, Prag, Budapest. Eines der ersten Produkte der so viel beschriebenen Globalisierung erreicht damit nun auch die letzten weißen Flecke der Vespa Landkarte. Wikipedia schreibt euphorisch: „Die Motorroller, die noch heute produziert werden, haben Kultstatus erreicht. So gibt es Vespaclubs, Scooterruns sowie diverse, lebhafte Internetforen, die sich ausschließlich um das Thema Vespa drehen. Die ersten Vespaclubs wurden bereits Ende der vierziger Jahre gegründet."

Wir sind ständig am Ball, um euch die neuesten und angesagtesten Artikel für eure Vespa anbieten zu können. Insgesamt führen wir mittlerweile mehr als 15.000 Artikel ausschließlich für Schaltroller! Zubehör, Tuning und Ersatzteile. Für die namhafteste aller Tuningschmieden – MALOSSI – sind wir deutscher Importeur. Ebenso für Bremsteile von GRIMECA, Kurbelwellen von MAZZUCCHELLI oder Qualitäts-Ersatzteile von RMS. Von kleinen aber feinen Manufakturen wie QUATTRINI, FALC, DRT & Co. besorgen wir euch die heiße Ware.

Unsere eigene Tuningmarke „SIP Performance" haben wir z.B. um hochwertige, vielfach einstellbare Stoßdämpfer erweitert. Unter dem Label „SIP Vintage" bieten wir euch liebevoll detailgetreue Repros von Seitenhauben, Kotflügeln und vielen weiteren, lange nicht mehr lieferbaren Parts an. Absolute Originalitätstreue und top Qualität sind hier unser Ziel.

Wir bei SIP Scootershop arbeiten Tag für Tag inmitten von Vespas und Vespateilen. Seit 1994. Und immer noch freuen wir uns wie kleine Kinder, wenn wieder ein neues Highlight wie etwa ein MMW Kupplungskorb oder ein Kotflügel für eine Lampe unten bei uns im Wareneingang aufschlagen. Der Mitarbeiterparkplatz steht den ganzen Sommer voller Roller, unsere Ladenikone Joscha fährt sogar den ganzen Winter hindurch mit der Vespa. Wir besuchen jedes Jahr zahllose Treffen und freuen uns auf unsere Ausfahrten nach Griechenland, Kroatien, Südfrankreich oder Italien. Wen der Vespa Virus mal befallen hat, der wird ihn nicht mehr los...

Taucht mit uns ein in eine schier unglaubliche Angebotsfülle. Der Katalog spiegelt den Stand April 2012 wieder. Aktuelle Preise, neue Produkte, Kundenrezensionen, Tutorial Videos und vieles mehr findet ihr online in unserem neu gestalteten Webshop: **www.sip-scootershop.com**

In diesem Sinne, gute Fahrt auf allen Wegen,

Alex & Ralf
SIP Scootershop

Vespatour Kroatien Juni 2010.
Weitere Bilder www.tinyurl.com/adriamania

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO [illegible] ZU UNSERE HINWEISE AUF SEITE [illegible]























Inhalt

Intro

006 **Modellkunde von 1946 bis heute**
Die wichtigsten Vespa Modelle aller Epochen & Fahrgestellnummern

Tuning

020 **Was ist Tuning?**
Hintergründe und Erläuterungen

034 **Tuningzylinder**
Hubraum statt Spoiler!

078 **Montage und Technik Zylinderkits**
So geht's und warum es funktioniert

146 **Motorgehäuse**
Aluminiumguss aus dem die Träume sind: Lager, Dichtsätze und Kleinteile en masse

174 **Auspuffanlagen**
Sound und Leistung satt

192 **Montage und Technik Auspuff**
Was ist nochmal „Resonanz"?

228 **Vergaser und Ansaugstutzen**
Die Luft zum Atmen von DELL'ORTO & Co.

249 **Technik und Einstelltipps Vergaser**
Das Rätsel um Mischrohr und Düsennadel

316 **Kurbelwellen**
Jetzt geht´s rund

328 **Montage und Technik Kurbelwelle**
Mit dem richtigen Werkzeug läuft´s

354 **Zündung und Batterien**
Da springt der Funke sofort über

382 **Montage und Technik Zündung**
Abblitzen und Unterbrecher einstellen

392 **Kupplung**
Hilfe, wie bekomme ich all die Kraft auf´s Hinterrad?

408 **Montage und Technik Kupplung**
Tipps & Tricks für „la Frizione"

448 **Getriebe**
Zahn um Zahn: endlose Getriebevariationen für eine schlüssige Ganganbindung

478 **Montage und Technik Getriebe**
Primär vernieten und weitere Kniffe

Fahrwerk

522 **Scheibenbremsen**
Bremsleistung mit Biss

542 **Fahrwerksumrüstung**
Das Vespa Fahrwerk wird erwachsen

554 **Felgen**
Alufelgen, Schlauchlosfelgen, Oldiefelgen

574 **Reifen**
Gib Gummi! Reifen und Schläuche

594 **Stoßdämpfer**
Federnd durchs Leben fahren

Anbauteile

644 **Kotflügel & Seitenhauben**
Echt Blech - Heavy Metal is rolling!

688 **Spiegel**
Spieglein, Spieglein...

706 **Tachos, Griffe & Hebel**
Alles rund um den Lenker der Vespa

736 **Seilzüge und Schriftzüge**
Hardware in High Quality

770 **Sitzbänke**
Platz nehmen und genießen

802 **Gepäckträger**
So wird der Roller zum Transporter

820 **Leuchten und Elektrik**
Scheinwerfer, Rücklichter, Kabelbäume

864 **Werkzeuge**
Alles für die Schraubergarage

Allgemeines

876 **Öl & Schmierstoffe**
So läuft´s wie geschmiert

896 **Helme**
Hut ab, Helm auf! Aber mit Style...

904 **Bekleidung & Accessoires**
Klamotten, Taschen, Accessoires

928 **Lesestoff**
Bildbände und Techniklexika

DER HEISSE DRAHT ZU ALLEN TEILEN: **SIP BESTELLHOTLINE 08191 – 9699960**

DIE ÜBERHOLSPUR FÜR EILIGE TUNINGMITTEL: **EXPRESSVERSAND SIP SPEED**



Modellkunde

1948 bis heute

Mit der Erfindung der Vespa begann 1946 eine der beeindruckendsten Entwicklungen der Geschichte zum Thema Industriedesign, Fortbewegung und Lifestyle. Wir geben Euch hier einen kurzen Überblick über einige Meilensteine der Vespa-Evolution.

Vespa 98 V98

98 1001 bis 18079 (1946-1947)

Im Frühjahr 1946 wurde die erste Vespa der Öffentlichkeit präsentiert. Sie war praktisch, einfach zu handhaben und elegant. Das machte sie in der italienischen Nachkriegsbevölkerung, die sich zwar kein Auto leisten konnte, aber trotzdem stilvoll mobil sein wollte, sehr beliebt. Die 98ccm starke V98 besitzt einige, bis heute für die Vespa charakteristische Merkmale, wie eine selbsttragende Karosserie, Direktantrieb und einen seitlichen Motor.

- Schaltung mit Schaltgestänge
- 8" Bereifung
- Vorderrad durch Bandfedern gedämpft. Hinten keine Federung
- Einarmschwinge links
- Kein Ständer sondern Halbmond-förmige Auflagekeile am Trittblech

Marktpreis ca. 3°/4°: € 35.000.-*



Modell Vespa 98, 1:32,
Art.-Nr. 33866046 9,00 €

Wideframes

Vespa 125 V1-15T/V30-33T

1948 rollt die erste 125er vom Band und löst einen regelrechten Vespa-Boom aus. Verglichen mit dem Vorgängermodell kann sie bereits mit ersten Verbesserungen in Punkto Technik und Komfort aufwarten. Die wohl wichtigste Neuerung neben dem vergrößertem Hubraum war die ab nun vorhandende hydraulische Hinterradfederung sowie die vordere Einarmschwinge rechts mit einer Spiralfeder. Ende der 40er Jahre finden bereits erste Vespa-Treffen statt und man beginnt zu ahnen, dass es sich bei der ‚Vespa' um ein zukunftsträchtiges Erfolgskonzept handelt. Heut sind die sog. ‚Lampe unten'-Modelle (der Scheinwerfer saß bei den frühen Modellen auf dem Kotflügel) beliebte und teuer gehandelte Sammlerobjekte.

V1-15T 01 bis 104096 (1948-1950)

- Seitenständer bei V1T bis Rahmennummer 16500, ab Rahmennummer 16501 Hauptständer mit Metallfüßen, ab Rahmennummer 63600 mit Gummifüßen
- Benzinhahn mit „Reserve"-Stellung zum Schieben
- Einarmschwinge rechts
- Auspuff zuerst eckig und vernickelt, dann oval und verchromt
- V14T und V15T sind bereits ohne Sicke am Rahmen
- ab Modell V15T ist die Lampe auf dem Kotflügel verschraubt (zuvor vernietet)

Marktpreis ca. Bj.'48: € 18.000.-* Bj.'49: € 14.000.- *

V30T - V33T 104097 bis 251820 (1950-1952)

- Schaltung mit Bowdenzügen
- Stoßdämpfer vorn
- Rechteckiges Rücklicht
- Benzinhahn mit „Reserve"-Stellung zum Drehen

Marktpreis ca. € 6.000.-*



Vespa 125 V31



Vespa 125 VM1

Vespa 125 VM/VN

VM1T 01001 bis 085870 (1952-1953)
VM2T 085871 bis 0176014 (1953-1954)

- Ø 105mm runder Scheinwerfer (vorher Ø 95mm)
- Tankinhalt 6,25l
- Durchzugskräftiger Motor aufgrund von verändertem Hub/Bohrung Verhältnis
- Kupplungs-, Brems- und Gasseil nun innen im Lenker verlaufend
- Motorbacke ab jetzt geschlossen mit Lüftungsschlitzen
- vergrößertes Rücklicht

VN1T 01001 bis 050100 (1954-1955)
VN2T 050101 bis 0125600 (1956-1957)

- 7 Trittleisten auf Trittblech (anstatt zuvor 9 Trittleisten)
- Bremspedal aus Aluminium und mit Waffelmuster (kein Gummi)
- Hydraulischer Stoßdämpfer hinten (zuvor Dämpfer und Feder getrennt)
- Gepäckbrücke mit „V" (zuvor mit „X")
- Lüfterradabdeckung Y-förmig ab VN2T 50101
- Vergrößerter Tankinhalt auf 8,2l ab VN2T 50101

Marktpreis ca. € 6.000.-*

Vespa 125 Hoffmann

TYP A, B, C (1950-1954)

1950 rollte auch in Deutschland die erste Vespa vom Band. Von den Hoffmann-werken in Lintdorf gebaut, ähnelt sie der italienischen ‚Lampe unten'. Die Hoffmann-Vespa war sowohl mit Gestänge- als auch mit Seilzugschaltung erhältlich. Das 1954 erschienene Sondermodell ‚Königin' mit zwei Scheinwerfern (auf Kotflügel und Lenker) ist bei Sammlern besonders beliebt.

Marktpreis ca € 6.000.-

Hoffmann Königin



* DIE ANGEGEBENEN PREISE SIND ALS GROBE RICHTWERTE FÜR EINEN ROLLER IM ZUSTAND 2+ – VOLL FAHRBEREIT, IN GUTEM, JEDOCH NICHT PERFEKTEM ZUSTAND ABWEICHUNGEN VON +/-30% KÖNNEN – JE NACH ZUSTAND DES JEWEILIGEN ROLLERS - DURCHAUS GERECHTFERTIGT SEIN.

Wideframes

ACMA 150 GL

VGL1T 111-15159 (1956-1958)

Zwischen 1951 und 1962 wurden in Frankreich diverse 125ccm und 150ccm Modelle unter Lizenz gebaut. Ende der 50er Jahre läuft bei ACMA auch die 150 Gran Luxe vom Band. Sie ist mit der italienischen VL3T vergleichbar allerdings hat sie einen Lenker aus Aluguss ähnlich der GS2/T2. Ihr Motor ist mit einem Hub von 54mm und einer 58,8mm Bohrung jedoch nicht vom Motor der GS (Bohrung und Hub 57mm), sondern von den 125ccm Modellen abgeleitet.

- Weißwandreifen, 3.50-9"
- Abschließbares Gepäckfach
- Ersatzrad im Beinschild
- Rückspiegel am Lenker

Marktpreis ca. € 3.000.-*



ACMA 125

Vespa 150 VL/VB

VL1T 1001 bis 17000 (1954-1955)
VL2T 17001 bis 93101 (1955-1956)
VL3T 93102 bis 132693 (1956-1957)

Mit dem Hubraum wächst die Höchstgeschwindigkeit der Vespa 150 und verschafft ihr freie Fahrt auf Italiens Autostradas. Anders als die 125ccm Modelle trägt die Vespa 150 ihren Scheinwerfer von Anfang an oben am Rohrlenker. Die 150ccm Modelle waren auch immer etwas komfortabler/luxuriöser ausgestattet als ihre vergleichbaren 125ccm Modelle. Sie hatten serienmäßig einen Tachometer, diverse Teile verchromt anstatt lackiert oder Aluguss.

- Ab VL3T Gewinde im Mittelholm zur Montage des Ersatzrades im Beindschild

Marktpreis ca. € 5.000.-*

VB1T 1001 bis 99700 (1957-1958)

Die elegantere zweite Version der Vespa 150 kann mit folgenden Extras aufwarten:

- einteiliger Lenkerkopf aus Alu-Druckguss
- alle Bowdenzüge und Kabel ab jetzt im Lenker innen verlaufend
- vergrößerter Tachometer (gleich wie bei GS150 aber mit 90Km/h-Skala)
- erste Vespa in „Metallizzato-Lackierung" (zuvor nur bei GS150)

Marktpreis ca. € 4.000.-*

Vespa 150 T/1-T/3

VL1T 1101 bis (T/1) (1955)
VD1T 1001 bis 7000 (T/2) (1956)
VD2T 7001 bis 13800 (T/3) (1957-1959)

Auch die sog. T-Modelle stammen aus deutscher Produktion. Die T/1 wurde sowohl für den deutschen, als auch für den italienischen Markt gefertigt. Während die T/1 noch mit Rohrlenker und 8" Reifen ausgestattet ist, besitzen die T/2-3 Modelle, die nur für den deutschen Markt bestimmt waren bereits eine 10" Bereifung auf Sternfelge und einen Gusslenker. Die Züge verlaufen bei der T/2 außen, bei der T/3 innen.

Marktpreis ca. T2: € 6.000.-*
Marktpreis ca. T3: € 5.000.-*



Vespa 150 GS

Vespa 150 GS

VS1T 1001 bis 13300 (1955)

Darf's ein bisschen mehr sein? Die GS ist das Traummodell vieler Vespa-Liebhaber und in Punkto Technik und Design eine wirkliche Besonderheit. Von der Piaggio-Rennsportabteilung entwickelt, verfügt die 150 Gran Sport über eine deutlich höhere Motorkapazität, als ihre Vorgängermodelle. Auch optisch gibt sie sich mit ihrem aerodynamisch nach hinten gebogenen Beinschild bewusst sportlich. Anders als die späteren Vespa-Modelle, wird die 150 GS noch in einem Michverhältnis von 6% betankt. Sie wird – bis dahin als einziges Modell – serienmäßig mit Sitzbank geliefert.

- Vierganggetriebe
- Schaltseile aussen verlaufend
- 10" Räder auf Sternfelge
- Direktansauger mit Schlitzsteuerung und Flachkolben
- Tankinhalt 12l
- Ersatzrad längs in Fahrtrichtung (zwischen den Beinen)
- Gußlenker mit integriertem rechteckigem Tacho (ohne Beleuchtung)

Marktpreis ca. € 12.000.-*

VS2T 0013301 bis 0023310 (1956)
VS3T 0023311 bis 0035310 (1957)
VS4T 35311 bis 47350 (1958)

- Bowdenzüge und Kabel im Inneren des Lenkers geführt
- Tacho jetzt mit weißer Skala und Beleuchtung

Beginnend mit dem Modell VS2 werden bei der GS150 serienmäßig Schlitzrohre am Beinschild verwendet (was bis zum Ende der Rally 200 das optische Kennzeichen der jeweils stärksten Vespa in der Produktlinie bleiben wird). Bei VS2 und VS3 noch das kleine eckige Rücklicht (ohne Bremslicht), ab VS4 dann vergrößertes, runderes Rücklicht mit zusätzlichem Bremslicht. Anstelle von Sternfelgen werden bei VS4 dieselben vollen 10 Zoll-Felgen verwendet, allerdings mit einer runden Scheibe in der Mitte anstatt des Sterns.

VS5T 47351 bis 127350 (1958-1962)

- PX-Felgen
- Muscheltacho bis 120 km/h
- bis Rahmennummer VS5T 0087589 dasselbe Rücklicht wie bei VS4
- ab VS5T 87590 wurde das verchromte und größere Rücklicht verwendet (dasselbe wie später an der GS160)

Marktpreis ca. € 5.000.-*

Vespa 150 GS1-3

VD1TS 1001 bis 7000 (Messerschmitt) (1956-1958)
VD2TS 7001 bis 35177 (Augsburg Typ 112, 162, 212) (1958-1961)

Die unter GS1 bekannte GS150 mit aussenliegenden Bowdenzügen ist eine zur Gänze italienische VS1 auf der unter dem Schriftzug das Messerschmitt-Logo angebracht wurde. Die GS2 wurde dann bereits bei Messerschmitt produziert. Die Bowdenzüge verlaufen bei der GS2 weiterhin noch außen, jedoch mit dem Modellwechsel auf GS3 ab dann im Inneren des Lenkers. Die deutsche GS3 entspricht motortechnisch der italienischen VS5, die Karossiere weist jedoch diversen Änderungen an den Anbauteilen auf (Hupe, Sitz, Scheinwerfer, Rücklicht,....)

Marktpreis ca. € 4.000.-*

* DIE ANGEGEBENEN PREISE STELLEN EINEN DURCHSCHNITTLICHEN RICHTWERTE FÜR EINEN ROLLER IM ZUSTAND 2+ – VOLL FAHRBEREIT, IN GUTEM, JEDOCH NICHT PERFEKTEM ZUSTAND

Largeframes

Vespa 125 VNA

VNA1T 1001 bis 68031 (1957-1958)
VNA2T 68032 bis 116431 (1958-1959)

Die VNA läutet die Largeframe Ära ein. Ihre Karosserie besteht aus zwei Hälften, die mittig verschweißt und verstärkt werden. Die Lenkkopfverkleidung der VNA ist geteilt und kann leicht abgenommen werden. Der Motor entspricht in seiner Dimension den zeitgenössischen PX Motoren. Hubraum 125ccm. Die Vespa 125 Typ 152 bzw. Typ 222 ist die deutsche Version der VNA.

- 8" Bereifung
- Tacho trapezförmig
- Chokehebel unter dem Schwingsattel
- Mischverhältnis 5% (1:20)
- 3-Ganggetriebe
- Großer Vespa Schriftzug auf Beinschild schwarz lackiert

Marktpreis ca. 2.800.-*



Vespa 125 VNB

Vespa 150 VBA

VBA1T 1001 bis 125040 (1958-1960)

Mit der VBA präsentiert Piaggio die erste 150ccm Vespa mit der revolutionären neuen Drehschiebersteuerung und dem dazugehörigem Mischverhältnis von 1:50. Achtung: oft wird auf ebay oder anderen Seiten im Netz die indische Bajaj Priya angeboten, die auf der VBA aufbaut.

- 3-Ganggetriebe
- Kotflügel einteilig
- 8" Bereifung
- Muscheltacho

Marktpreis ca. € 3.000.-*



Vespa 150 VBB

Vespa 150 GL

VGLA1T 1001-35267 (1959-1961)
VGLB1T 35268-48294 (1961-1962)

Die VGLA/VGLB sind Sonderformen der VBA/VBB. In Deutschland lief sie unter der Bezeichnung T4. In Skandinavien wurde sie als 150 GL angeboten. Im Gegensatz zur VBA/VBB hat sie 10 Zoll Räder. Die VGLA ist ein 3-Gang Modell, die VGLB ein 4-Gang Modell.

Marktpreis ca. € 3.000.-*



Vespa 125 VNB

Vespa 125 VNB

Die VNB wartet mit einer revolutionären neuen Motortechnik auf. Ein neuer Drehschieber-Einlasskanal am Motorgehäuse führt das Gemisch direkt zum Pleuel. Die Lager werden zuverlässiger geschmiert und die benötigte Menge Öl im Gemisch signifikant (auf 2%) verringert. Die neuen Motoren sind sparsamer und die Leistung entfaltet sich gleichmäßiger. Vor allem die dritte Serie der VNB, die bereits über ein Vierganggetriebe verfügt, war und ist sehr beliebt. Hubraum 125ccm. Die Vespa 125 Typ 282 bzw. Typ 392 ist die deutsche Version der VNB.

VNB1T 1001 bis 89850 (1959-1961)
VNB2T 1001 bis 34699 (1961)

- Rücklicht mit Bremslicht in Fahrzeugfarbe
- Chokeknopf über Benzinhahn
- zweigeteilter Blechlenker
- kleiner Schriftzug auf Beinschild

VNB3T 34700 bis 90395 (1961-1962)
VNB4T 90396 bis 136485 (1962-1963)

- Beinschild mit Aluminiumleiste
- einteiliger Lenker aus Aluguss
- ab VNB3T wurde eine Beinschildumrandung aus Alu montiert
- ab VNB4T bekam das Chassis ein kantiges Heck und auf den Seitenbacken wurden Alu-Zierleisten montiert.

VNB5T 1001 bis 43240 (1963-1964)

- 4-Ganggetriebe

VNB6T 1001 bis 37028 (1964-1966)

- Verdichtung wird erhöht. Motor leistet >5PS

Marktpreis ca. € 2.800.-*

Vespa 150 VBB

VBB1T 1001 bis 146000 (1960-1962)
VBB2T 146001 bis 280148 (1962-1967)

Das Nachfolgemodell der VBA unterscheidet sich nicht nur durch leichte optisch Retuschen von seiner Vorgängerin, sondern vor allem durch das 4-Ganggetriebe, das nun verbaut wird. Die 150ccm Vespa rollt mit der VBB weiterhin auf 8" Rädern.

- ab Rahmennummer VBB1T 71001 Zierleisten auf Seitenhauben
- VBB1T: abgerundetes Heck
- VBB2T: kantiges Heck

Marktpreis ca. € 3.000.-*



Vespa 150 GL (Dänemark)

ABWEICHUNGEN VON +/-30% KÖNNEN – JE NACH ZUSTAND DES JEWEILIGEN ROLLERS - DURCHAUS GERECHTFERTIGT SEIN

Largeframes

Vespa 150 T/4

VGLA1T (T/4) 300001-314387 (Typ 202 Augsburg 1962)
VGLA1T (T/4) 314388-315489 (Typ 332 Augsburg 1963)
VGLB1T (T/4) 315490- (1963)

Die deutsche T4 („150 GL") ist mit luxuriösen 10" Rädern ausgestattet. Während die erste Serie der T4 sich mit 3 Gängen begnügen musste, ist die 2. Serie (VGLB) mit einem 4-Ganggetriebe ausgestattet. Der Rahmen entspricht (abgesehen von den Seitenbacken) weitgehend den VNA Modellen, das Rücklicht ist der sogenannte „Schwanenhals" von Hella. Deutsche Modelle haben ein Typenschild UND eine eingeschlagene Rahmennummer, die NICHT identisch sind. Eine Vespa T4 kostete 1959 1425 DM. 1962 entsandte die indonesische Armee Friedenstruppen in den Kongo. Als die Soldaten zurück nach Hause kamen, erhielten sie zum Dank von der Regierung je eine deutsche Vespa T/4. Die Roller werden daher in Indonesien „Vespa Congo" genannt.

Marktpreis ca. € 3.500.-

Vespa 150 GL

VLA1T 1001 bis 80855 (1962-1965)

Die 150 Gran Lusso ist, wie ihr Name bereits verrät, ein Luxusmodell, das Piaggio speziell für einen anspruchsvolleren Kundenkreis entwickelte. Als Nachfolgerin der VBB überzeugt sie nicht nur optisch mit Chrom und Alu-Zierelementen und einer modernen, großzügigen Linienführung des Chassis, sondern vor allem durch folgende Details:

- Motor der VBB mit veränderter Übersetzung und ohne Nasenkolben
- auf Wunsch mit Sitzbank lieferbar
- Trapezscheinwerfer
- 10" Räder

Vespa 125/150 Super

VNC1T 1001 bis 25146 (1965-1969)

Mit der 125 Super rollt die Vespa zum letzten Mal auf kleinen 8 Zoll Rädern. Die Karosserie entspricht der modernen GL, Lenker und Kotflügel den Smallframe-Modellen 125 Nuova und Primavera. Ihre Seitenhauben ähneln denen der Sprint Modelle.

- ovaler Tacho bis 100 km/h
- Scheinwerfer rund, Ø 115mm

VBC1T 1001 bis 554808 (1966-1979)

Die hubraumstärkere Version 150 Super besitzt zwar den potenten Motor der VBB, spricht die Kunden jedoch weder optisch noch in Punkto Fahrkomfort (8" Räder) an und wird deshalb hauptsächlich exportiert.

Marktpreis ca. € 2.000.-*



Vespa 125 GTR



Vespa 150 GL



Vespa 125 Super

Vespa 125 GT

VNT1T - VNL1T (1961-1965)

1961 erscheint die Vespa 125 Gran Turismo als VNT mit 10" Rädern ausgestattet. Im gleichen Jahr rollt die erste Serie der Vespa 125 GT als VNL mit 8" Rädern vom Band. Wie die Vespa 150 GL, ist auch die Vespa 125 GT mit einem Trapezscheinwerfer ausgestattet. Links unter der Seitenhaube befindet sich kein Reserverad, sondern ein Gepäckfach.

VNL2T 30001 bis 81582 (1966-1973)

Mit 10 Zoll Rädern, einer im Vergleich zur 125 Super etwas besseren Leistung (dank höherer Verdichtung) und einem modernen Chassis-Design (das dem der Sprint entsprich) ist die zweite Serie der Vespa 125 GT auf der Höhe ihrer Zeit und spricht vor allem ein junges Käuferpublikum an.

Marktpreis ca. € 2.800.-*

Vespa 125 GTR

VNL2T 100001 bis 157788 (1968-1978)

Die modernisierte GT (das R steht für „rinnovata" (= modernisiert) unterscheidet sich von ihrer Vorgängerin hauptsächlich durch die angebotene Palette an Lackierungen und dem runden Scheinwerfer.

- Ø 130mm Scheinwerfer mit Chromring
- Zierleisten auf Kotflügel & Seitenhauben bis VNL2T 127357

Marktpreis ca. € 2.500.-*

Vespa 125 TS

VNL3T 1101 bis 29804 (1975-1978)

Die 125 Turismo Speziale ist die optisch etwas puristischere Nachfolgerin der GTR. Statt Chromzierleisten verfügt sie über das Chassis der Vespa Rally inklusive praktischem Handschuhfach innen am Beinschild. Ihren drehschiebergesteuerten Motor teilt sie sich mit den 125ccm Modellen mit 3 Überströmkanälen. Der Motor der späteren Modelle wird für die erste PX 125 Baureihe übernommen.

Marktpreis ca. € 2.500.-*

Largeframes

Vespa 150 Sprint

VLB1T 1001 bis 1205477 (1965-1974)
VLB2T 50001 bis 51523 (1965-1974)

Das beliebte Nachfolgemodell der GL bleibt über viele Jahre hinweg praktisch unverändert im Programm. Die 150 Sprint ist mit einem leistungsstarken Drehschiebermotor mit 2 Überströmkanälen, einer höheren Verdichtung und sportlichen Steuerzeiten ausgestattet. Auch optisch wirkt sie mit Zierstreifen an Kotflügel und Seitenhaube modern und schnell.

Mehr und mehr tauchen auch indische „Sprint 150" auf, die sogenannte BAJAJ Chetak. Sie ist der Nachfolger der BAJAJ Super, die ein Mix aus VNA, VNB, VBB und Sprint ist. Indische Fahrzeuge erzielen einen deutlich geringeren Marktpreis.

- Trapezscheinwerfer
- 10" Räder
- Vierganggetriebe

Marktpreis ca. € 2.500.-

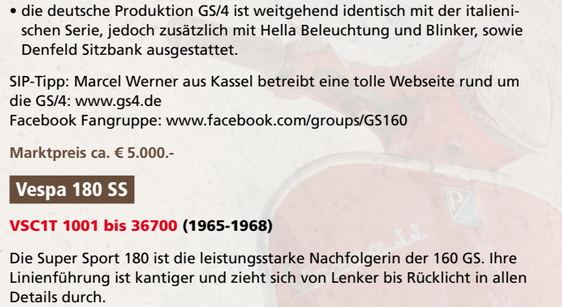
Vespa 150 Sprint V.

VLB1T 150001 bis 0368119 (1969-1979)

4 Jahre nach der Sprint kommt mit der Sprint Veloce ein Update auf den Markt, das vor allem mit innovativen inneren Werten punkten kann. Ihr Motor ist auch in den ersten PX Modellen verbaut und verfügt sowohl über einen größeren Hubraum und einen zusätzlichen (3.) Überstromkanal als auch einen relativ großen Vergaser (Dell'Orto SI 20.20). Entsprechend besser fallen die Fahrleistungen aus.

- Ø 130mm Scheinwerfer rund mit Chromring
- Tachoform der Super- Modelle
- Rücklicht (eckig, groß) mit Dach in Karosseriefarbe

Marktpreis ca. € 2.500.-*



Vespa 160 GS



Vespa 150 Sprint V.

Vespa 160 GS

VSB1T 1001 bis 30200 (1°) (1962)
VSB1T 30201 bis 61000 (2°) (1963-1964)

Die Gran Sport 160 ist das grundlegend neu gestaltete Nachfolgemodell der 150 GS. Wie deren Motor, ist auch der Motor der GS 160 kolbengesteuert. Die Leistung entfaltet sich dennoch sehr angenehm. Trotz einiger Verbesserungen erreicht die GS 160 nie die Beliebtheit ihrer Vorgängerin.

- einteiliges Federbein vorn
- Zündschloss am Lenker
- Vollwangenwelle
- Vergaser SI 27.23
- Reserverad unter Seitenhaube links
- 1° kleines Handschuhfach unter Klappe am Heck
- 2° mit Handschuhfach am Beinschild
- die deutsche Produktion GS/4 ist weitgehend identisch mit der italienischen Serie, jedoch zusätzlich mit Hella Beleuchtung und Blinker, sowie Denfeld Sitzbank ausgestattet.

SIP-Tipp: Marcel Werner aus Kassel betreibt eine tolle Webseite rund um die GS/4: www.gs4.de
Facebook Fangruppe: www.facebook.com/groups/GS160

Marktpreis ca. € 5.000.-

Vespa 180 Rally

VSD1T 1001 bis 27495 (1969-1973)

Nach dem großen Erfolg der SS 180 bringt Piaggio mit der Rally ein weiteres 180ccm Modell auf den Markt. Vor allem in Punkto Motor zeigt sich dieses jedoch signifikant verbessert und fährt nun mit Drehschiebereinlass und einem Mischungsverhältnis von sparsamen 1:50.

- Ø 130mm Scheinwerfer, rund mit Chromring
- Doppelsitzbank
- auch als Lusso-Version mit Getrenntschmierung und separatem Öltank
- Tacho bis 120 km/h

Vespa Rally 200

VSE1T 1001 bis 33996 (Femsatronic) (1972-1977)
VSE1T 33997 bis 42275 (DUCATI) (1977-1979)

Die ‚große' Version der Rally steht ihrem Gedanken nach ganz in der Tradition der Vespa Sportmodelle. Optisch und motortechnisch gleichermaßen sportiv weist die bis dato hubraumstärkste Vespa unmissverständlich den Weg zur zeitgenössischen PX.

- elektronische Zündung
- Zierstreifen auf Kotflügel und Seitenhauben
- ebenfalls als Lusso-Version verfügbar, mit Getrenntschmierung
- 12PS, Höchstgeschwindigkeit >110 km/h

Marktpreis ca. € 5.000.-

Vespa 180 SS

VSC1T 1001 bis 36700 (1965-1968)

Die Super Sport 180 ist die leistungsstarke Nachfolgerin der 160 GS. Ihre Linienführung ist kantiger und zieht sich von Lenker bis Rücklicht in allen Details durch.

- Höchstgeschwindigkeit knapp 100 km/h
- Zündschloss am Lenker
- Gusslenker in Trapezform
- Seitenhauben und Kotflügel mit Alu-Zierleisten

Marktpreis ca. € 6.000.-*



Vespa 180 SS

* DIE ANGEGEBENEN PREISE SIND AL… …UR EINEN ROLLER IM ZUSTAND 2+ – VOLL FAHRBEREIT, IN GUTEM, JEDOCH NICHT PERFEKTEM ZUSTAND ABWEICHUNGEN VON +/-30% KÖNNEN – JE NACH ZUSTAND DES JEWEILIGEN ROLLERS - DURCHAUS GERECHTFERTIGT SEIN.

Largeframes

Vespa P80-150X/P200E

Willkommen in der Neuzeit. Die PX ist das erfolgreichste Vespa-Modell aller Zeiten und wird mittlerweile seit 35 Jahren in verschiedenen Versionen gebaut. Ende der 70er Jahre hatte man sich bei Piaggio zur Aufgabe gemacht, eine moderne Nachfolgerin der 125 TS, 150 Sprint Veloce und 200 Rally zu entwerfen, ohne die Verbindung zu den alten Modellen abreißen zu lassen. Mit der PX gelang das auf eindrucksvolle Art und Weise. Schön im Design und technisch überlegen, ist die PX auch im 3. Jahrtausend noch immer ein echter Publikumsliebling. Die PX 80 gab es aufgrund nationaler Fahrerlaubnisregelungen nur in Deutschland und Irland. Das „E" steht für elektronische Zündung. Die 1° PX hatte noch Unterbrecherzündung und keine Blinker (Sammlerstück).

P80X-PX80E V8X1T 1101 bis 45710 (1981-1983)
P125 X VNX1T 1101 bis 198248 (1977-1982)
PX125E VNX2T 1101 bis 135401 (1981-1984)

- Chassis in neuem Design
- verbessertes Fahrwerk
- große, runde Instrumente
- 2° mit elektronischer Zündung, Verschlüsse der Seitenhauben unter der Sitzbank (absperrbar), Benzinhahn zum letzten Mal mit Reservestellung

P150X VLX1T 1101 bis 346402 (1978-1981)
PX150E VLX1T 346403 bis 552410 (1981-1985)

Das ausgewogenste Modell der PX Baureihe. Der Motor ist leistungsfähiger als das 125er Aggregat und trotzdem deutlich sparsamer als die 200ccm Version. Auch die PX 150 ist ab der zweiten Serie mit einer elektronischen Zündung ausgestattet.

P200E VSX1T 1001 bis 160000 (1977-1982)
PX200E VSX1T 160001 bis 195545 (1982-1986)

Die Nachfolgerin der Rally 200 entspricht bis auf einige Details den hubraumschwächeren Modellen der PX Baureihe. Sie verfügt bereits von Anfang an serienmäßig über E-Zündung und Reserverad. Ihr Zündschloss befindet sich am Lenker.

Marktpreis ca. 80-150ccm: € 1.400.-*
Marktpreis ca. 200ccm: € 2.000.-*

Vespa PX80-200 E Lusso

PX80E Lusso V8X1T 100001 bis 119069 (1983-1993)
PX125E Lusso VNX2T 135402-307705 (1984-1993)
PX150E Lusso VLX1T 600001 bis 816593 (1983-1990)
PX200E Lusso VSX1T 195546 bis 436117 (1983-1995)

Die PX Lusso (=Luxus) wurde nicht nur optisch etwas aufgefrischt, sondern wartet verglichen mit ihrer Vorgängerin auch mit weiteren Annehmlichkeiten auf: Ihre Bremswirkung verbessert sich dank selbstnachstellender Bremsbacken. Die Lenksäule lässt sich per Zündschlüssel entriegeln. Der Scheinwerfer ist heller, die Elektrik einfacher zu warten, der Tacho besitzt eine Benzinstandanzeige. Mit der Lusso ist die PX zum ersten Mal mit Getrenntschmierung erhältlich.

Marktpreis ca. 80-150ccm: € 900.-*
Marktpreis ca. 200ccm: € 1.400.-*



Vespa PX125 T5



Vespa P125X 1°

Vespa PX125 T5

VNX5T 1101 bis 37161 (1985-1990)

Die Sportversion der PX 125 besitzt, wie ihre Modellbezeichnung bereits andeutet, 5T (Travasi) = Überströmkanäle. Optisch fällt sie durch ihren rechteckigen Scheinwerfer, eine kleine Windschutzscheibe, einen Spoiler unter dem Trittbrett und eine nach hinten ansteigende Sitzbank auf. Sie besitzt eine üppige Instrumentierung inkl. Drehzahlmesser. In England erschien eine Vespa PX mit T5 Motor, als „T5 Classic".

- Kurzhubmotor (Bohrung 55mm, Hub 52mm) mit höhere Verdichtung
- leistungsstarker Auspuff
- großer Vergaser SI 24.24G
- kurze Übersetzung sorgt für hohes Drehzahl- und Geschwindigkeitsniveau

Marktpreis ca. € 2.000.-*

COSA

Mit der COSA kommt Ende der 80er Jahre eine Vespa auf die Straße, die sich bewusst von ihren Vorgängermodellen absetzen soll. Das tut sie auch zuverlässig und scheidet fortan die Geister. Die Seitenhauben sind aerodynamisch nach vorn geneigt. Blinker und Rücklicht sind in die Karosserie integriert. Das spricht optisch nicht unbedingt an. Technisch ist die COSA jedoch mit einigen interessanten Neuerungen ausgestattet, komfortabel und glänzt mit überzeugenden Fahrleistungen. Alle Cosas bis Bj. 1990 sind Typ Cosa 1 (Sitzbank ohne Kunststoff, Tacho Striche weiss), ab 1991 Typ Cosa 2 (FL=Facelift, Sitzbank mit Kunststoffblende, Tacho Striche gelb).

COSA 1 125 VNR1T 1101 bis 4844 (1987-1990)

- Drehzahlmesser
- PX Motor
- Helmfach unter der Sitzbank
- Integralbremse mit Bremskraftregler
- COSA 2 125 VNR1T 3000001 bis 3017315 mit verbesserter Kupplung und 1Zug-Schaltung

COSA 1 150 VLR1T 1101 bis 3009413 (1987-1990)
COSA 2 150 VLR1T 3000001 bis 3009413 Bremsanlage mit ABS vorn
COSA 1 200 VSR1T ab 1001 (1988-1990)
COSA 2 200 (FL) VSR1T ab 3016725 (1991-1996)

Auch die Cosa 200 teilt sich das Schicksal ihrer Serie... Obwohl sie technisch auf höchstem Niveau rangiert (Sondermodell EBC mit ABS vorne!), versperren ihr die gewöhnungsbedürftige Optik, sowie der ungewohnte Name ohne den Zusatz ‚Vespa' den Weg zur allgemeinen Beliebtheit.

Marktpreis ca: € 700.-*

Largeframes

Vespa PX Classic/Disc/Time

PX125-200E Classic VNX1T, VLX1T, VSX1T (1996)

Der 50. Geburtstag der Vespa wird Mitte der 90er Jahre mit zwei Modellen gefeiert: Mit der modernen ET4 und gleichzeitig mit einem Sondermodell der PX, in Sonderfarbe gelb.

PX125-200E ´98 VNX1T, VLX1T, VSX1T (1998-2001)

Auch die PX ´98 (Disc) erscheint in 125ccm, 150ccm und 200ccm. Optisch unterscheidet sie sich kaum von den 20 Jahr älteren Modellen ihrer Baureihe. Dennoch verfügt sie über einige komfortable Neuerungen. Einige PX-Puristen empfinden den Abschied von der Trommelbremse zwar als harten Bruch mit der Tradition, dennoch ist die Resonanz auf die PX ´98 überwiegend positiv. Im Milleniumsjahr 2000 erscheint eine PX150 Time, limitiert auf 2000 Stück.

- Scheibenbremse vorn serienmäßig
- weiße Blinkergläser und Chromgehäuse
- ab 1999 mit Rahmennummer M18 ZAPM als Katalysator Version (nur 125 und 150ccm Version)

Marktpreis
80-150ccm: € 1.400.-*
200ccm: € 2.000.-*


Vespa PX 150 Time



Vespa PX 200 ´98

LML NV/STELLA/Star/Belladonna (1985-)

Viele Jahre produzierte LML in Indien Motorroller unter Lizenz von PIAGGIO. PIAGGIO lieferte die Werkzeuge, Formen und das Wissen, die Inder produzierten gute Qualität günstig. Dieses Joint Venture ist lange beendet, trotzdem produziert LML weiterhin sehr erfolgreich seinen von der Vespa PX abgeleiteten Motorroller und vertreibt ihn unter verschiedenen Markennamen weltweit sehr erfolgreich. LML bietet seit 2010 auch einen 4-Takt Motor an. Viele Teile von der PX sind mit dem LML-Roller baugleich, fast alle sonstigen LML Spezialteile haben wir lieferbar.

- verbesserter Motor mit Membraneinlass bzw. neu 4-Takt Motor
- sehr große Farbauswahl
- preiswert und schön

Marktpreis ca. € 1.000.-*

Vespa PX125-200 MY (2001-2009)

Die PX MY (Millenium), die im Frühjahr 2001 erscheint bringt dem Klassiker ein deutliches Facelift. Sie verfügt über eine Scheibenbremse sowie moderne Klarglas-Halogenscheinwerfer und einen Multifunktionstacho im Retro-Design. Ihr Rücklicht besitzt einen Chromrand, das alte Piaggio Logo findet wieder Verwendung.

Marktpreis ca. € 1.600.-*

Vespa PX 125/150 2011 (2011-)

2011 geht man, nach jahrelanger LML Dominanz auf dem Schaltroller-Markt in Italien, noch einmal in die Vollen und bringt die PX (mit einem Hubraum von 125ccm und 150ccm) komplett überarbeitet neu auf den Markt. Konform mit den Euro 3 Abgasnormen ist die PX nun vollständig auf der Höhe ihrer Zeit und laut Piaggio bereit „die Straßen der Welt zu erobern!" Geändert haben sich zu den älteren Modellen der Baureihe nur Details wie Kaskade, Griffe, Sitzbank und Durchstieg.

Marktpreis ca. € 3.000.-*


LML Stella

* DIE ANGEGEBENEN PREISE SIND ALS RICHTWERTE FÜR DEN ROLLER IM ZUSTAND 2+ – VOLL FAHRBEREIT, IN GUTEM, JEDOCH NICHT PERFEKTEM ZUSTAND
ABWEICHUNGEN VON +/-30% KÖNNEN – JE NACH ZUSTAND DES JEWEILIGEN ROLLERS - DURCHAUS GERECHTFERTIGT SEIN.

Smallframes

Vespa 50 N/L/R/S

50 V5A1T 1001 bis 283299 (1963-1971)

Die erste 50ccm Vespa war ein riesen Erfolg. Ohne Führerschein und Kennzeichen machte die V50 bereits 14jährige mobil. Markantestes Unterscheidungsmerkmal zu den hubraumstärkeren Largeframes sind ab sofort: das kleinere Chassis und die fest mit der Karosserie verbundenen Seitenhauben. Die 50N rollte mit einer 9" Bereifung erst auf geschlossener, später auf offener Felge. Die V50 Rundlichtmodelle besitzen durchwegs eine Blechkaskade. Erst mit viereckigem, später mit sechseckigem Piaggio-Emblem.

- 3-Ganggetriebe
- Federung vorne nur mittels Federbein (kein hydraulischer Stoßdämpfer)
- kleiner, runder Tacho als Sonderausstattung möglich
- Schriftzug bis Rahmennummer 11599 genietet, danach geklebt
- 1° Trittleisten aus Gummi, kleiner Seitendeckel
- 1967 eine Reihe als V50N ‚allungata' mit verlängertem Radstand

Marktpreis ca. 4-eckiges Emblem: € 1.800.-*
Marktpreis ca. 6- eckiges Emblem: € 1.500.-*

50L V5A1T 500001 bis 63707663 (1966-1970)

Die 50L ist etwas umfangreicher mit Chrom- und Alu-Zierleisten und einem großen Seitendeckel ausgestattete. Sie besitzt ein verbessertes hydraulisches Federbein, eine Beinschildumrandung aus Aluminium und Alu-Trittleisten mit Gummiprofil (im Gegensatz zu den Gummileisten der Vespa 50).

Marktpreis ca. € 1.700.-*

50S V5SA1T 1101 bis 144061 (1963-1990)

Die 50S ist für den Soziusbetrieb konzipiert und besitzt deshalb eine Zweimannsitzbank, einen leistungsstärkeren Motor (mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h), Fern- und Abblendlicht, sowie 10" Bereifung. Da das Fahren von 50ccm Rollern in Italien nur im Einmannbetrieb gestattet war, wurde die 50S ausschließlich exportiert.

Marktpreis ca. € 2.500.-*

50R V5A1T 700001 bis 938761 (1969-1983)

- belüftete Bremstrommeln
- großer Seitendeckel

Marktpreis ca. € 1.800.-*



Vespa 50 Revival



Vespa 50 Special



Vespa 50 Special

V5A2T 1001 bis 96013 (1969-1972)
V5B1T 1001 bis 95671 (1972-1975)
V5B3T 1101 bis 565056 (1975-1983)

Vespa 50 1°

Die V50 Special erhält ein zeitgemäßes Makeover und setzt sich damit optisch bewusst von ihren Vorgängermodellen ab. Anders als die V50 Rundlichtmodelle besitzt sie einen trapezförmigen Lenker und dazu passenden eckigen Tacho. Ihre Kaskade ist nur aufgesetzt und besteht aus Kunststoff. Auch die V 50 Special ist ab 1969 in einer Elestart-version mit 12-V Startanlage und zwei 6V Batterien unter der linken Seitenklappe erhältlich.

- V5A2T und V5B1T: 3-Ganggetriebe
- V5B3T: 4-Ganggetriebe
- 10" Bereifung
- das deutsches Modell V5B3T ist gemäß der Zulassungsvorschriften erst mit Lenkerenden-, dann mit 4-fach Blinkern ausgestattet.

Marktpreis ca. € 1.500.-*

Vespa 50 Special Elestart

1° V5A3T 1001 bis 5708 (1969-1972)
2° V5B2T 1001 bis 3667 (1972-1975)
V5B4T 1101 bis 1533 (1975-1976)

- 1° V5A3T: 3-Ganggetriebe
- 2° ab V5B2T: 4-Ganggetriebe
- elektrischer Anlasser

Marktpreis ca. € 1.000.-*

50 Revival V5R1T (1991)

Baugleich mit der 50R wird zu Beginn der 90er Jahre noch einmal eine 50ccm Vespa mit 3-Ganggetriebe in auf 3000 Exemplare limitierter Stückzahl (je 1000 Stück blau, rot und weiss) aufgelegt. Eine Revival steht im Museum of Modern Art in New York.

Marktpreis ca. € 2.800.-*

Vespa 90/100

V9A1T 1001-300026 (1963-1988)
V9B1T 1101 bis 107758 (1978-1990)

Die Vespa 90 kam 1963 gleichzeitig mit der Vespa 50 auf den Markt. Im Gegensatz zu ihrer kleinen Schwester hatte sie von Beginn an 10 Zollfelgen, Aluminium-Trittleisten mit Gummiprofil, einen Tachometer bis 80 km/h, hydraulischen Stoßdämpfer vorne, eine Beinschildumrandung aus Aluminium sowie ein Fern- und Bremslicht. Gleiches gilt für die Vespa 100, deren Basis ein aufgebohrter 90ccm Zylinder bildet. Eine eigene Version der Vespa 100 wurde für den amerikanischen Markt gebaut, die neben einer elektronischen 12V Zündung auch über eine Batterie und Blinker verfügte.

Marktpreis ca. € 2.000.-*

* DIE ANGEGEBENEN PREISE SIND [illegible] FÜR EINEN ROLLER IM ZUSTAND 2+ – VOLL FAHRBEREIT, IN GUTEM, JEDOCH NICHT PERFEKTEM ZUSTAND

Smallframes

ET3

Vespa 125 Nuova

VMA1T 01001 bis 018100 (1965-1967)

1965 erscheint die erste 125ccm Vespa im schmalen Rahmen (obwohl diese im Beinschild immer noch etwas breiter als ihre Vespa 50/90 Schwestern ist). Die Vorläuferin der erfolgreichen Primavera rollt auf 10" Rädern und besitzt vorne einen hydraulischen Stoßdämpfer. Sie ist wahlweise mit Einzelsitz oder Zweiersitzbank lieferbar. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei ca. 80 km/h. Auch die Tachoform verändert sich verglichen zu den Vorgängermodellen und ist ab sofort oval.

Marktpreis ca. € 2.000.-*

Vespa 125 Primavera

VMA2T 20001 bis 240329 (1967-1983)

Die Nachfolgerin der Nuova überzeugt vor allem mit soliden Fahrleistungen. Vor allem die jugendlichen Käufer wissen die 10km/h Zugewinn an Geschwindigkeit zu schätzen. Gut 15 Jahre lang bliebt die Vespa Primavera (=Frühling) fast unverändert im Programm. 1998 wird die Primavera in limitierter Serien noch einmal neu aufgelegt.

Marktpreis ca. € 2.500.-*

Vespa 125 Primavera ET3

VMB1T 1101 bis 148923 (1976-1990)

Als Sportversion der Primavera verfügt die ET3 (Elettronica Travasi 3) über eine elektronische Zündung und 3 Überströmkanäle. Auch optisch ist die ET3 mit Zierstreifen auf Kotflügel und Seitenhauben sportlicher gestaltet.
- starker Motor
- neuer sportlicher Auspuff (sog. ‚Banane')
- Zündschloss am Lenker

Marktpreis ca. € 2.800.-*

Vespa PK

PK 50 V5X1T 1101 bis 17202 (1982-1988)
PK 125 VMX1T 1101 bis 8378 (1982-1985)

Die 50ccm Vespa der 80er Jahre kann das Jahrzehnt ihrer Geburt nicht verleugnen. Konsequent neu gestaltet ist ihr Chassis größer und kantiger als das der V50 Baureihe. Das macht das Fahren komfortabler, den Roller optisch aber auch weniger ansprechend. Die Vespa PK erschien sowohl in einer ‚Sparversion' ohne Blinker (mit 4poliger 6V-Zündung), später dann mit 6poliger Grundplatte und 12V Elektrik.
PK 50 V5X1 und PK 125 VMX1T
- abnehmbares Lenker-Oberteil
- kontaktlose E-Zündung
- deutsche Modelle mit PK XL Gabel

Marktpreis ca. € 1.000.-*

PK 50S V5X2T 1101 bis 3009325 (1982-1986)
PK 80S V8X5T 1101 bis 3002790 (1982-1986)
PK 125S VMX5T 1101 bis 62606 (1982-1986)

- 12V-Elektrik
- Blinker, Bremslicht, Hupe
- Tacho ohne Tankanzeige
- Handschuhfach

Marktpreis ca. € 1.000.-*

PK 50 XL V5X3T 1101 bis 193519 (1985)
PK 125 XL VMX6T 1101 bis 54751 (1986)

Die eckige PK findet keinen großen Anklang. Deshalb verändert Piaggio die Form der PK XL - mit zweifelhaftem Erfolg. Abschließbares Handschuhfach und Lenker werden neu gestaltet. Ebenso das Unterteil der Sitzbank. Mit oder ohne Blinker und Bremslicht. Die Hupe befand sich ab sofort links im Beinschild und nicht mehr unter der Kaskade.
- großer PX Lusso Tacho mit Tankanzeige
- Sicke in den Seitenbacken
- Seitenbackenverschlüsse unter Sitzbank
- elektronische 12V Zündung

Marktpreis ca. € 800.-*



Vespa 125 ET3

Vespa 50 SS/90 SS

50SS V5SS1T 1001 bis 3525 (1965-1971)
90SS V9SS1T 1001 bis 6309 (1965-1971)

Die SS ist DIE Sportvespa der 60er Jahre. Sie setzt sich bewusst von den anderen Modellen ab. Ihr Beinschild, Kotflügel und Lenker sind deutlich schmaler, ihr Rahmen kürzer. Dadurch ist sie besonders leicht und wendig. Das Ersatzrad steht senkrecht vor dem Fahrer, darüber befindet sich eine Toolbox inklusive Polsterung, auf die sich der Fahrer in sportiver Pose mit der Brust stützen kann. Das Sondermodell „Gruppo Piloti Speciali (V9SS2T) erscheint ohne Ersatzrad und Gepäckfach. Für den ausländischen Markt wird auch eine 50ccm Version der SS gebaut.

- langer verchromter Auspuff
- Höchstgeschwindigkeit SS90 ca. 90km/h

Marktpreis ca. € 7.000.-*



Vespa 50 SS



Vespa PK50

ABWEICHUNGEN VON +/-30% KÖNNEN – JE NACH ZUSTAND DES JEWEILIGEN ROLLERS - DURCHAUS GERECHTFERTIGT SEIN.

Smallframes

Vespa PK 50 S Automatica

PK 50 S Automatica VA51T (1984-1986)
PK 125 S Automatica VAM1T (1983-1984)

Die Automatica entspricht der regulären PK mit einer Ausnahme: als erste Vespa überhaupt besitzt sie ein hydraulisches (Öldruck-) Automatikgetriebe. Der linke Hebel am Lenker betätigt statt der Kupplung die hintere Bremse. Für den ausländischen Markt werden auch 80ccm (VA81T, 1984) und 100ccm Versionen produziert.

- kontaktlose E-Zündung
- Seitenhauben mit Lüftungsschlitzen
- Handschuhfach serienmäßig
- Membranmotor

Marktpreis ca. € 400.-*

PK 50-125 XL Plurimatic VA52T (1986-1989) und VVM1T (1989-1990)

Ab 1986 löst die PK Plurimatic, die in verschiedenen Versionen (sowohl in 50ccm, als auch in 125ccm) erscheint, ihre jeweiligen Vorgängerinnen ab. Sie verfügt über eine vereinfachte Variomatik. Das neue Getriebe ist sparsamer und dabei genau so leistungsfähig.

Marktpreis ca. € 500.-*

Vespa 50 Rush

PK 50 XL Rush V5X4T 1101 bis 62170 (1988-1990)

Nach den neuen Zulassungsvorschriften entfällt die Leistungsbeschränkung auf 1,5 PS. Die ‚Rush' macht sich dies zu Nutze und steigert ihre Leistung um 46%. Ihre Vorderradaufhängung wurde ebenfalls verbessert.

Marktpreis ca. € 1.200.-*



Vespa PK125 ETS



Vespa 50 FL



Modell Vespa PK 125 Automatica,
1:18, Art. 33866035, 9,- €

Vespa PK 125 ETS

VMS1T 1101 bis 12811 (1984-1985)

Die ETS ist für die PK das, was die ET3 einst für die Primavera war: eine ausgewiesene Sportvariante, die verglichen mit dem Standardmodell über nennenswerte Vorzüge verfügt. Im Fall der ETS sind das: Verstärkte Kurbelwelle, größerer Vergaser/Einlass und eine bessere (Trommel-)Bremse.

- Gabel der PK XL
- Lenker der PK Lusso
- rote Lackierung
- sportliche Sitzbank
- Zierstreifen an Kotflügel und Seitenbacken

Marktpreis ca. € 1.500.-*

Vespa PK 50 N / Automatik

V5X5T (1985-1990) und V5P1T (1989-1990)

Die Schaltversion kommt klassisch mit Drehschieber und Graugusszylinder. Die Automatik-Variante besitzt einen Membran-gesteuerten Einlass und einen Aluzylinder. Der linke Hebel betätigt auch bei dieser Automatik-Vespa nicht die Kupplung, sondern die hintere Bremse.

Marktpreis ca. € 1.000.-*
Automatik: € 600.-*

Vespa 50 FL / 125 FL

50 FL V5N1T 1101 bis 57991 (1990)
125 FL VMX7T 1101 bis 3046 (1990)

Die letzte zweitaktende Smallframe macht ihrem Namen ‚Face Lift' alle Ehre. Sowohl die 50ccm, als auch die 125ccm Variante präsentieren sich optisch aufgefrischt. Sie sind schlanker als die Vorgängermodelle; ihre Linienführung ist runder. Details wie Heck, Blinker, Handschuhfach und Rücklicht sind neu gestaltet. Sie ist mit einer reichen Instrumentierung und einem zweigeteilten Plastiklenker ausgestattet. Ihr Einzug-Motor und die verbesserter Kupplung machen die Sache perfekt.

Auch die FL erscheint in einer Automatikversion. Erst nur für den Export, dann auch für den italienischen Markt. Als Speedmatic mit 50ccm und hubraumstärker als 125 FL Plurimatic. Anders als die Schaltversion der FL, verfügen die Automatikmodelle über eine Membransteuerung. Trotzdem sind die Fahrleistungen etwas schlechter als bei den geschalteten Modellen der Serie.

Marktpreis ca. € 1.000.-*
Automatikmodelle ca. € 500.-*

Während für die handgeschalteten Vespa-Modelle so gut wie alle Teile noch oder wieder produziert werden, ist die Ersatzteil-Versorgung für die PK Automatikmodelle katastrophal schlecht. Dessen sollte man sich vor dem Kauf bewusst sein.

* DIE ANGEGEBENEN PREISE SIND ALS GROBE RICHTWERTE FÜR EINEN ROLLER IM ZUSTAND 2+ – VOLL FAHRBEREIT, IN GUTEM, JEDOCH NICHT PERFEKTEM ZUSTAND



TUNING, LEGALITÄT & FÜHRERSCHEIN

§§§

Fuffis

50er Roller werden technokratisch als „Kleinkrafträder" eingestuft. Das sind Zweiräder mit maximal 50ccm Hubraum und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 50km/h. Fahrzeuge ab Zulassung 2002 dürfen sogar nur 45km/h langsam sein. Führerschein Klasse M (ab 16 Jahren) wird zum Fahren benötigt, der ist auch beim Klasse B Schein (Auto) mit dabei. Ein Kleinkraftrad hat keinen Fahrzeugschein und Brief, sondern nur eine Betriebserlaubnis. Eintragungen von Änderungen am Motor sind auch hier in gewissen Grenzen möglich, wenn die Erstzulassung vor 1989 liegt (Abgasmessung, siehe unten). Beispiel: Ein D.R. 50ccm Zylinder ist eintragbar, wenn der Roller danach nicht schneller als 50km/h fährt und die Geräuschwerte einhält.

http://de.wikipedia.org/wiki/Kleinkraftrad

80er, 125er

Diese „Leichtkrafträder" sind motorisierte Zweiräder mit mehr als 50ccm und maximal 125ccm Hubraum. Die Nennleistung darf 11KW/15PS nicht überschreiten. Der benötigte Lappen ist der A1 Führerschein, den es ab 16 Jahren gibt. Der Klasse M Schein („Fuffis") ist da dabei. Wer vor dem 1. April 1980 einen alten 3er (Auto) oder 4er Führerschein gemacht hat, darf ebenfalls eine 125er fahren.

In Österreich, Italien und Frankreich wurde eine EU Fahrerlaubnisrichtlinie in nationales Recht umgewandelt, die es Besitzern des regulären Autoführerscheins erlaubt, Krafträder bis 125ccm Hubraum ohne weitere Einschränkung zu fahren. Darunter fällt z.B. eine Vespa ET3 oder eine 125 TS. Mal sehen, ob sich die Bundesregierung zu diesem überfälligen Schritt auch noch durchringen kann.

http://de.wikipedia.org/wiki/Leicht-kraftrad

150er, 200er

Die grossen Vespas sind Krafträder. Der Fahrer benötigt den Klasse A Führerschein, den man ab 18 Jahren machen kann. Es gibt hier keine Leistungs- oder Geschwindigkeitslimits.

http://de.wikipedia.org/wiki/Kraftrad

Eintragung von Tuningmaßnahmen

Ab Erstzulassung 1. Januar 1989 sind Motoreintragungen erheblich erschwert, da die Änderung der Abgaswerte ermittelt werden muss und enge Grenzen festgelegt sind. Bei Fahrzeugen vor 1989 sind keine Abgasmessungen notwendig. Reifen, Scheibenbremsen, Stoßdämpfer und viele weitere Umbauten können oft durch Dekra, GTÜ oder TÜV in die Fahrzeugpapiere eingetragen werden.

e-Prüfkennzeichen:

Am einfachsten ist es, wenn das Bauteil ein e-Prüfkennzeichen hat. Montieren und fertig, keine Eintragung notwendig. Es gibt EG-Typgenehmigung, EWG-Betriebserlaubnis, ECE-Genehmigung und EWG-Bauartgenehmigung.

TÜV Gutachten (Teilegutachten):

Das Gutachten enthält alle relevanten Daten für die Eintragung der Änderungen in die Fahrzeugpapiere durch TÜV, Dekra oder GTÜ.

Teilegenehmigung:

ABG (Amtliche Bauart-Genehmigung) und ABE (Allgemeine Betriebserlaubnis). Ein Eintrag in die Fahrzeugpapiere ist nicht notwendig, aber das Gutachten muss mitgeführt werden.

Nur in Deutschland gültig.

Eintragungen:

Es gibt einerseits die Änderungsabnahme nach §19 StVZO (Eintragung durch Prüfingenieur mit Gutachten) – Andererseits die Einzelabnahme nach §19 in Verbindung mit §21 StVZO. Diese werden nur vom TÜV vorgenommen. Eine Einzelabnahme kostet meist mehr als eine Änderungsabnahme, da in der Regel umfangreichere Tests vorgenommen werden. Nach erfolgreicher Begutachtung bekommt man eine Bescheinigung, die den Umbau bestätigt und genehmigt.

Fahrtrichtungsanzeiger:

Was viele nicht wissen: Ein Klein- bzw. Leichtkraftrad benötigt keine Blinker. Siehe StVZO §54. Ausnahme: Es liegt eine EG Betriebserlaubnis vor. Krafträder benötigen Blinker ab Baujahr 1962.

SIP Dealer Locator

Viele autorisierte SIP Dealer haben sich auf Eintragungen von Tuning spezialisiert. Die Werkstatt hat dann zum Prüfinstitut einen guten Draht und der Prüfer Vertrauen in die Arbeit der Mechaniker. So funktioniert die Eintragung von Umbauten oft viel einfacher, als wenn man es auf eigene Faust versucht.

www.sip-scootershop.com/dealerlocator

Fahrgestellnummern

Wideframes

VESPA 98
1946-1947 V.98 001-18079

VESPA 125 U MODEL
1953 VU1T 1001 7001

VESPA 125
1948-1950 V1T-V15T 01 104096
1950-1952 V30T-V33T 104097 251820
1952 VM1T 1001 8830
1953 VM1T 8831 85870
1953 VM2T 85871 100619
1954 VM2T 100620 176014
1954 VNIT 1001 23000
1955 VN1T 23001 50100
1956 VN2T 50101 96569
1957 VN2T 96570 125600

VESPA 150
1954 VL1T 1001 8173
1955 VL1T 8174 17000
1955 VL2T 17001 64970
1956 VL2T 64971 93101
1956 VL3T 93102 130693
1957 VL3T 130694 132737

VESPA 150 GL
1957 VGL1T 1001 10842
1958 VGL1T 10843 16610

VESPA 150 GS
1955 VS1T 1001 13300
1956 VS2T 13301 23310
1957 VS3T 23311 35310
1958 VS4T 35311 47350
1958 VS5T 47351 52363
1959 VS5T 52364 70128
1960 VS5T 70129 104731
1961 VS5T 104732 127350

Smallframes

VESPA 50/N
1963 V5A1T 1001 6960
1964 V5A1T 6961 61346
1965 V5A1T 61347 92876
1965 V5A1T 92877 101576
1966 V5A1T 101577 155460
1967 V5A1T 155461 190977
1967 V5A1T 200001 213546
1968 VSA1T 213547 248333
1969 V5A1T 248334 275620
1970 V5A1T 275621 280997
1971 V5A1T 280998 283299

VESPA 50/S
1963 V5SA1T 1101 2104
1964 V5SA1T 2105 10479
1965 V5SA1T 10480 15001
1966 V5SA1T 15002 15324
1966 V5SA1T 15325 20424
1967 V5SA1T 20425 30964
1968 V5SA1T 30965 31000
1968 V5SA1T 31001 35604
1969 V5SA1T 35605 40250
1970 V5SA1T 40251 45599
1971 V5SA1T 45600 48980
1972 V5SA1T 48981 53099
1973 V5SA1T 53100 57176
1974 V5SA1T 57177 62228
1975 V5SA1T 62229 66725
1976 V5SA1T 66726 69601
1977 V5SA1T 69602 74977
1978 V5SAIT 74978 79679
1979 V5SA1T 79680 89185
1980 V5SA1T 89186 98562
1981 V5SA1T 98563 107211
1982 V5SAIT 107212 111891
1983 V5SA1T 111892 130120
1984 V5SA1T 130121

VESPA 50/L
1966 V5A1T 500001 502972
1967 V5A1T 502973 530932
1967 V5A1I 540001 549484
1968 V5AIT 549485 595321
1969 V5A1T 595322 630615
1970 V5A1T 630616 637063

VESPA 50 SUPER SPRINT
1965 V5SS1T 1001 1192
1966 V5SS1T 1193 2207
1967 V5SS1T 2208 2397
1968 V5SS1T 2398 2793
1969 V5SS1T 2794 3089
1970 V5SS1T 3090 3422
1971 V5SS1T 3423 3525

VESPA 50/R
1969 V5A1T 700001 702503
1970 V5A1T 702504 735716
1971 V5A1T 735717 769612
1972 V5A1T 769613 804164
1973 V5A1T 804165 831712
1974 VSA1T 831713 861870
1975 V5A1T 861871 878151
1976 V5A1T 878152 893568
1977 V5A1T 893569 906043
1978 V5A1T 906044 914139
1979 V5A1T 914140 922204
1980 V5A1T 922205 930986
1981 V5A1T 930987 936052
1982 V5A1T 936053 938702
1983 V5A1T 938703 938761

VESPA 50 SPECIAL
1969 V5A2T 1001 2015
1970 V5A2T 2016 34257
1971 V5A2T 34258 65526
1972 V5A2T 65527 96013

1972 V5B1T 1001 6426
1973 V5B1I 6427 42385
1974 V5B1T 42386 86507
1975 V5B1T 86508 95671

1975 V5B3T 1101 48014
1974 V5B3T 48015 97624
1977 V5B3T 97625 154615
1978 V5B3T 154616 226823
1979 V5B3T 226824 304525
1980 V5B3T 304526 399133
1981 V5B3T 399134 506189
1982 V5B3T 506190 564985
1983 V5B3T 564986 565056

VESPA 50 ELESTART
1969 V5A3T 1001 1020
1970 V5A3T 1021 3696
1971 V5A3T 3697 4833
1972 V5A3T 4834 5708

1972 V5B2T 1001 1106
1973 V5B2T 1107 1932
1974 V5B2T 1933 3208
1975 V5B2T 3209 3667

1975 V5B4T 1101 1282
1976 V5B4T 1283 1533

VESPA SPRINTER -50 SR (D)
1971 V5SS2T 4001 4160
1972 V5SS2T 4161 4364
1973 V5SS2T 4365 4515
1975 V5SS2T 10001 10179
1976 V5SS2T 10180 10379
1477 V5SS2T 10380 10430
1978 V5SS2T 10431 10549
1979 V5SS2T 10550 10579

VESPA PK 50
1982 V5X1T 1101 2839
1983 V5X1T 2840 10350
1984 V5X1T 10351 17512

VESPA PK 50S
1982 V5X2T 1101 28492
1983 V5X2T 28493 117290
1984 V5X2T 117291

VESPA PK 50S ELESTART
1983 V5X2T 3000001 3005304
1984 V5X2T 3005305

VESPA PK 50 SS
1983 V5S1T 1101 5028
1984 V5S1T 5029 7172

VESPA PK 50 SS ELESTART
1983 V5S1T 3000001 3000647
1984 V5S1T 3000648 3001208

VESPA AUTOMATIC PK 50S
1984 VA51T 1101 1352

VESPA AUTOMATIC PK 50 ELES.
1984 VA51T 3000001 3002122

VESPA AUTOMATICA PK 50 SS
1984 VAS1T 1101-

VESPA AUTOMATIC PK 50 SS ELES.
1984 VAS1T 3000001-

VESPA PK 50 XL
1985 V5X3T 1101 193519

VESPA PK 50 XL ELESTART
1985 V5X3T 3000001 3010706

VESPA PK 50 XL/S
1986 V552T 1101 016464

VESPA 50 RUSH
1988 V5X4T 1101 62170

VESPA PK 50 XL Nuova
1989 V5X5T 1101 44579

VESPA 50 FL
1990 V5N1T 1101 57991

VESPA 50 HP
1990 V5N2T

VESPA 50 N PLURIMATIC
1989 V5P1T 1101 6025
1990 V5P2T 1101 9064

VESPA P80/P80E
1980 V8A1T 1101 1472
1981 V8A1T 1473 1822
1982 V8A1T 1823 4411
1983 V8A1T 4412 9923

VESPA PK 80 S
1982 V8XST 1101 3161
1983 V8XST 3162 5130
1984 V8XST 5131 6214

VESPA PK 80 S ELESTART
1983 V8X5T 3000001 3002744
1984 V8X5T 3002745 3002791

VESPA AUTOMATICA PK 80 S
1984 VA81T 1101 2331
VESPA AUTOMATICA PK 80S ELES.
1984 VA81T 3000001 3000737

VESPA 90
1963 V9A1T 1001 2984
1964 V9A1T 2985 17549
1965 V9A1T 17550 21544
1966 V9A1T 21545 24145
1967 V9A1T 24131 25000
1967 V9A1T 28001 28382
1968 V9A1T 28383 32255
1969 V9A1T 32256 36966
1970 V9A1T 36967 44721
1971 V9A1T 44722 52905
1972 V9A1T 52906 66090
1973 V9A1T 66091 78674
1974 V9A1T 78675 98787
1975 V9A1T 98788 112595
1976 V9A1T 112596 141543
1977 V9A1T 141544 162837
1978 V9A1T 162838 184926
1979 V9A1T 184927 218126
1980 V9A1T 218127 240901
1981 V9A1T 240902 273526
1982 V9A1T 273527 286526
1983 V9A1T 286527 292526
1984 V9A1T 292527 300026

VESPA 90 SUPER SPRINT
1965 V9SS1T 1001 2262
1966 V9SS1T 2263 4876
1967 V9SS1T 4877 5026
1968 V9SS1T 5027 5401
1969 V9SS1T 5402 5678
1970 V9SS1T 5679 6138
1971 V9SS1T 6139 6309

VESPA 90 RACER
1971 V9SS2T 7001 7360
1972 V9SS2T 7361 10278
1973 V9SS2T 10279 10495
1974 V9SS2T 10496 10516

VESPA 100/100 SPORT
1978 V9B1T 1101 3764
1979 V9B1T 3765 11217
1980 V9B1T 11218 21085
1981 V9B1T 21086 25354
1982 V9B1T 25355 27127
1983 V9B1T 27128 28904
1983 V9B1T 50001 53200
1984 V9B1T 53201 107758

VESPA PK 100S
1982 V9X1T 1101 16100
1983 V9X1T 16101 28937
1984 V9X1T 28938 69175

VESPA PK 100 S ELESTART
1983 V9X1T 3000001 3000001
1984 V9X1T 3000080 3000158

VESPA AUTOMATICA PK 100 S
1984 VA91T 1101-

VESPA PK 100 XL
1986 V9X2T 1101 2197

VESPA 125
1965 VMA1T 1001 8392
1966 VMA1T 8393 14781
1967 VMA1T 14782 18100

VESPA 125 Primavera
1967 VMA2T 20001 22874
1968 VMA2T 22875 31548
1969 VMA2T 31549 36266
1970 VMA2T 36267 42299

1971 VMA2T 42300 49703
1972 VMA2T 49704 60345
1973 VMA2T 60346 76660
1974 VMA2T 76661 102258
1975 VMA2T 102259 132239
1976 VMA2T 132240 152875
1977 VMA2T 152876 175205
1978 VMA2T 175206 191713
1979 VMA2T 191714 199672
1980 VMA2T 199673 207240
1981 VMA2T 207241 220726
1982 VMA2T 220727 236477
1983 VMA2T 236478 240329

VESPA 125 PRIMAVERA ET3
1976 VMB1T 1101 8925
1977 VMB1T 8926 26810
1978 VMB1T 26811 51703
1979 VMB1T 51704 76045
1980 VMB1T 76046 100260
1981 VMB1T 100261 129919
1982 VMB1T 129920 144679
1983 VMB1T 144680 145312

VESPA PK 125 S
1982 VMX1T 1101 2850
1983 VMX1T 2851 3592
1984 VMX1T 3593 8378

VESPA PK 125 S
1982 VMX5T 1101 14067
1983 VMX5T 14068 41300
1984 VMX5T 41301 62606

VESPA PK 125 S ELESTART
1982-1986 VMX5T 3000001 3006295

VESPA AUTOMATICA PK 125 S
1984 VAM1T 1101 3366

VESPA AUTOMATIC PK125 S ELEST.
1983 VAM1T 3000001 3000070
1984 VAM1T 3000071 3007758

VESPA PK 125 XL
1986 VMX6T 1101 54751

VESPA PK 125 XL ELESTART
1986 VMX6T 3000001 3006631

VESPA 125 N (FL)
1991 VMX7T 1101 bis 3046

Largeframes

VESPA P80X/PX80E
1981 V8X1T 1101 17351
1982 V8X1T 17352 40608
1983 V8X1T 40609 45710
1983 V8X1T 100001 100259
1984 V8X1T 100260 103700
1985 V8X1T 103701 105508
1986 V8X1T 105509 106609
1987 V8X1T 106610 107137
1988 V8X1T 107138 107962
1989 V8X1T 107963 108715
1990 V8X1T 108716 112348
1991 V8X1T 112349 116125
1992 V8X1T 116126 119068
1993 V8X1T 119069

VESPA PX 80 ELESTART
1984 V8X1T 3000001 3000267
1985 V8X1T 3000268 3000550
1986 V8X1T 3000551 3000875
1987 V8X1T 3000876 3001028
1988 V8X1T 3001029 3001365
1989 V8X1T 3001366 3001913
1990 V8X1T 3001914 3006335
1991 V8X1T 3006336 3007935
1992 V8X1T 3007936 3009637
1993 V8X1T 3009638

VESPA PX100E (INDIEN)
1983 VIX1T 1101 11104
1984 VIX1T 11105 26104
1985 VIX1T 26105 44104

VESPA 125
1957 VNA1T 1001 10300
1958 VNA1T 10301 68031
1958 VNA2T 68032 107007
1959 VNA2T 107008 116431
1959 VNB1T 1001 16275
1960 VNB1T 16276 80686
1961 VNB1T 80687 89850
1961 VNB2T 1001 34699
1961 VNB3T 34700 54414
1962 VNB3T 54415 90395
1962 VNB4T 90396 99700
1963 VNB4T 99701 136485
1963 VNB5T 1001 7070
1964 VNB5T 7071 43240
1964 VNB6T 1001 7455
1965 VNB6T 7456 35439
1966 VNB6T 35440 37028

VESPA 125 SUPER
1965 VNC1T Super 1001 4420
1966 VNC1T 4421 19044
1967 VNC1T 19045 23745
1968 VNC1T 23746 25076
1969 VNC1T 25077 25146

VESPA 125 Popolino (Schweden)
1958 VNA1T
1959 VNS1T
1960 VNS2T
1961 VNS3T
1963 VNS4T
1964 VNS5T
1965 VNS6T

VESPA 125 GT
1961-1962 VNT
1963-1964 VNL1T
1966 VNL2T 30001 35753
1967 VNL2T 35764 54602
1968 VNL2T 54603 65401
1969 VNL2T 65402 69847
1970 VNL2T 69848 73613
1971 VNL2T 73614 75821
1972 VNL2T 75822 78313
1973 VNL2T 78314 81582

VESPA 125 GT R
1968 VNL2T 100001 100751
1969 VNL2T 100752 107340
1970 VNL2T 107341 112891
1971 VNL2T 112892 117898
1972 VNL2T 117899 124092
1973 VNL2T 124093 128068
1974 VNL2T 128069 135902
1975 VNL2T 135903 141381
1976 VNL2T 141382 145658
1977 VNL2T 145659 149641
1978 VNL2T 149642 151788

VESPA 125 TS
1975 VNL3T 1101 7079
1976 VNL3T 7080 17818
1977 VNL3T 17819 29244
1978 VNL3T 29245 29845

VESPA P 125 X
1977 VNX1T 1101 5004
1978 VNX1T 5005 32785
1979 VNX1T 32786 74935
1980 VNX1T 74936 130379
1981 VNX1T 130380 195563
1982 VNX1T 195564 198248

VESPA PX 125 E
1981 VNX2T 1101 11295
1982 VNX2T 11296 87953
1983 VNX2T 87954 135401
1983 VNX2T 135402 200001
1984 VNX2T 200001 243846
1985 VNX2T 243847-264193
1986 VNX2T 264194-278043
1987 VNX2T 278044-281514
1988 VNX2T 281515-282672
1989 VNX2T 282673-283597
1990 VNX2T 283589-284846
1991 VNX2T 284847-307704
1992 VNX2T 307705

VESPA PX 125 E ELESTART
1984 VNX2T 3000001 3004101
1985 VNX2T 3004102 3007032
1986 VNX2T 3007033 3009000
1987 VNX2T 3009001 3011838
1988 VNX2T 3011839 3014495
1989 VNX2T 3014496 3017084
1990 VNX2T 3017085 3020135
1991 VNX2T 3020136 3021683
1992 VNX2T 3021684 3022899
1993 VNX2T 3022900

VESPA PX 125 T5
1985 VNX5T 1101 16089
1986 VNX5T 16090 24139
1987 VNX5T 24140 30975
1988 VNX5T 30976 33368
1989 VNX5T 33369 35991
1990 VNX5T 35992 37161
1991 VNX5T 37162 37495
1992 VNX5T 37496 37588
1993 VNX5T 37589

VESPA PX 125 T5 ELESTART
1985 VNX5T 3000001 3001031
1986 VNX5T 3001032 3003323
1987 VNX5T 3003324 3003878
1988 VNX5T 3003879 3004406
1989 VNX5T 3004407 3004678
1990 VNX5T 3004679 3005079

Cosa 1 125
1988-1992 VNR1T 1101 4844
VESPA Cosa 2 125 ELESTART
1992-1998 VNR1T 3000001 3017315

VESPA 125 PX Classic
1993-1996 VNX2T 135402 -
VESPA 125 PX ´98 (Disc)
1997-1999 VNX2T 6000001-
VESPA PX 125 `11
2011- ZAPM 74100

VESPA 150
1957 VB1T 1001 55375
1958 VB1T 55376 99700
1958 VBA1T 1001 16515
1959 VBA1T 16516 88519
1960 VBA1T 88520 125040

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Fahrgestellnummern

1960 VBB1T 1001 16070
1961 VBB1T 16071 96683
1962 VBB1T 96684 146000
1962 VBB2T 146001 155712
1963 VBB2T 155713 198232
1964 VBB2T 198233 240757
1965 VBB2T 240758 273260
1966 VBB2T 273261 279948
1967 VBB2T 279949 280148

VESPA 150 SUPER
1965 VBC1T 1001 4295
1966 VBC1T 4296 43413
1967 VBC1T 43414 61496
1968 VBC1T 61497 80740
1969 VBC1T 80741 100493
1970 VBC1T 100494 125619
1971 VBC1T 125620 151299
1972 VBC1T 151300 182205
1973 VBC1T 182206 221194
1974 VBC1T 221195 280314
1975 VBC1T 280315 351374
1976 VBC1T 351375 409392
1977 VBC1T 409393 476737
1978 VBC1T 476738 550121
1979 VBC1T 550122 554808

VESPA 150 GL
1959 VGLA1T 1001 16000
1960 VGLA1T 16001 31227
1961 VGLA1T 31228 35267
1961 VGLB1T 35268 43000
1962 VGLB1T 43001 48294
1962 VLA1T 1001 5958
1963 VLA1T 5959 57103
1964 VLA1T 57104 78009
1965 VLA1T 78010 80855

VESPA 150 SPRINT
1965 VLB1T 1001 26478
1966 VLB1T 26479 39230
1967 VLB1T 39231 63336
1968 VLB1T 63337 89260
1969 VLB1T 89261 108325
1970 VLB1T 108326 132259
1971 VLB1T 132260 1150937
1972 VLB1T 1150938 1170660
1973 VLB1T 1170661 1199479
1974 VLB1T 1199480 1205477

VESPA 150 SPRINT VELOCE
1969 VLB1T 150001 154384
1970 VLB1T 154385 159754
1971 VLB1T 159755 164041
1972 VLB1T 164042 169331
1973 VLB1T 169332 173345
1974 VLB1T 173346 213336
1975 VLB1T 213337 248469
1976 VLB1T 248470 294169
1977 VLB1T 294170 349628
1978 VLB1T 349629 367672
1979 VLB1T 367673 368119

VESPA P 150 S
1978 VBX1T 1101 10819
1979 VBX1T 10280 52138
1980 VBX1T 52139 85966
1981 VBX1T 85967 170765
1982 VBX1T 170766 203818
1983 VBX1T 203819 230729
1984 VBX1T 230730 238445
1985 VBX1T 238446 247845
1986 VBX1T 247846 270945
1989 VBX1T 270946 297955
1990 VBX1T 297956 299155

VESPA P150X/PX150E/PX150E
1978 VLX1T 1101 67627
1979 VLX1T 67628 135880
1980 VLX1T 135881 240136
1981 VLX1T 240137 346402
1981 VLX1T 346403 363301
1982 VLX1T 363302 455339
1983 VLX1T 455340 503132
1984 VLX1T 503133 552410
1983 VLX1T 600001 605007
1984 VLX1T 605008-630926
1985 VLX1T 630927 653685
1986 VLX1T 653686 699036
1987 VLX1T 699037 732668
1988 VLX1T 732669 760295
1989 VLX1T 760296 782282
1990 VLX1T 782283 803233
1991 VLX1T 803234 809493
1992 VLX1T 809494 816592
1993 VLX1T 816593

VESPA PX 150 ELESTART
1984 VLX1T 3000001 3001409
1985 VLX1T 3001410 3004060
1986 VLX1T 3004061 3004345
1987 VLX1T 3004346 3004558
1988 VLX1T 3004559 3004718
1989 VLX1T 3004719 3004807
1990 VLX1T 3004808 3010079
1991 VLX1T 3010080 3016518
1992 VLX1T 3016519 3020856
1993 VLX1T 3020857

VESPA PX 150 PX Classic
1993-1996 VLX1T

VESPA PX 150 PX ´98 (Disc)
1997-1999 VLX1T

Vespa PX 150 Time 2000
2001-2005 VLX1T

Vespa PX 150 MY
1999-2001 ZAPM 09045

Vespa PX 150 MY Katalysator 2°
2001 ZAPM 09045

VESPA PX 150 `11
2011

Cosa (1) 150
1988-1991 VLR1T 1101 4308
VESPA Cosa (2) 150
1992-1995 VLR1T 3000001 3009413

VESPA 160 GS
1962 VSB1T 1001 29970
1963 VSB1T 29971 48250
1964 VSB1T 48251 61000

VESPA 180 SS
1964 VSC1T 100 3120
1965 VSC1T 3121 19720
1966 VSC1T 19721 25673
1967 VSC1T 25674 32632
1968 VSC1T 32633 36700

VESPA 180 RALLY
1968 VSD1T 1001 5328
1969 VSD1T 5329 11537
1970 VSD1T 11538 17810
1971 VSD1T 17811 23348
1972 VSD1T 23349 26884
1973 VSD1T 26885 27495

VESPA RALLY 200
1972 VSE1T 1001 4593
1973 VSE1T 4594 11698
1974 VSE1T 11699 21939
1975 VSE1T 21940 28695
1976 VSE1T 28696 33949
1977 VSE1T 33950 40265
1978 VSE1T 40266 41774
1979 VSE1T 41775 42275

VESPA P200E/PX200E/PX200E
1977 VSX1T 100 1700 (USA)
1977 VSX1T 1101 2041
1978 VSX1T 2042 15227
1979 VSX1T 15228 36559
1980 VSX1T 36560 73334
1981 VSX1T 73335 116614
1982 VSX1T 116615 160000
1982 VSX1T 160001 165842
1983 VSX1T 165843 184910
1984 VSX1T 184911 191833
1985 VSX1T 191834 195545
1986 VSX1T 195546 376471
1987 VSX1T 376472 397825
1988 VSX1T 397826 406831
1989 VSX1T 406832 417381
1990 VSX1T 417382 424579
1991 VSX1T 424580 428012
1992 VSX1T 428013 436116
1993 VSX1T 436117

VESPA P200E/PX200E/PX200E ELEST.
1984 VSX1T 300001 304228
1985 VSX1T 304229 318273
1986 VSX1T 318274 343980
1986 VSX1T 343981 376471
1987 VSX1T 376472 397825
1988 VSX1T 397826 406831
1989 VSX1T 406832 417381
1990 VSX1T 417382 424579
1991 VSX1T 424580 428012
1992 VSX1T 428013 436116
1993 VSX1T 436117

Cosa (1) 200
1988-1992 VSR1T 1101-
VESPA Cosa (2) 200
1992-1998 VSR1T 3016725-

VESPA 200 PX Classic
1993-1996 VSX1T

VESPA 200 PX ´98 (Disc)
1997-1999 VSX1T

Lizenzbauten

Hoffmann (Deutschland)
Vespa 125 Hoffmann
1950-1954 k.A.
Vespa Hoffmann Königin
1954-1955 k.A.
Vespa 150 GS (GS/1)
1955-1955 VS1T

Messerschmitt (Deutschland)
Vespa 150 Touren (T/1)
1955-1955 VL1T
Vespa 150 Touren (T/2)
1956-1956 VD1T 1001 bis 7000
Messerschmitt (Typ 82)
Vespa 150 GS (GS/2)
1956-1958 VD1TS 1001 bis 7000
Messerschmitt (Typ 62)
Vespa 150 Touren(T/3)
1957-1958 VD2T 7001 bis 13800
Messerschmitt (Typ 122)
Vespa 150 Touren (T/3)
1958-1959 VD2T 7001 bis 13800
Augsburg (Typ 122)
Vespa 150 GS (GS/3)
1958-1961 VD2TS 70001 bis 10480
Augsburg
(Typ 112) VD2TS 10481 13300
(Typ 162) VD2TS 13301 35177
(Typ 212) Vespa 125 Augsburg
1958-1959 VNA1 125001 126800
(Typ 152) Vespa 125 Augsburg
1958-1959 VNA2T 126907 128904
(Typ125/1 Typ 222) Vespa 125
Augsburg 1959-1962 VNB1T
128905 131513
(125/2) Typ 282/392 VNB3T ab 31514
Vespa 150 Touren (T/4) 1959-1963
VGLA1T 300001 314387
(Typ 202, 332)
VGLA1T 314388 315388
(Typ 332)
VGLB1T 315489-
Vespa 160 GS (GS/4) 1962-1963
VSB1T 500001-

Douglas Vespas (England)
Vespa Douglas Rod Vespa Douglas G
Vespa Douglas GL2 Vespa Douglas 42L2
Vespa Douglas 92L2 Vespa Douglas
Continental Vespa Douglas 102L2
Vespa Douglas Clubman Vespa Douglas152L2 Vespa Douglas 312L2 Sportique Vespa Douglas 232L2

Allstate Vespas (made in Italy, vertrieben durch Sears)
1951 Allstate 788.100 (VA1T)
1952 Allstate 788.101 (VA2T)
1952 Allstate 788.102 (VA3T)
1953 Allstate 788.103 (VA4T)
1954 Allstate 788.104 (VA5T)
1955 Allstate 788.94490 (VA6T)
1956 Allstate 788.94491 (VA7T)
1957 Allstate 788.94492 (VA8T)
1958 Allstate 788.94493 (VA9T)
1958-60 Allstate 788.94494 (VA10T)
1961-62 Allstate 788.94495 (VA11T)
1963 Allstate 788.94330 (VA12T)
1964 Allstate 788.94331 (VA13T)
1965 Allstate 788.94332 (VA14T)
1966 Allstate 788.94370 (VMA1T)
1966 Allstate 788.94360
1966 Allstate 788.94360 (VLB1T)

ACMA Vespas (Frankreich)
ACMA Vespa 125 (1951-1952)
ACMA Vespa 125 (1953-1954)
ACMA Vespa 125 (1955)
ACMA Vespa GL150 (1956-1958)
ACMA Vespa 125N (1959-1962)
ACMA Vespa 150N (1959-1962)

Motovespa (Spanien)
Motovespa 75PK, PR, PK75, Junior, PK75S, Elestart
Motovespa 125 Primavera PN, NK, NV, T
Motovespa 125L, N, S, Super
Motovespa XL125 Plurimatic
Motovespa 150L, F, S
Motovespa 160CC (GT160)
MotoVespa P150X,
200 DS, TX200

Julia, SIP beantwortet:

Wo ist die Fahrgestellnummer an meinem Roller?



Wideframe: Oberkante Vergaserklappe **Largeframe:** unter Ersatzradseitenhaube ab **PX:** Motorseite beim Stoßdämpfer **Smallframe:** unter Seitendeckel Motor Deutsche Modelle haben ein Typenschild **UND** eine eingeschlagene Rahmennummer, die **NICHT** identisch sind. Da ist Spass beim TÜV vorprogrammiert...



ALLE PREISANGABEN STAND 04/2012, INKL. 19% MWST. ZZGL. VERSAND, SIEHE LETZTE SEITE WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM



Tuning Einleitung

Tuning [ˈtjuːnɪŋ]: „Der Begriff Motortuning beschreibt leistungssteigernde Maßnahmen an Verbrennungsmotoren. Die Leistung wird gemessen in PS oder kW. Der englische Begriff Tuning bedeutet eigentlich (Fein-)Abstimmung.“ So definiert es Wikipedia am 12.12.2011.

Auf den kommenden Seiten wollen wir dieser Theorie Leben einhauchen. Eine Vespa zu tunen ist einfach und hält sich kostenmäßig im Rahmen. In den meisten Fällen ist es auch sehr zuverlässig.

Ein großer Trend ist es, Oldies mit einem dezenten Roadtuning auszustatten. Dadurch werden die alten Ladies alltags- und langstreckentauglich. Was nützt die schönste Restaurierung oder der beste Original-Zustand, wenn man sich nicht traut, mit dem Originalmotor über das Ortsschild hinaus zu fahren? Die meisten Bilder in den Kapiteln stammen von den Oldies der SIP Jungs, die mindestens einmal im Jahr über die Alpen Richtung Süden geritten werden.

Faszinierend ist es auch, welch enorme Leistungen man mittlerweile den Small- und Largeframemotoren entlocken kann. Diese Produktentwicklungen werden durch die zahlreichen, europaweit stattfindenden Runden-, Sprint und Langstreckenrennen beflügelt. Auch die Online-Communities sind wahre Entwicklerpools, in denen ein offener Austausch gepflegt wird. Derzeit sind über 30 PS bei Smallframes keine Seltenheit. Auch ist die 40 PS Marke bei den 200ern geknackt und das ohne Lachgas.

Alle Kapitel sind nach Smallframe und Large-/Wideframe getrennt. Die Kapitel beginnen meist mit den einfachen oder originalen Artikeln und enden mit dem High-End Tuning. Oft sind benötigte Ersatzteile mit aufgeführt. Montageanleitungen und Techniktipps erleichtern das Verständnis. Viele Artikel sind sowohl im Road-Tuning wie im High-End Bereich kombinierbar.

Einsteigern empfehlen wir die Tuningkits. Langjährige Tuningerfahrung ist hier in Pakete gebündelt.

Nachfolgend haben wir in den verschiedenen Bauteilgruppen ein **Pflicht-** und ein **Kür-Programm** zusammengestellt, das man in dieser Reihenfolge durchführen kann. Die Pflicht ist dabei das Minimum, die Kür ist annähernd das Maximum in der entsprechenden Gruppe. Dies ist natürlich nur eine Empfehlung.

Wichtig: Wir empfehlen zudem bei jedem Tuningschritt unbedingt: Vergaserabstimmung überprüfen und zumindest Hauptdüse erhöhen, Zündzeitpunkt überprüfen, in der Regel weniger Vorzündung geben, neue Zündkerze verwenden und neue Zylinder einfahren!

Dies ist nötig, um die gesteigerte Leistung optimal auf die Straße zu übertragen. Falls die Teile im Straßenverkehr verwendet werden sollen, ist in Deutschland bei den meisten Teilen eine Rücksprache mit der örtlichen TÜV-Stelle nötig.

Wir unterscheiden in den Tuningklassen folgende Tuningstufen:

Tuningstufe 1, ROAD-Tuning

Diese Klasse ist für den normalen Alltagsfahrer gedacht, der keine Höchstleistungen fordert, sondern mit relativ wenig Aufwand mehr Leistung auf haltbarer Basis erreichen will. Schneller in der Beschleunigung, kraftvoller am Berg, höhere Endgeschwindigkeit. Das Tuning ist in den ersten Stufen unauffällig und im Bereich Auspuff teilweise sogar im Straßenverkehr zulässig. Die Geräuschentwicklung hält sich in Grenzen. Also: Leistungserhöhung bei hoher Alltagstauglichkeit. Das Richtige für eine Italientour oder für eine Spazierfahrt mit der Holden.

Tuningstufe 2, SPORT-Tuning

Die nächste Kategorie baut auf dem ROAD-Tuning auf. Vieles davon ist kompatibel. Die Zielgruppe ist der leistungshungrige Alltagsfahrer sowie derjenige, der auch gerne bei spontanen Beschleunigungsrennen keine Lust hat, Zweitaktrauch vom Vordermann einzuatmen. Starke Beschleunigung, Endgeschwindigkeiten bis 120 km/h und dennoch eine hohe Haltbarkeit zeichnen diese Klasse aus.

Tuningstufe 3, RACE-Tuning

Die Königsklasse im Rollerbereich. Alle Leistungsfetischisten kommen hier auf ihre Kosten. Für jeden, dem das Normale nicht genug ist und der auf der Suche nach der Leistungsgrenze ist. Tuningerfahrung und das nötige Kleingeld sind hier vonnöten. Bei richtiger Kombination sind weinende, an der Ampel stehengelassene Motorradfahrer, Menschenaufläufe beim Motorstart und natürlich haufenweise weibliche Fans garantiert ;-)

Tuningklassen Smallframe

für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS/PK50/S/SS/XL/XL2/HP/FL/N/RUSH

Klein aber oho. Doch nicht mit Originalmotor. Die Setups verhindern, dass man bei Steigungen nebenher laufen muss und auf der Geraden Stützräder braucht. Mit einem Umbau auf eine 125er Kurbelwelle erfolgt der Sprung in das 125er Tuning. Daher gibt es für die 50er auch keine eigene RACE Klasse.





Ralf, SIP beantwortet:

Warum fährst du getunte Roller?

„Weil ich keinen Bock habe, für Landsberg-Gardasee einen ganzen Tag zu brauchen. Mit meiner Rally schaff ich die 400km in 5 ½ Stunden (mein Rekord). Mit einer originalen Smallframe oder PX80 ist man zudem ja schon fast ein Opfer im normalen Straßenverkehr. Wer nicht 60 km/h fahren kann und auch zu zweit keine bessere Beschleunigung hat, wird im Großstadtdschungel bald erlegt.“

Stufe		ROAD Tuning	SPORT Tuning
Auspuff	Pflicht	Sportkrümmer/Rennauspuff SITO PLUS/ FACO Banane	Rennauspuff LEOVINCE/ MALOSSI/POLINI/ SIMONINI
	Kür	Rennauspuff LEOVINCE/ MALOSSI/POLINI	Rennauspuff ZIRRI/POLINI Evolution
Zylinder	Pflicht	Rennzylinder DR 50-75/ POLINI 50-75/ PINASCO 75	Rennzylinder DR Formula 75/POLINI Racing 75/DR 102/PINASCO 102/POLINI 102/MALOSSI 105
	Kür	Rennzylinder DR 85/ POLINI 85/MALOSSI 75 /PINASCO 85	Rennzylinder POLINI 115/102 DA/MALOSSI 112
Zündung	Pflicht	PK / HP4 Lüfterrad (PK), DRT Kondensator/ Spule (V50)	Umrüstkit E-Zündung (V50)
	Kür	Umrüstkit E-Zündung (V50)	VESPATRONIC/PARMAKIT Zündung
			NOLOGY Zündkabel
Vergaser	Pflicht	16.16mm Vergaser	19-20mm Vergaser
		Drehschieberansaugstutzen	Drehschieberansaugstutzen
	Kür	19mm Vergaser	24mm Vergaser
		Membranansaugstutzen	Membranansaugstutzen
			Membran MALOSSI
Kupplung	Pflicht	Kupplung Standard	Kupplung Standard/PK XL
		mit verstärkter/n Feder/n	Kupplungsbeläge SPORT
		Kupplungskorb Standard	Kupplungskorb SPORT
	Kür		Kupplung Sport/ Kupplung PK XL Sport
		Kupplungsbeläge SPORT	Kupplungsbeläge RACE
Kurbelwelle	Pflicht	Kurbelwelle Standard	Rennwelle
	Kür	Rennwelle	Rennlippen-/Vollwangenwelle
Getriebe	Pflicht	Primärzahnrad Z16	Primärzahnrad DRT
			Primärübersetzung Sport
	Kür	Primärübersetzung Sport	



BESUCH UNS BEI FACEBOOK: **WWW.FACEBOOK.COM/SCOOTERSHOP** - GEFÄLLT MIR!

MITTENDRIN, STATT NIE DABEI! SIP TV AUF YOUTUBE: **WWW.YOUTUBE.COM/SCOOTERSHOP**

Tuningklassen Smallframe

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/S/ETS/XL/XL2/N und bei V50/PK/XL in Verbindung mit einer 125er Welle

Bei den großen Smallframes ist enorm viel möglich. Dies ist auch die beliebteste Klasse in den ESC-Rundenrennen und in den Sprintrennen. Die hier gewonnenen Erfahrungen lassen sich auch erfolgreich in den ROAD und SPORT Klassen umsetzen.

Moritz, SIP beantwortet:

Warum tunst du?



„Weil ich mit meiner VBB der Schnellste von allen sein will. Ich bin es aber noch nicht ... noch nicht. Bergpässe machen so auch richtig Spaß, besonders Motorradfahrer in den Kurven innen zu überholen. ;-)."

Stufe		ROAD Tuning	SPORT Tuning	RACE Tuning
Auspuff	Pflicht	Rennauspuff SITO PLUS/FACO Banane	Rennauspuff LEOVINCE/ MALOSSI/POLINI/ SIMONINI/ZIRRI	Rennauspuff VSP Road/PM40/ Hammerzombie/Bullet
	Kür	Rennauspuff LEOVINCE/ MALOSSI/POLINI/ SIMONINI	Rennauspuff VSP Road/PM40/Hammer-zombie/Bullet	Rennauspuff VSP Race/ QUATTRINI/FALC/ Franz/Parmakit
Zylinder	Pflicht	Rennzylinder DR 130/PINASCO 125 /POLINI 130	Rennzylinder POLINI 130/R/PARMAKIT 130	Rennzylinder MALOSSI 136/ POLINI 130 R/ W5/GS/Evo/ PARMAKIT SP09
			Zylinderkopf MMW	Zylinderkopf MMW
	Kür	Rennzylinder POLINI 130 R	Rennzylinder MALOSSI 136/POLINI 130 R/ DA/W5/GS	Rennzylinder QUATTRINI/FALC/ PARMAKIT W-Force
		Zylinderkopf MMW		
		GS-Kolben	GS-Kolben	
Zündung	Pflicht	PK / HP4 Lüfterrad (PK/ET3), DRT Konden-sator/Spule (V90-125/PV)	Umrüstkit E-Zündung (V90-125/PV)	VESPATRONIC/PARMAKIT Race Zündung
	Kür	Umrüstkit E-Zündung (V90-125/PV)	VESPATRONIC/PARMAKIT Zündung	
			NOLOGY Zündkabel	NOLOGY Zündkabel
Vergaser	Pflicht	19mm Vergaser	19-24mm Vergaser	25-28mm Vergaser
		Drehschieberansaugstutzen	Drehschieberansaugstutzen	Membranansaugstutzen
				Membran MALOSSI
			Rennluftfilter	Rennluftfilter
	Kür	20-24mm Vergaser	25-28mm Vergaser	30-36mm Vergaser
			Membranansaugstutzen	
			Membran MALOSSI	Membran TASSINARI
Kupplung	Pflicht	Kupplung Standard	Kupplung Sport/ Kupplung PK XL	Kupplung Sport/ Kupplung PK XL Sport
		Kupplungsbeläge SPORT	Kupplungsbeläge SPORT	Kupplungsbeläge RACE
		Kupplungskorb Standard	Kupplungskorb SPORT	Kupplungskorb RACE
	Kür	Kupplung Sport/ Kupplung PK XL	Kupplung PK XL Sport	
			Kupplungsbeläge RACE	
Kurbelwelle	Pflicht	Kurbelwelle Standard	Rennwelle	Vollwangenwelle
	Kür	Rennwelle	Rennlippen-/Vollwangenwelle	Vollwangenwelle 54mm
Getriebe	Pflicht	Primärübersetzung Standard	Primärübersetzung Sport	Primärübersetzung Sport
			Primärzahnrad DRT	Primärzahnrad DRT
				Primärkorb Race
			Nebenwelle kurzer 4. Gang	Nebenwelle DRT
		Gangzahnräder Standard	Gangzahnräder Standard	DRT Gangzahnräder
	Kür	Primärzahnrad DRT	Primärkorb Race	
		Nebenwelle kurzer 4. Gang	Nebenwelle DRT	
			DRT Gangzahnräder	







Tuningklassen PX80

für Vespa P80X/PX80E/Lusso/PX100E

Mit diesen Setups kommt die PX80 auf mindestens 90 km/h und die Strecke zur Eisdiele ist keine Expedition mehr. Wer mehr will, sattelt auf eine PX125 Kurbelwelle um und schon steht einem der 125er Tuninghimmel offen.

Stufe		ROAD Tuning	SPORT Tuning
Auspuff	Pflicht	Rennauspuff SIP Road	Rennauspuff MALOSSI/PINASCO/ POLINI
	Kür	Rennauspuff MALOSSI/PINASCO/ POLINI	Rennauspuff SIP Performance/SCORPION/RZ
Zylinder	Pflicht	Rennzylinder DR 135	Rennzylinder MALOSSI 139
			Zylinderkopf MMW
	Kür	Rennzylinder MALOSSI 139	
		Zylinderkopf MMW	
Zündung	Pflicht	Lüfterrad SIP/PK	Lüfterrad HP4 mit AddOn
	Kür	Lüfterrad HP4 mit AddOn	VESPATRONIC/PARMAKIT Zündung
			NOLOGY Zündkabel
Vergaser	Pflicht	Vergaser SI 20	Vergaser SI 24 mit Schwimmerkammer-deckel DRT
			Luftfilter POLINI Venturi
	Kür	Vergaser SI 24	Vergaser SI 26/PHB 28-30
		mit Schwimmerkammerdeckel DRT	Drehschieberansaugstutzen
Kupplung	Pflicht	Kupplung Standard	Kupplung Sport/Kupplung PX200
		Kupplungsbeläge Sport	Kupplungszahnrad Z 22
			Kupplungsbeläge Sport/Race
			Kupplungskorb mit Ring
	Kür	Kupplung Sport/Kupplung PX200	Kupplung COSA 2
		Kupplungszahnrad Z 22	Kupplungskorb COSA 2 mit Ring
Kurbelwelle	Pflicht	Kurbelwelle Standard	Kurbelwelle Standard
	Kür	Rennwelle	Rennwelle
Getriebe	Pflicht	Primär Standard	Primär Standard
	Kür		Primär POLINI/MALOSSI



Tuningklassen T5

für Vespa T5

Ein perfekter Motor mit viel Potential. Besonders das MALOSSI Setup ist vollgasfest und langstreckentauglich.

Stufe		ROAD Tuning	SPORT Tuning
Auspuff	Pflicht	Rennauspuff SIP Road/SITO Plus	Rennauspuff SIMONINI
	Kür	Rennauspuff SIMONINI	Rennauspuff SIP Performance/SCORPION/RZ
Zylinder	Pflicht	Rennzylinder POLINI 152	Rennzylinder MALOSSI 172
			Zylinderkopf MMW
	Kür	Rennzylinder MALOSSI 172	Rennzylinder MALOSSI W5 172
		Zylinderkopf MMW	
Zündung	Pflicht	Lüfterrad HP/PK mit MMW Spacer	Lüfterrad HP4 mit AddOn
	Kür	Lüfterrad HP4 mit AddOn	VESPATRONIC Zündung
			NOLOGY Zündkabel
Vergaser	Pflicht	Vergaser SI 24	Vergaser SI 26/PHB 28-32
			Drehschieberansaugstutzen
		Luftfilter POLINI Venturi	Luftfilter POLINI Venturi/ Rennluftfilter
	Kür	Vergaser SI 26/PHB 28-30	Vergaser 30-34mm
		Drehschieberansaugstutzen	Membransaugstutzen MALOSSI
			Membran MALOSSI
Kupplung	Pflicht	Kupplung Standard	Kupplung COSA 2
		Kupplungsbeläge Sport	Kupplungsbeläge COSA 2 Race
			Kupplungskorb COSA 2 mit Ring
		Kupplungszahnrad Z 21	Kupplungszahnrad 21-23
	Kür	Kupplung COSA 2	
		Kupplungszahnrad Z 22	
Kurbelwelle	Pflicht	Kurbelwelle Standard	Kurbelwelle Standard
	Kür	Rennwelle	Renn-/Langhub-/Lippenwelle
Getriebe	Pflicht	Primär Standard	Primär DRT
	Kür	Primär POLINI/MALOSSI	Primär POLINI/MALOSSI



BILDER VON ROLLERTREFFEN, IMMER AKTUELL: **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM/COMMUNITY/MEDIA**

Tuningklassen Largeframe

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/PX125-150/PE/Lusso/Cosa 125-150

Für die kleinen Largeframes gibt es eine große Auswahl. Die Zylinder gibt es auch für die alten 2-Überströmer Modelle.

Stufe		ROAD Tuning	SPORT Tuning	RACE Tuning
Auspuff	Pflicht	Rennauspuff SIP Road	Rennauspuff MALOSSI/ PINASCO/POLINI/ SIMONINI	Rennauspuff SIP Performance/ SCORPION/RZ
	Kür	Rennauspuff MALOSSI/ PINASCO/ POLINI/ SIMONINI	Rennauspuff SIP Performance/ SCORPION/ RZ	Rennauspuff DSE
Zylinder	Pflicht	Rennzylinder DR 177/PINASCO 177	Rennzylinder PINASCO 177 Alu/ POLINI 177/MALOSSI 166	Rennzylinder QUATTRINI 177
			Zylinderkopf MMW	Zylinderkopf MMW
	Kür	Rennzylinder PINASCO 177 Alu/ POLINI 177	Rennzylinder POLINI W5 177/ QUATTRINI 177	
		Zylinderkopf MMW, GS-Kolben	GS-Kolben	
Zündung	Pflicht	Lüfterrad SIP/PK	Lüfterrad HP4 mit AddOn	VESPATRONIC/PARMAKIT Zündung
	Kür	Lüfterrad HP4 mit AddOn	VESPATRONIC/PARMAKIT Zündung	
			NOLOGY Zündkabel	NOLOGY Zündkabel
Vergaser	Pflicht	Vergaser SI 24	Vergaser SI 26/PHB 28-30	Vergaser PHB 30/MIKUNI
		mit Schwimmerkammerdeckel DRT	Drehschieberansaugstutzen	Membransaugstutzen MALOSSI
				Membran MALOSSI
		Luftfilter POLINI Venturi	Luftfilter POLINI Venturi/ Rennluftfilter	Rennluftfilter
	Kür	Vergaser SI 26/PHB 28-30	Membran MALOSSI	Membran MALOSSI
		Drehschieberansaugstutzen	Membransaugstutzen MALOSSI	Membransaugstutzen MBD/MMW
Kupplung	Pflicht	Kupplung Standard	Kupplung Sport/Kupplung PX200	Kupplung COSA 2/DRT
		Kupplungsbeläge Sport	Kupplungsbeläge Race	Kupplungsbeläge COSA 2 Race
		Kupplungskorb Standard	Kupplungskorb mit Ring	Kupplungskorb COSA 2 mit Ring
		Kupplungszahnrad 22	Kupplungszahnrad 21-23	Kupplungszahnrad 20-24
	Kür	Kupplung Sport/Kupplung PX200	Kupplung COSA 2/DRT	
		Kupplungskorb mit Ring	Kupplungskorb Race	
Kurbelwelle	Pflicht	Kurbelwelle Standard	Renn-/Rennlippen-/Langhubwelle	Langhublippen-/Lippen-/Glockenwelle
	Kür	Renn-/Rennlippen-/Langhubwelle	Langhublippen-/Lippen-/ Glockenwelle	
Getriebe	Pflicht	Gangzahnräder Standard	Gangzahnräder Standard	DRT Gänge
		Primär Standard	Primär POLINI/MALOSSI/DRT	Primär POLINI/MALOSSI/DRT
	Kür	DRT Gänge	DRT Gänge	
		Primär POLINI/MALOSSI/DRT		









Tuningklassen Largeframe

für Vespa 200 Rally/P200E/PX200E/Lusso/ˆ98/MY

Die Königsklasse ist des SIP´s liebstes Kind. Hier ist auch noch weit mehr möglich, als aufgelistet. Einfach die Kapitel sauber durcharbeiten.

Stufe		ROAD Tuning	SPORT Tuning	RACE Tuning
Auspuff	Pflicht	Rennauspuff SIP Road	Rennauspuff MALOSSI/ PINASCO/POLINI/ SIMONINI	Rennauspuff SIP Performance/ SCORPION/RZ
	Kür	Rennauspuff MALOSSI/ PINASCO/POLINI/ SIMONINI	Rennauspuff SIP Performance/SCORPION/ RZ	Rennauspuff DSE
Zylinder	Pflicht	Rennzylinder SERIE PRO/PINASCO 213	Rennzylinder MALOSSI 210/POLINI 208/210	Rennzylinder MALOSSI 210 by SESC/W5
		Zylinderkopf SIP/MMW	Zylinderkopf SIP/MMW	Zylinderkopf SIP/MMW
	Kür	Rennzylinder MALOSSI 210	Rennzylinder MALOSSI 210 by SESC/W5	
		GS-Kolben für PX200	GS-Kolben für POLINI 208	
Zündung	Pflicht	Lüfterrad SIP/PK	Lüfterrad HP4 mit AddOn	VESPATRONIC/PARMAKIT Zündung
	Kür	Lüfterrad HP4 mit AddOn	VESPATRONIC/PARMAKIT Zündung	
			NOLOGY Zündkabel	NOLOGY Zündkabel
Vergaser	Pflicht	Vergaser SI 24	Vergaser SI 26/PHB 28-30	
		mit Schwimmerkammerdeckel DRT	Drehschieberansaugstutzen	Membransaugstutzen MALOSSI
		Luftfilter POLINI Venturi	Luftfilter POLINI Venturi/ Rennluftfilter	Rennluftfilter
	Kür	Vergaser SI 26/PHB 28-30	Membran MALOSSI	Membran RD350/TASSINARI
		Drehschieberansaugstutzen	Membransaugstutzen MALOSSI	Membransaugstutzen MBD/MMW
			Membran MALOSSI	Membran RD350/TASSINARI
Kupplung	Pflicht	Kupplung Standard	Kupplung COSA 2/DRT	Kupplung COSA 2/DRT
		Kupplungsbeläge Sport	Kupplungsbeläge COSA 2	Kupplungsbeläge COSA 2 Race
		Kupplungskorb mit Ring	Kupplungskorb COSA 2 mit Ring	Kupplungskorb COSA 2 Race
		Kupplungszahnrad 22-23	Kupplungszahnrad 21-24	Kupplungszahnrad 20-24
	Kür	Kupplung COSA 2		
		Kupplungskorb COSA 2 mit Ring	Kupplungskorb COSA 2 Race	
Kurbelwelle	Pflicht	Kurbelwelle Standard	Renn-/Rennlippen-/Langhubwelle	Lippen-/Glockenwelle
	Kür	Renn-/Rennlippen-/ Langhubwelle	Lippen-/Glockenwelle	
Getriebe	Pflicht	Gangzahnräder Standard	kurzer 4. Gang	DRT Gänge
		Primär Standard	Primär POLINI/MALOSSI	Primär POLINI/MALOSSI
	Kür	kurzer 4. Gang	DRT Gänge	



Tuning Tuningkits

Der Tuning-Dschungel ist groß, das Angebot riesig und die Möglichkeiten schier unbegrenzt. Im Road-Tuning Bereich haben sich im Laufe der Jahre Most-Wanted Kombinationen herauskristallisiert, die alle dieselben Anforderungen erfüllen: Deutliche Leistungssteigerung, die sich in besserem Abzug und höherer Endgeschwindigkeit bemerkbar macht, gute Haltbarkeit, einfache Montage, keine oder geringe Änderungen am Motogehäuse, Zurückrüstung möglich, gutes Preis-/Leistungsverhältnis.

Tuningkits

für Vespa 50 2°-125/PV/ET3/PK50-125/XL/XL2/125 VNB-TS/150 –Super/200 Rally/PX80-200/PE/Lusso/Cosa 1

In den **Tuningkits** sind die Lieblings-Kombination des SIP Teams und vieler Kunden zusammengestellt. Sie sind ein sehr gutes Up-Grade der jeweiligen Motoren. Sportlich und dennoch tourentauglich. Sie enthalten alle benötigten Kleinteile und sind daher der ideale Einstieg für jeden, dem Tuning bisher so vertraut war, wie Liebesgedichte in Mandarin.

Das **ROAD Kit** ist das Einstiegskit. Hier wurde auf ein preislich günstiges Gesamtpaket geachtet, das dennoch zu einer spürbar besseren Beschleunigung und höheren Endgeschwindigkeit führt.

Das **SPORT Kit** enthält einen drehzahlfreudigen Zylinder und häufig einen größeren Vergaser. Mehr Dampf und mehr Speed sind die Folge. Die Vergaser sind meist ohne Getrenntschmierung. Wer selber mischt, weiß, was im Brennraum ankommt.

Die Bedüsung ist ein Richtwert und ist in Hamburg auf 0 müNN anders, als in Balderschwang im Allgäu. Beide Kits sind eine gute Basis für weiteres Tuning. Dies ist dann aber immer mit einem Kurbelwellenwechsel verbunden, was eine Öffnung des Motors nach sich zieht. Ist der Motor schon alt oder hat viele Kilometer hinter sich, empfiehlt sich eine Motorüberholung. Wenn man eh schon am offenen Herzen operiert, sollte das Tuning durch Kurbelwelle und Getriebekomponenten erweitert werden.

FREIT Durch die Tuning-Kits sparen sich Einsteiger Geld und Nerven und profitieren von der jahrelangen Tuning-Erfahrung von SIP.

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



10306000

Tuningkit MALOSSI 75ccm/112ccm §

für Vespa 50 2°/N/L/R/S/Special/SR/SS/PK50/S/ XL/XL2/FL/N/Rush

Mit dem 50ccm Standardzylinder ist man für den Abschuss im Straßenverkehr freigegeben und wird selbst vom Postboten auf seinem Fahrrad überholt. Daher hier zwei zuverlässige und starke Kits, die beide mit den originalen Kurbelwellen der 50ccm gefahren werden können.

Das 75er Kit ist ein starkes ROAD Kit mit MALOSSI Zylinder. Das 112er ist das stärkste Kit, das mit der originalen 50er Welle gefahren werden kann.

Bei den V50 ist eine Banane (75ccm)/MALOSSI Banane (112ccm), bei den PK Modellen ein SITO Plus (75ccm)/POLINI Banane (112ccm) enthalten. Das 75ccm Kit mit 3-Loch Ansaugstutzen wird mit PK XL2 Kupplungsbelägen ausgeliefert.

Beide Kits sind ein Stecktuning ohne Veränderung des Motorgehäuses.

ROAD KIT MALOSSI 75ccm: Rennzylinder MALOSSI 75ccm, Vergaserkit MALOSSI SHB 16.16, Rennauspuff FACO Banane/SITO Plus, Primärzahnrad Z 16, Kupplungsbeläge verstärkt, Zündkerze, 2 Hauptdüsen, Mutter/Sicherungsscheibe Kupplung+Primärzahnrad, Zündzeitpunkt ca. 17°

SPORT KIT MALOSSI 112ccm: Rennzylinder MALOSSI 112ccm, Vergaserkit SHB 19.19, Rennauspuff MALOSSI (V50)/POLINI (PK), Primärübersetzung 3.00, Kupplung PK XL2 verstärkt, Zündkerze, 3 Hauptdüsen, Mutter/Sicherungsscheibe Kupplung+Primärzahnrad, Zündzeitpunkt ca. 17°

SIP-TIPP Eine Vespatronic ist eine perfekte Ergänzung und ist auch für spätere Tuningschritte ideal. Wer den Motor öffnet, sollte gleich eine Rennwelle einbauen.

Name	Zylinder	Art.-Nr.	€
ROAD	MALOSSI 75ccm für Vespa 50 2°/N/L/R/S/ Special/SR/SS	10301000	399,00
ROAD	MALOSSI 75ccm für Vespa PK50/S, 2-Loch	10302000	389,00
ROAD	MALOSSI 75ccm für Vespa PK50 XL/XL2/FL/N/ Rush, 3-Loch	10303000	369,00
SPORT	MALOSSI 112ccm für Vespa 50 2°/N/L/R/S/ Special/SR/SS	10304000	449,00
SPORT	MALOSSI 112ccm für Vespa PK50/S, 2-Loch	10305000	449,00
SPORT	MALOSSI 112ccm für Vespa PK50 XL/XL2/ FL/N/Rush, 3-Loch	10306000	449,00

10301000









Tuningkit POLINI 130ccm/MALOSSI 136ccm §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125 S/PK125/ETS/N/XL/XL2

Die Königsklasse der Smallframes lässt sich ebenfalls schön und ausdauernd tunen. Ein Italientrip mit der Smallframe? Aus Utopie wird Realität: Das ROAD Kit macht´s möglich und an einem Pass wie dem Stilfser Joch kann man sogar zum Überholen ansetzen. Das Road Kit mit 3-Loch Ansaugstutzen wird mit PK XL2 Kupplungsbelägen ausgeliefert. Das SPORT Kit enthält den MALOSSI 136ccm. Für ein immer noch überschaubares Budget bekommt man hier eine Waffe an die Hand, die es erst zu bändigen gilt.

Beide Kits sind ein Stecktuning ohne Veränderung des Motorgehäuses. In Verbindung mit einer 125ccm Kurbelwelle können diese Kits auch in 50ccm Smallframes eingebaut werden.

ROAD KIT POLINI 130ccm: Rennzylinder POLINI 130ccm, Vergaserkit 19.19, Rennauspuff FACO Banane/SITO Plus, Primärübersetzung 2.56, Kupplungsbeläge verstärkt, Zündkerze, 2 Hauptdüsen, Mutter/Sicherungsscheibe Kupplung+Primärzahnrad, Zündzeitpunkt ca. 16°

SPORT KIT MALOSSI 136ccm: Rennzylinder MALOSSI 136ccm, Vergaserkit PHBL 24/25 mit Drehschieberansaugstutzen, Rennauspuff MALOSSI (V50)/POLINI (PK), Primärübersetzung 2.56, Kupplungsbeläge MALOSSI verstärkt, Zündkerze, 3 Hauptdüsen, Mutter/Sicherungsscheibe Kupplung+Primärzahnrad, Zündzeitpunkt ca. 17°

SIP-TIPP Eine Vespatronic ist eine perfekte Ergänzung. Ein stärkerer Rennauspuff, eine Rennwelle, ein Membranvergaserkit sind die nächsten Schritte.

Name	Zylinder	Art.-Nr.	€
ROAD	POLINI 130ccm für Vespa 90-125/PV/ET3	10401000	399,00
ROAD	POLINI 130ccm für Vespa PK80-125 S/PK125, 2-Loch	10402000	399,00
ROAD	POLINI 130ccm für Vespa PK125 ETS/N/XL/XL2, 3-Loch	10403000	399,00
SPORT	MALOSSI 136ccm für Vespa 90-125/ PV/ET3	10404000	509,00
SPORT	MALOSSI 136ccm für Vespa PK80-125 S/PK125, 2-Loch	10405000	519,00
SPORT	MALOSSI 136ccm für Vespa PK125 ET S/N/XL/XL2, 3-Loch	10406000	509,00

Die Vespatronic ergänzt jedes Set-Up perfekt:
V50/PV/ET3, Art.-Nr. 50007000 — 349,00 €
PK/XL, Art.-Nr. 50006000 — 349,00 €
PX, Art.-Nr. 50005000 — 349,00 €

10403000



10404000



KAUF TIPP

Tuningkit D.R. 135ccm/MALOSSI 139ccm §

für Vespa P80X/PX80 E/Lusso/PX100E

Die originale PX80 ist sehr schwachbrüstig. Mit dem D.R. spürt sie erstmals Fahrtwind, mit dem MALOSSI kratzt sie an der 100 km/h Marke. Auch 2-Personenbetrieb ohne Stau-Bildung ist nun mit beiden Kits möglich.

ROAD KIT D.R. 135ccm: Rennzylinder D.R. 135ccm, Rennauspuff SIP ROAD, Kupplungsbeläge D.R., Zündkerze, Ansaugtrichter POLINI, 3 Hauptdüsen, Mutter/Käfig Kupplung, Getriebeöl, Zündzeitpunkt ca. 19°

SPORT KIT MALOSSI 139ccm: Rennzylinder MALOSSI 139ccm, Vergaser DELL`ORTO SI 24.24E der PX200 ohne Getrenntschmierung, Rennauspuff SIP ROAD, Kupplungszahnrad Z 22 Ø 96mm, Kupplungsbeläge MALOSSI, Zündkerze, Ansaugtrichter POLINI, 3 Hauptdüsen, Mutter/Käfig Kupplung, Getriebeöl, Zündzeitpunkt ca. 19°

SIP-TIPP Ein leichteres SIP Lüfterrad oder eine VESPATRONIC/PARMAKIT Zündung sind ebenfalls empfehlenswert. Ein italienischer/englischer Rennauspuff, eine Rennkurbelwelle und ein großer Vergaser sind die nächste Tuningstufe.

Name	Zylinder	Art.-Nr.	€
ROAD	D.R. 135ccm für Vespa P80X/PX80 E/Lusso/PX100E	10100000	359,00
SPORT	MALOSSI 139ccm für Vespa P80X/PX80 E/Lusso/PX100E	10101000	469,00

Ein leichtes Lüfterrad wirkt bei der PX80 Wunder.
HP4, Art.-Nr. 50010000 — 129,00 €
SIP Touren mit Elestart, Art.-Nr. 51002000 — 139,00 €
SIP Touren ohne Elestart, Art.-Nr. 51001000 — 139,00 €

10101000



10100000



KAUF TIPP

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



Pierre, SIP beantwortet:

Warum hast du deine PX getunt?

„Weil ich es leid bin, von meinen Arbeitskollegen auf einem SIP Trip auf der Autobahn angeschoben zu werden. Das ist zwar lustig, doch fast schon entwürdigend. Das passiert mir nie mehr. Jetzt fahr ich 210er MALOSSI. Meine Überholwege sind viel kürzer und ich muss auch nicht mehr um mein Leben fürchten, wenn ich einen LKW überholen will und aus seinem Windschatten herausfahre …"

Tuningkit SERIE PRO 125ccm/ D.R. 177ccm/ POLINI 177ccm §

für Vespa 125 GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V/Super 2°/PX125-150/PE/Lusso/Cosa

Das 125 - 177er Tuning ist sehr dankbar und zuverlässig. Das SERIE PRO Kit reizt mit 11KW die PS Klasse des A1 Führerscheins aus. Außerdem ist es das einzige Kit mit TÜV-Gutachten. Das D.R. Kit ist mit seinen etwas mehr als 10 PS ein sehr schönes ROAD Kit. Das POLINI Kit erhöht die Leistung von original ca. 6 PS auf ca. 12 PS. Das 22er Zahnrad übersetzt die höheren Drehzahlen in Geschwindigkeit. Alle Kits sind ein Stecktuning ohne Veränderung des Motorgehäuses.

Die Kits für die 2-Überströmer kommen mit einem modifizierten Rennzylinder mit passendem Zylinderfußspacer. Bei den Kits für die Modelle Vespa PX125-200 E Lusso`95->/`98/MY/`11/Cosa 2 sind die Kupplungszahnräder/-beläge der COSA 2 Kupplung enthalten. Die Vergaser sind hier auch mit Getrenntschmierung.

ROAD KIT SERIE PRO 125ccm: Rennzylinder SERIE PRO 125ccm mit Zylinderkopf und High-Tech Kolben, Vergaser DELL`ORTO SI 26 mit Getrenntschmierung und Venturiaufsatz, Rennauspuff EM, TÜV-Gutachten, Zündkerze, 3 Hauptdüsen

ROAD KIT D.R. 177ccm: Rennzylinder D.R. 177ccm, Vergaser DELL`ORTO SI 24.24E der PX200 ohne/mit Getrenntschmierung, Rennauspuff SIP ROAD, Kupplungszahnrad Z 22 Ø 96mm/COSA 2, Zündkerze, Luftfilter SI PX200, 3 Hauptdüsen, Gasschieber, Mutter/Käfig Kupplung, Zündzeitpunkt ca. 19°

SPORT KIT POLINI 177ccm: Rennzylinder POLINI 177ccm, Vergaser DELL`ORTO SI 24.24E der PX200 ohne/mit Getrenntschmierung, Rennauspuff SIP ROAD, Kupplungszahnrad Z 22 Ø 96mm/COSA 2, Kupplungsbeläge MALOSSI/NEWFREN, Zündkerze, Ansaugtrichter POLINI, 3 Hauptdüsen, Gasschieber, Mutter/Käfig Kupplung, Getriebeöl, Zündzeitpunkt ca. 19°

SIP-TIPP Ein leichteres SIP Lüfterrad oder eine VESPATRONIC/PARMAKIT Zündung sind ebenfalls empfehlenswert. Ein GRAND-SPORT Kolben, ein MMW Zylinderkopf, ein italienischer/englischer Rennauspuff, eine Rennkurbelwelle und ein großer Vergaser sind die nächste Tuningstufe.

Name	Zylinder	Art.-Nr.	€
ROAD	SERIE PRO 125ccm für Vespa 125 GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V/Super 2°/PX125-150/ PE/Lusso/`98/MY/`11/Cosa	10108000	1199,00
ROAD	D.R. 177ccm für Vespa 125 VNB/GT/GTR1°/ Super/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint 1°/Super 1°	10105000	465,00
ROAD	D.R. 177ccm für Vespa 125 GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V/Super 2°/PX125-150/PE/Lusso ->`94	10106000	425,00
ROAD	D.R. 177ccm für Vespa PX125-150 E Lusso` 95->/`98/MY/`11/Cosa 2	10107000	465,00
SPORT	POLINI 177ccm für Vespa 125 VNB/GT/GTR1°/ Super/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint 1°/Super 1°	10102000	555,00
SPORT	POLINI 177ccm für Vespa 125 GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V/Super 2°/PX125-150/PE/Lusso ->`94	10103000	525,00
SPORT	POLINI 177ccm für Vespa PX125-150 E Lusso`95 ->/`98/MY/`11/Cosa 2	10104000	575,00

10108000



10105000



10103000



Tuningkit MALOSSI 210ccm §

für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/`98/MY/Cosa 1 200

Die Königsklasse ist das liebste Kind des SIP Teams. Das ROAD Kit enthält alles, um aus der 200er einen Tourenbomber zu machen. Das SPORT Kit ist um einige Teile erweitert und hat um die 18 PS. Es ist ebenfalls absolut tourentauglich. Basis ist jeweils der MALOSSI Zylinder, da damit SIP intern einige 100.000 km erfolgreich gefahren wurden.

Die Überströmer müssen nicht, sollten aber angeglichen werden.

Bei den Kits für die Modelle Vespa PX200 E Lusso `95->/`98/MY sind die Kupplungszahnräder/-federn/-körbe der COSA 2 Kupplung enthalten.

ROAD KIT MALOSSI 210ccm: Rennzylinder MALOSSI 210ccm, Spacer Schwimmerkammer, Rennauspuff SIP ROAD, Kupplungsbeläge D.R./verstärkte Federn, Zündkerze, Zylinderkopf MMW, 3 Hauptdüsen, Gasschieber, Mutter/Käfig Kupplung, Zündzeitpunkt ca. 17-18°

SPORT KIT MALOSSI 210ccm: Rennzylinder MALOSSI 210ccm, Schwimmerkammerdeckel DRT, Rennauspuff SIP ROAD, Kupplungsbeläge D.R./verstärkte Federn, Kupplungskorb mit Ring, Zündkerze, Ansaugtrichter POLINI, Zylinderkopf MMW, 3 Hauptdüsen, Gasschieber, Mutter/Käfig Kupplung, Zündzeitpunkt ca. 17-18°

SIP-TIPP Ein leichteres SIP Lüfterrad oder eine VESPATRONIC/PARMAKIT Zündung sind ebenfalls empfehlenswert. Wer den Motor öffnet, kann übersetzungstechnisch auch mit den kurzen 4. Gängen spielen und sollte eine Renn-/Langhubwelle verbauen. Ein englischer Rennauspuff und ein großer Vergaser sind die nächste Tuningstufe.

Name	Zylinder	Art.-Nr.	€
ROAD	MALOSSI 210ccm für Vespa 200 Rally/P200E/ PX200 E/Lusso -> `94/Cosa 1 200	10200000	529,00
ROAD	MALOSSI 210ccm für Vespa PX200 E Lusso `95->/`98/MY	10201000	529,00
SPORT	MALOSSI 210ccm für Vespa 200 Rally/P200E/ PX200 E/Lusso -> `94/Cosa 1 200	10202000	679,00
SPORT	MALOSSI 210ccm für Vespa PX200 E Lusso `95->/`98/MY	10203000	719,00



Die Langhubwelle ist des MALOSSIs Liebling.
Langhubwelle, Art.-Nr. 45021000 132,00 €

10200000





10203000

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Tears of Joy

SIP 172 GS/3 /// Oldie Demonstrator /// Landsberg am Lech

Tears of Joy – ist nicht nur eines der schönsten Northern Soul Klassiker, Tears of Joy weinte Alex auch, als er nach Jahren der Trennung seine GS/3 wieder in den Händen hielt.

Die GS3 ist ohne Zweifel eines der schönsten Vespamodelle. Anfang 2000 hat Alex von SIP eine der letzten deutschen GS/3 , die in Augsburg vom Band lief, erworben. Der Roller war ein Garagenfund. Er war in alle Einzelteile zerlegt und schön in Kisten verpackt. Markus Wessner, der damals noch bei SIP arbeitete, hat sich dann daran gemacht, die alte Lady über das letzte Jahrzehnt zu restaurieren. Ziel war damals eine perfekte Restauration dieses deutschen Kultmodells und aber die Patina des Rollers zu erhalten. Markus ist mittlerweile Mechaniker bei Jockey´s Boxenstop und wir blieben uns nicht nur in Freundschaft verbunden, sondern haben auch das Ziel der GS Restauration nicht aus den Augen verloren. Alle Teile, die ursprünglich mal verzinkt waren, wurden nicht durch Neuteile ersetzt, sondern aufgearbeitet und anschließend wieder verzinkt. Der hintere Stoßdämpfer wurde überholt und die Aluteile geschliffen und poliert. Der Rahmen war leicht verzogen und musste gerichtet werden. Das Schalt- & Gasrohr war komplett mit dem Lenker zusammenoxidiert, etc...! Also der übliche Restaurationswahnsinn. Der Roller wurde mehrmals mit Nitrolack lackiert, da leider die Gummiteile mit dem Lack reagiert haben und so einige Stellen nachlackiert werden mussten. Der seidige Glanz des originalen Nitrolacks ist jetzt wieder so dezent wie damals.

Der Motor wurde generalüberholt. Da sich dieses Projekt über die letzten Jahre hinzog, wurden diverse Teile ergänzt. Mit dem Erscheinen des QUATTRINI M1XL 172ccm Direktansauger stand sofort fest, das die GranSport nicht nur so heißen, sondern auch leistungsmäßig ihrem Namen gerecht werden soll. Der Fokus lag auf einer originalen Optik und daher kam der Umbau auf einen PX-Motor nicht in Frage.

Das Gehäuse wurde aufgeschweißt, gespindelt und die Zylinderstehbolzen wurden versetzt. Mit einem passendes Pleuel aus dem Fundus von Jockey's Boxenstop in Verbindung mit einem extra angefertigten Hubzapfen wurde die GS Kurbelwelle quattrinitauglich gemacht. Mit Hilfe einer 8mm starken Fußdichtung konnte man den Zylinder von den Steuerzeiten her ein wenig entschärfen. Da die originale GS-Übersetzung zu kurz ist, haben wir kurzer Hand beim Getriebeprofi DRT eine Primärübersetzung anfertigen lassen. Diese passt sehr gut zu der Motorleistung und wurde daher ins Programm genommen. Auch die Kupplung muss mit der Leistung fertigwerden, daher wurde eine originale Surflex-Grundplatte mit einem speziell angefertigten MMW-Kupplungskorb, den 4-Scheiben-Malossi-Belägen und standard Kupplungsfedern upgegraded. Diese Kupplung kommt sehr gut mit der Leistung klar und lässt sie sich auch sehr angenehm ziehen.

Der 172er wird nun durch einen DELL`ORTO VHST 28 Vergaser im passenden Vintage-Rot beatmet. Hierzu musste der Rahmen minimalst beschnitten werden. Der Ansaugstutzen hatte es nicht so gut. Dieser wurde komplett überarbeitet und das Verbindungstück zwischen Vergaser und Membran von Jockey´s gefertigt. Zündungstechnisch haben wir haben Tino Sacchi solange bekniet, bis er die Vespatronic auch auf für die Oldies passend gemacht hat. So konnte die GS mit einer Vespatronic ausgestattet werden. Vorbei mit der störanfälligen Unterbrecherzündung. Der Auspuff ist ein auf das GS Gehäuse angepasster PEP 3.0 in der Sport Replica Optik. Der Sound ist sehr angenehm und harmoniert sehr schön mit dem Rest des Motors

Der Roller wurde anschließend von Jockey´s Boxenstop perfekt eingestellt und getüvt. Die 19 PS Leistung werden mit kraftvollem Schub auf die Straße gebracht. Mit diesem Setup kann die GS/3 nun mit jedem Touren 210er mithalten und ist dabei auch standfest.

Mein großer Dank gilt Jockey´s Boxenstop für das Motortuning, Tüv und dem Eintragungsservice, Stoffi für die Lackierung und Markus Wessner für die Restauration.

Alex, SIP Scootershop

	Art.-Nr.
Rahmen	
Denfeld Sitzbank mit neuem Bezug	79006100
seitliche Blinker HELLA	J57056000
Fahrwerk	
Reifen MICHELIN S83 3.50-10	88090000
Stoßdämpfer vorne	65022200 Feder
Stoßdämpfer vorne, verstärkt	71100000
Motor	
QUATTRINI M1XL 172 modifiziert, mit Spacer versehen	15046000 92091500
PEP 3.0 PX125 modifiziert auf SITO Replica und GS/3 Gehäuse	23005000
Vergaser DELL´ORTO VHST 28	40044R
Ansaugstutzen QUATTRINI	15046500
Luftfilter Ram Air	40390000
Primärübersetzung MALOSSI 24/63 angepasst auf GS/3 und DRT Kupplungszahnrad	20301000
Kupplungskorb MMW GS/3	93211900
Zündung Vespatronic GS/3	50004300
Umrüstkabelbaum	86134100
Leistung	
19 PS	Yeah!





Tuning Zylinder Smallframe

Um der kleinen Smallframe-Vespa gehörig Dampf zu machen haben sich die italienischen Hersteller einiges einfallen lassen. Die Leistungszuwächse, die sich mit den Zylinderkits gerade bei den Smallframes erreichen lassen, sind in der Tat gewaltig. So können auf die kleinen 50er Vespas Zylinder mit mehr als dem doppelten Hubraum montiert werden. Wer also endlich seiner müden Fuffi eine Leistungskur verpassen will, findet hier die richtige Medizin…

Die Klassen

Zylinder für Smallframes gibt es in mehreren Kubikklassen:

Die Klasse **50-112ccm** bedient alle Fuffies mit kurzem Hub (43mm). Diese haben die Beschreibung Vespa 50/PK/XL/XL2 und passen auf folgende Vespa Modelle Vespa 50/N/L/R/S/Special/PK50/S/SS/XL/XL2/FL/N/Rush sowie auf folgende APEs APE 50/FL/Mix/P50/TMP50. Hier unterscheiden wir:

50ccm: Der Einstieg ins Smallframe-Tuning. Die Rennzylinder haben alle mindestens einen Überstrom mehr. Sie sind trotz der originalen Bohrung von 38,4mm durchzugstärker und Endgeschwindigkeiten von 65m/h sind möglich.

75ccm: Klein aber fein! Die Tuningzylinder mit 75ccm bieten durch 50% Hubraumzuwachs deutlich mehr Leistung in jeder Lebenslage. Nicht ohne Grund die beliebteste Klasse im 50er Tuning. Daher gibt es in dieser Klasse sogar ein Sport-Tuning.

85ccm: Die 85ccm Zylinder wurden für die APE Lastendreiräder entwickelt. Sie sind sehr drehmomentstark und haben schon in niedrigen Drehzahlen viel Kraft. Mit einer längeren Übersetzung sind sie auf Smallframes ideale Tourenzylinder.

102-112ccm: Mehr geht nicht mit der originalen 43mm Hub Kurbelwelle. Die 112-115er haben mächtig Dampf, sind aber eher im Stadtverkehr und auf Kurzstrecken zu Hause. Mit den 102ern kann man sich dagegen schon auf größere Touren wagen.

Wer mehr will, benötigt eine Kurbelwelle mit 51mm Hub und steigt damit in die Königsklasse ein:

125-136ccm: Hier werden die 80-125er mit langem Hub (51mm) versorgt. Diese Zylinder benennen wir mit Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/XL/XL2. Sie passen auf alle Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3 und die großen PKs Vespa PK80-125S/PK100-125XL/PK125/ETS/N/XL2.

In Verbindung mit einer 125er Kurbelwelle mit 51mm Hub können diese Zylinder auch auf allen Vespa 50/PK/XL/XL2 Modellen gefahren werden.

123-153ccm: Mehr geht nicht. Diese Klasse benötigt Kurbelwellen mit 53-54mm Hub. Auch sind oft größere Modifikationen am Motorgehäuse nötig. In dieser Liga ist alles unterwegs, was mehr als 20 PS anstrebt.

50ccm



144ccm



Neben der Grundregel „Mehr Kubik = Mehr Leistung“ sind die Zylinder noch in 3 Klassen unterteilt:

Road-Tuning: für den Alltags- und Toureneinsatz – optimale Haltbarkeit bei einem gutem Preis-Leistungsverhältnis

Sport-Tuning: für maximalen Spaß im 100km Umkreis – hier wird alles größer und schneller, aber ist immer noch im Rahmen

Race-Tuning: Bottem-End – nichts für Anfänger, brachial im Ergebnis, für Rennen auf und neben den Rennstrecken

Road-Tuning:



Sport-Tuning:



Race-Tuning:



Grundsätzlich ist es in jeder Klasse sinnvoll, beim Tuning Schritt für Schritt vorzugehen und die Auswahl der Teile sinnvoll abzustimmen.

Die Ausführungen

Fast alle Zylinder werden über das Kurbelgehäuse und einen Drehschieber- oder Membraneinlass mit Benzin-Öl-Gemisch versorgt. Außer die Zylinder mit

Direkteinlass: Hier sitzt ein Membranansaugstutzen direkt auf dem Zylinder. Der herkömmliche Einlaß am Kurbelgehäuse wird verschlossen. Die leistungsstärksten Zylinder sind alle mit Direkteinlass.

Doppelansauger: Der POLINI 130 Doppelansauger saugt über den Gehäuseeinlass und zusätzlich noch über einen Membraneinlass am Zylinder an.

Direkteinlass:



Unterschiede gibt es auch beim verwendeten Material der Zylinder:

Graugusszylinder haben hohe Laufleistungen bei äußerst attraktiven Preisen. Sie können im Kolbenfresserfall nachgehont und mit Übermaßkolben versehen werden.

Aluminiumzylinder bestechen durch perfekte Haltbarkeit bedingt durch eine bessere Wärmeableitung und die extrem harte Beschichtung der nicasil-beschichteten Laufbahn. Ideal für Autobahn oder Rennstrecke.

H2º: Wasser Marsch! **PARMAKIT** und **QUATTRINI** bieten zur Masse der luftgekühlten Zylinder auch wassergekühlte Variationen an. Die bessere Kühlung wird mit mehr Aufwand bezahlt und ist nichts für Anfänger.

Kompromisslose Qualität

ihr könnt aus dem Angebot aller namhaften Tuninghersteller Italiens wählen, die die Qualität ihrer Zylinder tausendfach bewiesen haben:

D.R.: „Diffusione Ricambi“ steht seit Jahren für haltbare Road-Tuning Zylinder.

PINASCO: neben Grauguß auch sehr schöne Aluzylinder mit vernünftigen Preis-/Leistungsverhältnis

MALOSSI: beste Verarbeitung und hohe Materialgüte zeichnen alle MALOSSI Zylinder aus

POLINI: hat das größte Angebot im Kurzhuber Bereich. Bestseller bei den Großen ist der 130er

PARMAKIT: schöne Aluzylinder für die Großen: luft- wie wassergekühlt, verschiedene Zündkerzenpositionen und Ausläss

QUATTRINI: Die Alu-Zylinder von Max Quattrini sind eine Augenweide und können im Sport- wie Racetuning eingesetzt werden. Fahrspaß pur.

FALC: maximale Leistung. Das Stärkste was man seiner Smallframe antun kann.

Unter **www.sip-scootershop.de** sind bei den Zylindern noch mehr Informationen hinterlegt. Hier findet ihr auch Datenblätter, Leistungsdiagramme und Einbauanleitungen zu den meisten Zylindern.

Die Vielzahl der angebotenen Zylinder lässt also eigentlich keine Wünsche offen, so dass jeder den idealen Zylinder für seine Zwecke finden kann.

Für alle Rennzylinder gilt: nur für Renn- / Ausstellungszwecke. Im Bereich der deutschen StVZO nicht zugelassen, d.h. eine Rücksprache mit der TÜV-Stelle vor Ort ist nötig.

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



Tuning Zylinder 50ccm

Der Einstieg ins Smallframe-Tuning beginnt mit 50ccm. Die Rennzylinder haben alle mindestens einen Überstrom mehr. Dadurch sind sie im gesamten Drehzahlband – trotz der originalen Bohrung von 38,4mm – durchzugstärker. Endgeschwindigkeiten von 65m/h sind möglich. Besonders Modelle, die original nur mit 2-Überströmern ausgestattet sind, werden hier zum Leben erweckt. Hinweis: Auch 50ccm Rennzylinder sind im Bereich der deutschen StVZO nicht zugelassen, d.h. eine Rücksprache mit der TÜV-Stelle vor Ort ist nötig.

Zylinderkit PIAGGIO 50ccm

für Vespa 50/PK50/S/XL/XL2

Original und doch cool! Neben den klassischen Tuningfabrikaten können wir euch natürlich auch **Originalzylinder** in erstklassiger Qualität anbieten. Das 50ccm **PIAGGIO** Zylinderkit ist sehr sauber gegossen und extrem robust. Seine solide und dicke Zylinderwandstärke garantiert eine ausgewogene Thermik. Mit dem 3 Überströmer Zylinderkit können wir euch hier sogar die etwas sportlichere original Variante anbieten.

Dieses Kit bietet euch, im Gegensatz zu den alten 2 Kanalzylindern, einen dritten Überströmer. Somit aktuellster Stand der Technik, wie er bei den neuen PK/XL/XL2 Modellen schon serienmäßig zu finden ist. Standfestigkeit in Verbindung mit gutem Durchzug standen bei der Entwicklung des 3-Kanal Zylinderkits ganz oben auf dem PIAGGIO Wunschzettel.

In der Reihe SERIE PRO können wir euch diesen Zylinder auch für die Vespa 50 1° Serie V5A1T -> 92876 anbieten. Die Zylinder werden von uns so umgearbeitet, dass sie auf die ersten 50er Vespas mit ihrer engeren Zylinderfußaufnahme im Motorblock passen.

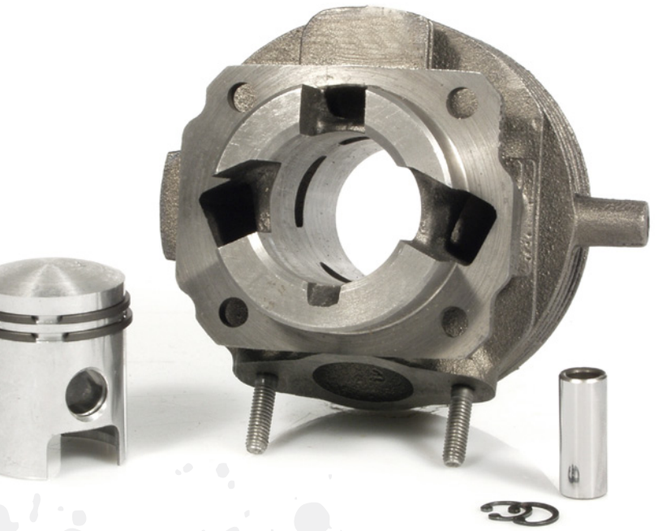
FAZIT Wenn es um die bewährten 50ccm Grauguss PIAGGIO Zylinderkits geht, gibt es keine bessere Alternative.

Grauguss/ 38,4mm Bohrung/ 3 Überströmer/ 49,80ccm

Graugusszylinder, Hub 43mm, 3 Überströmer, Kolben mit 2 Kolbenringen, 6mm Auslassstehbolzen, wird ohne Zylinderkopf geliefert, der originale Zylinderkopf kann weiterverwendet werden.

Die Bedüsung sollte angepasst werden. Passt auf alle Vespa 50/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Überströmer wie Original, Gehäuse muss nicht bearbeitet werden.

SIP-TIPP Hauptdüse anpassen und neue Zündkerze sind Pflicht. Sportlicher wird der Motor mit 16/ 16 Vergaser, Originalauspuff mit dickem Krümmer oder der SITO Banane. Wird ohne Dichtsatz geliefert, nicht vergessen eine Zylinderfußdichtung mit zu bestellen – Art.-Nr. 13097800



24201500



Zylinderkit	Art.-Nr.	€
PIAGGIO 50ccm für Vespa 50/PK50/S/XL/XL2, Guß, Ø 38,4mm, 3 ÜS	24201500	119,00
PIAGGIO by SIP 50ccm für Vespa 1° Serie, Guß, Ø 38,4mm, 3 ÜS	24201600	142,00

Rennzylinder D.R. / OLYMPIA 50ccm §

für Vespa 50/PK50/S/XL/XL2

Ladies and Gentlemen, please start your engines - **D.R.**, einer der bekannten italienischen Tuninghersteller, bietet als Einstieg ein ausgewogenes 50ccm Tuningkit an. Dieses **50ccm Tuningkit** ist sauber verarbeitet, mit 3 Überströmern ausgestattet und gewürzt mit einer kleinen Extraprise Leistung. Äußerlich identisch mit dem Originalen und doch mit dem kleinen Plus an Durchzug und Endgeschwindigkeit: so macht der Stadtverkehr wieder Spaß. Der **OLYMPIA** 50er ist mit dem D.R. 50er baugleich und eine gute Alternative, wenn es von Seiten D.R. Lieferprobleme gibt. In der Reihe SERIE PRO können wir euch diesen Zylinder auch für die Vespa 50 1° Serie V5A1T -> 92876 anbieten. Die Zylinder werden von uns so umgearbeitet, dass sie auf die ersten 50er Vespas mit ihrer engeren Zylinderfußaufnahme im Motorblock passen.

FAZIT Der Einstieg ins Vespatuning beginnt mit D.R., gute Qualität und Haltbarkeit mit einem kleinen Leistungsplus stehen hier ganz klar im Vordergrund.

Grauguss/ 38,4mm Bohrung/ 3 Überströmer/ 49,80ccm

Graugusszylinder, Hub 43mm, 3 Überströmer, Kolben mit 2 Kolbenringen, 6mm Auslassstehbolzen, wird ohne Zylinderkopf geliefert, der originale Zylinderkopf kann weiterverwendet werden, incl. Dichtsatz, Verdichtung 8:1. Die Bedüsung sollte angepasst werden. Passt auf alle Vespa 50/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Überströmer wie Original, Gehäuse muss nicht bearbeitet werden.

SIP-TIPP Hauptdüse 53-55mm und neue Zündkerze sind Pflicht. Sportlicher wird der Motor mit 16/ 16 Vergaser, Originalauspuff mit dickem Krümmer oder der SITO Banane.

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
D.R. by SIP 50ccm für Vespa 50 1° Serie, Guß, Ø 38,4mm, 3 ÜS	10002100	115,00
D.R. 50ccm für Vespa 50/PK50/S/XL/XL2, Guß, Ø 38,4mm, 3 ÜS	10002000	87,00
OLYMPIA 50ccm für Vespa 50/PK50/S/XL/XL2, Guß, Ø 38,4mm, 3 ÜS	15108400	95,00

10002000





RACING Parts



Auslasstutzen SIP Performance
Für alle Smallframe mit Standardauspuff mehr Leistug
Art.Nr. 21601100
22,90 €

Rennzylinder POLINI 50ccm §

für Vespa 50/PK50/S/XL/XL2

Der Einstieg in den Tuning Himmel: Das 50ccm **POLINI** Zylinderkit ist der perfekte Start in den Leistungsspaß. Robust und solide in der Basis, durchzugsstark und sportlich in den wichtigen Werten. Mit diesem Tuningkit hat POLINI einen wirklich sportlichen Zylinder geschaffen, der durch seine Leistungswerte deutlich überrascht. 5 Überströmer sorgen für eine perfekte Spülung. Der hochwertige ASSO Kolben ist mit 2 Kolbenringen ausgestattet und garantiert eine saubere Abdichtung. Wer sich den Umgang mit Dremel und Co zutraut, kann aus diesem Zylinder problemfrei noch mehr Leistung rauskitzeln.

FAZIT POLINI bietet mit diesem Kit den leistungsstärksten **50ccm Tuningzylinder** an. Das Maß der Dinge, wenn es um Tuning mit Originalhubraum geht. Wer noch mehr möchte, dem bietet dieser Zylinder zusätzlich noch Tuning- und Bearbeitungspotenzial. Hier sollte dann aber auch das Motorgehäuse angepasst werden.

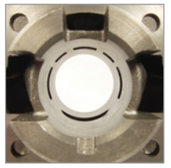
Grauguss/ 38,4mm Bohrung/ 5 Überströmer/ 49,80ccm

Graugusszylinder, Hub 43mm, 5 Überströmer, aufgeteilt in 4 Seitenüberströmer und einen Boostport, Kolben mit 2 Kolbenringen (1x Rechteck-, 1x L- Ring) und boostportseitigem Cutout, 6mm Auslassstehbolzen, Original POLINI Zylinderkopf wird mitgeliefert, Verdichtung 9,9:1, inkl. Dichtsatz. Die Bedüsung sollte angepasst werden. Passt auf alle Vespa 50/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Überströmer wie Original, Gehäuse muss nicht bearbeitet werden.

SIP-TIPP Hauptdüse 53-55mm und neue Zündkerze sind Pflicht. Empfehlenswert ist eine längere Übersetzung, wie z.B. das PINASCO Ritzel. Noch sportlicher wird der Motor mit 16/ 16 Vergaser, Originalauspuff mit dickem Krümmer oder der SITO Banane.

SIP-COMMUNITY User Michael182:
„Hohes Drehmoment und mehr Kraft, ... hohe Haltbarkeit. Also kann ich ihn nur weiter empfehlen."





14000910

polini motori® trasforma il meglio in massimo

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
POLINI 50ccm, Guß, Ø 38,4mm, 5 ÜS	14000910	116,00



Tuning Zylinder 75ccm

Klein aber fein! Die Tuningzylinder mit 75ccm bieten durch 50% Hubraumzuwachs deutlich mehr Leistung in jeder Lebenslage. Gleichzeitig werden aber die anderen Bauteile nicht extrem belastet und die Zylinder lassen sich hervorragend mit originalen Auspuffanlagen oder den klassischen Bananen fahren. Wer auf's relaxte Fuffie-Feeling steht, aber trotzdem besser vom Fleck kommen will, findet hier genau den richtigen Zylinder. Steile Steigungen und 2-Mann Betrieb sind nun keine Tabuzonen mehr. Nicht ohne Grund die beliebteste Klasse im 50er Tuning. Daher gibt es in dieser Klasse sogar ein Sport-Tuning. Ideale Ergänzungen sind, je nach weiteren Tuningkomponenten, die Primärübersetzung 3,61 oder das Tuningritzel von PINASCO (ergibt ein Übersetzungsverhältnis von 3,72). Wer viel zu zweit unterwegs ist, kann darauf verzichten. Um keine Leistung zu verschenken sollte der SHB 16.10er Vergaser durch den 16.16er ersetzt werden.

Rennzylinder PINASCO 75ccm Automatic §

für Vespa PK50/S/XL/N Automatica/Plurimatic

„Leader in Style and Art" – **PINASCO** Tuning für das Original, den Vespa Automatic-Klassiker. Die Vespa PK Automatik ist der Wegbereiter für alle weiteren Automatik Fahrzeug und inzwischen ein echtes Kultfahrzeug. Der perfekte Einstieg für alle Liebhaber der Oldschool Vespa Optik! Ist der Motor über die Jahre etwas schwach geworden oder der Wunsch nach ein wenig Extrapower da, PINASCO ist die Lösung. 6 Überströmer und ein zeitgemäßes Zylinderlayout ermöglichen eine echte Leistungssteigerung auf satte 5,3PS. Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 70 Km/ h sind kein Problem mehr. Zusätzlich rundet PINASCO das Gesamtbild noch mit einem solidem ASSO Kolben ab. Für zuverlässige Abdichtung und maximale Laufleistung sorgen die hochwertigen Kolbenringe. Hier ist der obere Ring sogar serienmäßig als L- Ring ausgeführt.

FAZIT Hochwertiger Zylinder und die einzige Tuningmöglichkeit für die 50ccm Automatik Vespa. Gutes Drehmoment von unten. Spürbares Leistungs- und Hubraumplus. Zuverlässiger Cruiser und idealer Stadtbegleiter.

Grauguss/ 47mm Bohrung/ 6 Überströmer/ 74,60ccm

Graugusszylinder, Hub 43mm, 6 Überströmer, Kolben mit 2 Kolbenringen- 1x 1,3mm, 1x L-Ring, 6mm Auslassstehbolzen. Die Bedüsung sollte angepasst werden. Passt auf alle Vespa PK 50/ XL 2 Automatik Plurimatic, NUR für die Vespa PK Automatik Modelle.

SIP-TIPP Hauptdüse anpassen und neue Zündkerze sind Pflicht. Der SITO PLUS ist eine sinnvolle Ergänzung – siehe Online-Empfehlung.

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
PINASCO 75ccm,Guß,Ø 47,0mm, 6ÜS	18500000	163,00



18500000

Rennzylinder D.R. 75ccm §

für Vespa 50/PK50/S/XL/XL2

Hubraum ist durch nichts zu ersetzen, als durch noch mehr Hubraum! Diese Weisheit zählt auch noch heute. Mit dem **D.R. 75ccm** habt ihr schlagartig 50% mehr Hubraum und dementsprechend auch mehr Leistung. Mal zu zweit zur Eisdiele zu cruisen ist jetzt problemlos möglich. Selbst längere Vollgasstrecken steckt der D.R. problemlos weg, der dicken Zylinderwandung sei Dank! Zusätzlich sind alle D.R. Zylinder zum Korrosionsschutz und für eine bessere Wärmeableitung schwarz lackiert. Wer noch ein bisschen mehr möchte, kann den eher T-förmigen Auslass nacharbeiten und die Kontur trapezförmig anpassen. In der Reihe SERIE PRO können wir euch diesen Zylinder auch für die Vespa 50 1° Serie V5A1T -> 92876 anbieten. Die Zylinder werden von uns so umgearbeitet, dass sie auf die ersten 50er Vespas mit ihrer engeren Zylinderfußaufnahme im Motorblock passen.

FAZIT Idealer Zylinder für den Einstieg in den 2 Personen Betrieb, langstrecken- und vollgastaugleich, sehr gute Haltbarkeit.

Grauguss/ 47mm Bohrung/ 3 Überströmer/ 74,60ccm

Graugusszylinder, Hub 43mm, 3 Überströmer, Kolben mit 2 Kolbenringen, Auslassbreite Sehnenmaß 29mm, 6mm Auslassstehbolzen, Original **D.R.** Zylinderkopf wird mitgeliefert, Verdichtung 10,7:1, inkl. Dichtsatz. Die Bedüsung sollte angepasst werden. Passt auf alle Vespa 50/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Überströmer wie Original, Gehäuse muss nicht bearbeitet werden.

SIP-TIPP Hauptdüse anpassen und neue Zündkerze sind Pflicht. Übersetzungsempfehlung ist hier mindestens das PINASCO Ritzel oder eine 3,72er Übersetzung. Noch sportlicher wird der Motor mit 16/ 16 Vergaser, Originalauspuff mit dickem Krümmer oder der SITO Banane.

SIP-COMMUNITY User FelixV50rundkopf:
„Guter Zylinder, Drehmoment steigt und es kann deutlich besser zu zweit gefahren werden, mit Original Übersetzung ist 65km/H drin. Aber Vorsicht, dann ist aber auch Schluss. In der Stadt sehr gut geeignet, da ja nicht viel schneller gefahren wird und auch keine optischen Tuningschritte nötig sind. 16.16 Dell'Orto und Düse anpassen. "

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
D.R. by SIP 75ccm für Vespa 50 1° Serie, Guß, Ø 47,0mm, 3 ÜS	10005100	120,00
D.R. 75ccm für Vespa 50/PK50/S/XL/XL2, Guß, Ø 47,0mm, 3 ÜS	10005000	102,00



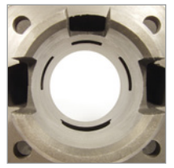
14000530



Primärzahnrad Z=16 PINASCO
Einfache Montage! Zusammen mit 75er Zylinder sind 10km/h mehr möglich.
Art.Nr. 97200000
43,00 €



10005000



RACING Parts

Rennzylinder POLINI 75ccm §

für Vespa 50/PK50/S/XL/XL2

Willkommen in der **POLINI** Tuningwelt! Hier kommt ein kraftvoller **75ccm Zylinder** mit Dampf auch von unten heraus. Ideale Basis für den 2-Personen-Betrieb, der auch bei längeren Strecken oder Vollgaspassagen nicht müde wird! Dicke Zylinderwandungen sorgen für eine gute Wärmeableitung und machen den POLINI zum sorglosen Begleiter.

FAZIT Kraftvoller Zylinder mit Dampf auch von unten. Dank der höheren Verdichtung und dem Mehr an Kanälen sportlicher als die Konkurrenz. Thermisch ausgewogen und langlebig.

Grauguss/ 47mm Bohrung/ 6 Überströmer/ 74,60ccm

Graugusszylinder, Hub 43mm, 6 Überströmer, Kolben mit 2 Kolbenringen, Auslass mit einer Breite von 27,5mm (Sehnenmaß), 6mm Auslassstehbolzen, Original POLINI Zylinderkopf wird mitgeliefert, Verdichtung 11,2:1, inkl. Dichtsatz. Die Bedüsung sollte angepasst werden. Passt auf alle Vespa 50/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Überströmer wie Original, Gehäuse muss nicht bearbeitet werden.

SIP-TIPP Hauptdüse anpassen und neue Zündkerze sind Pflicht. Übersetzungsempfehlung ist hier mindestens das PINASCO Ritzel oder eine 3,72er Übersetzung. Noch sportlicher wird der Motor mit 16/ 16 Vergaser, Originalauspuff mit dickem Krümmer, SITO Banane oder **POLINI** Rennauspuff.

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
POLINI by SIP 75ccm für Vespa 50 1° Serie, Guß, Ø 47,0mm, 6 ÜS	14000540	145,00
POLINI 75ccm für Vespa 50/PK50/S/XL/XL2, Guß, Ø 47,0mm, 6 ÜS	14000530	122,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Rennzylinder D.R. „Formula“ 75ccm §

für Vespa 50/PK50/S/XL/XL2

Hier beginnt das echte Tuning! Wer denkt, **D.R.** bietet nur solide Allrounder, der liegt falsch. Der D.R. **75 Formula Uno** ist ein reinrassiger Sporttourer, der den Vergleich mit anderen Tuningherstellern nicht scheuen muss. 6 Überströmer mit einem üppig dimensionierten, zweigeteilten Boostport versorgen den Zylinder, der beschichtete Kolben mit 2 Fenstern und boostportseitiger Schmierbohrung sorgen für deutliche Unterstützung. Zusätzlich sind alle D.R. Zylinder zum Korrosionsschutz und für eine bessere Wärmeableitung schwarz lackiert.

FAZIT Preiswerter Sporttourer – das Richtige für alle, die ein ausgewogenes Preis/ Leistungsverhältnis suchen und dabei aber nicht auf Qualität und Leistung verzichten wollen.

Hinweis: Zum Thema D.R. 75 Formula Uno liest und hört man noch häufig „mit Nebenauslässen“ und „10 Überströmer“. Zwischenzeitlich hat D.R. allerdings die Gussform geändert: Nebenauslässe waren gestern und 10 Überströmer hatte der Zylinder nie. Richtig ist hingegen, dass die aktuelle Version ein potenter D.R. Formula Uno Zylinder ist, ohne Nebenauslässe und mit 6 Überströmern.

Grauguss/ 47mm Bohrung/ 6 Überströmer/ 74,60ccm

Graugusszylinder, Hub 43mm, 6 Überströmer, beschichteter Kolben mit 2 Kolbenringen, 6mm Auslassstehbolzen, Original D.R. Zylinderkopf wird mitgeliefert, Verdichtung 10,7:1, inkl. Dichtsatz. Die Bedüsung sollte angepasst werden. Passt auf alle Vespa 50/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Überströmer wie Original, Gehäuse muss nicht bearbeitet werden.

SIP-TIPP Hauptdüse anpassen und neue Zündkerze sind Pflicht. Übersetzungsempfehlung ist hier min. das PINASCO Ritzel oder eine 3,72er Übersetzung. Noch sportlicher wird der Motor mit 16/ 16 Vergaser, Originalauspuff mit dickem Krümmer oder der SITO Banane.

SIP-COMMUNITY **User mulin:**
„Für einen 75er Satz bringt der Formula eine gute Leistung und ist damit auch schaltbar. Lief bei mir bis jetzt 3000 km ohne Probleme und hat nicht eine einzige Riefe.“

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
D.R. „Formula“ 75ccm, Guß, Ø 47,0mm, 6 ÜS	10011000	99,00





Rennauspuff POLINI
Perfekt für 75er. Guter Leistungszuwachs.
Art.Nr. 20020500
104,00 €

10011000

Rennzylinder POLINI HP 75ccm §

für Vespa 50/PK50/S/XL/XL2

„Trasforma il meglio in massimo“ – Rennsport und Innovation sind für **POLINI** keine leeren Phrasen. Ganz im Gegenteil, dieser hochwertige POLINI **Aluminiumzylinder** ist das ultimative Kit in der 75ccm Klasse. Ein einzigartiger Zylinder, der ganz eindeutig von der jahrzehntelangen Wettbewerbserfahrung der Tuningschmiede POLINI profitiert: Innovative Kanalführung und ein aufwendig gestalteter Auslass im Sägezahndesign sorgen für maximale Querschnitte und Flächen. Perfekte Wärmeableitung dank Aluminium als Zylindermaterial, plus einer größtmöglichen Kühlfläche. Für optimale Haltbarkeit sorgt eine hochwertige, harte und beständige Nicasilbeschichtung. Dies ist der erste POLINI Zylinder mit Zylinderkopfzentrierung, ein eigenes Kopflayout sorgt für eine optimierte Verbrennung. Der POLINI HP Aluminium Zylinder kann in Verbindung mit langen Stehbolzen auch auf Vespa V50/PK/XL/XL2 Modellen gefahren werden. Die Zylinderhaube muss dann jedoch noch angepasst werden. Unsere zusätzliche Empfehlung, es sollten auf jeden Fall noch das Motorgehäuse an die deutlich größeren Überströmkanäle angepasst und der Zylinder selbst mit schwarzem Thermolack eingenebelt werden. Eine mattschwarze Fläche strahlt Wärme intensiver ab, als eine helle oder gar polierte Fläche. Daher werden thermisch beanspruchte Teile mit hitzebeständigem Spezialspray (Art.-Nr. 140700) behandelt.

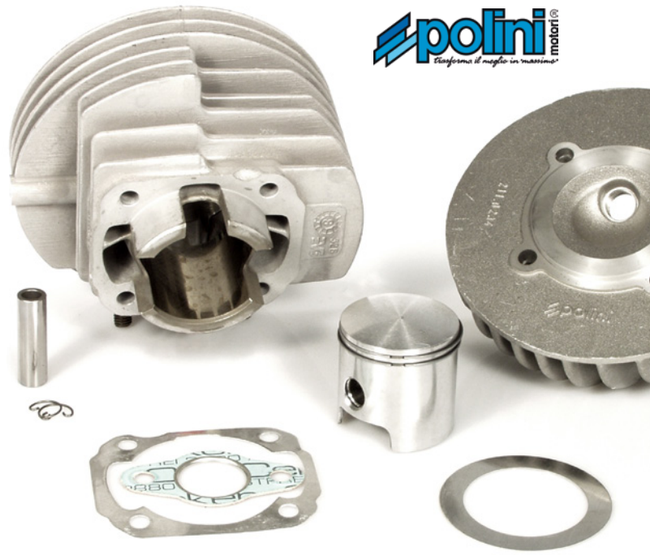
FAZIT Wer für seinen Roller nur das Beste sucht, wird hier leicht fündig. POLINI gibt dieses Kit mit einer Leistung von 7,8PS an. Wer es sich gönnt, wird mit Fahrspaß der Sonderklasse belohnt!

Aluminium/ 47mm Bohrung/ 5 Überströmer/ 74,60ccm

Aluminiumzylinder, Hub 43mm, 5 Überströmer, Kolben mit 2x 1,2mm Kolbenringen, 8mm Auslassstehbolzen, Original POLINI Zylinderkopf wird mitgeliefert, Verdichtung 11,8:1, inkl. Dichtsatz. Die Bedüsung sollte angepasst werden. Ursprünglich für die Vespa HP Modelle gedacht, passt diese Kit bei Verwendung von langen Stehbolzen und der HP Zylinderhutze auch auf alle Vespa 50/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Gehäuse sollte an die größeren Überströmer angepasst werden.

SIP-TIPP Hauptdüse anpassen und neue Zündkerze sind Pflicht. Übersetzungsempfehlung ist hier min. eine 3,72er Primär. Der Zylinder profitiert eindeutig von angepassten Überströmern, einer längeren Übersetzung, Vergasergrößen zwischen 19- 24mm und einem POLINI Rennauspuff.

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
POLINI HP 75ccm, Alu, Ø 47,0mm, 5 ÜS	14001900	212,00





14001900

Rennzylinder POLINI Racing 75ccm §

für Vespa 50/PK50/S/XL/XL2

Der **POLINI** Racing ist der heimliche König in der 75ccm Graugussklasse und lässt das Vorderrad leicht werden! POLINI lockt mit Attributen, die sonst nur im 125ccm Langhub Segment zu finden sind. Highlights wie ein großzügiger Auslass mit 2 Nebenauslasskanälen, ein beschichteter und hochwertiger ASSO Kolben sowie 6 Überströmkanäle lassen das Wasser im Mund zusammenlaufen. Zusätzlich ist der POLINI **75ccm RACING Zylinder** zum Korrosionsschutz und für eine bessere Wärmeableitung schwarz lackiert.

FAZIT Einziger Kurzhubzylinder mit Nebenauslässen, punktet durch seine Extraleistung, eine höhere Verdichtung von 11,9:1 und die 6 sportlichen Überströmer.

Grauguss/ 47mm Bohrung/ 5 Überströmer/ 74,60ccm

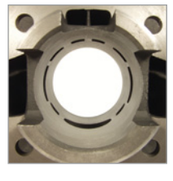
Graugusszylinder, Hub 43mm, 6 Überströmer, beschichteter Kolben mit 2 Kolbenringen und Cutout, ein Hauptauslass mit 2 Nebenauslässen, 6mm Auslassstehbolzen, Original POLINI Zylinderkopf wird mitgeliefert, Verdichtung 11,9:1, inkl. Dichtsatz. Die Bedüsung sollte angepasst werden. Passt auf alle Vespa 50/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Überströmer wie Original, Gehäuse muss nicht bearbeitet werden.

SIP-TIPP Hauptdüse anpassen und neue Zündkerze sind Pflicht. Übersetzungsempfehlung ist hier min. eine 3,72er Primär. Optimal mit 16/ 16 Vergaser, Originalauspuff mit dickem Krümmer oder der SITO Banane. Nach ein wenig Zylinderbearbeitung sind ein 19/ 19 Vergaser in Verbindung mit einem POLINI Rennauspuff auch problemfrei möglich!

SIP-COMMUNITY **User Marco_r3000:**
„Polini ist einfach gut. Da passt alles, und er ist einfach verlässlich. Leicht zum einfahren und mit dem richtigen Dampf. Gekoppelt mit Polini Auspuff, großem Ritzel, 19er Vergaser, Rennluftfilter und nem Hp4 geht da echt gut was.“

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
POLINI Racing 75ccm, Guß, Ø 47,0mm, 5 ÜS	1400053R	139,00





1400053R

Kathrin Brand, Vespafan und Ex-SIP-Mitarbeiterin, Landsberg, München, London

Die Welt ist nicht genug



Im Rahmen eines Schulpraktikums betrat ich vor 7 Jahren das erste Mal die Kreativschmiede des SIP Scootershop und sofort war ich von der Schönheit der alten Vespa-Roller fasziniert. Schnell war klar: eine Vespa muss her. Als frisch gebackene Vespa 50N Special Fahrerin war ich natürlich umso erfreuter, als ich die Chance bekam bei den Jungs meine Ausbildung zur Außenhandelskauffrau zu machen. So wurde die Vespa in den nächsten 2 Jahren mein ständiger Wegbegleiter, beruflich und privat.

Ein 75er D.R. half dem müden originalen Motor auf die Sprünge. Plug&Play, 68 Hauptdüse in den standard Vergaser rein, Zündeinstellung 17°. Eine SITO Banane sorgt für einen besseren Durchzug – besonders an der steilen Bergstraße in Landsberg. Sonst habe ich nur das Äußere gepimpt.

Jetzt während meines Studiums bleiben mir leider nur noch die Wochenenden zum Rollerfahren. Aber sobald ich daheim bin, wird die Vespa aus der Garage geholt, die Badesachen ins Körbchen gepackt und ab geht's zum nächsten Sonnenanbeterplätzchen oder ich cruise durch die engen Gassen von Landsberg zum nächsten Eiscafé. Spätestens jetzt hat mich das Italo-Feeling gepackt und sämtlicher Uni-Stress ist passé. Getreu dem Motto „Dolce Vita leben“ lass´ ich den schönen Sommertag bei einem Glas Campari-Soda ausklingen…und der Roller übernachtet heute in der Stadt. :-)

Mittlerweile ist die Vespa zum festen Bestandteil meines Lebensgefühls geworden – sie ist Symbol für die coole Zeit beim SIP und die vielen schönen Sommertage der letzten 5 Jahre.

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Rennzylinder MALOSSI 75ccm §

für Vespa 50/PK50/ S/XL/XL2

Mit **MALOSSI** hat sich der wohl bekannteste Tuninghersteller in die 75ccm Klasse eingereiht. Der Einstieg in das MALOSSI Universe kann beginnen! Wer denkt, hier wird nur gekleckert, liegt falsch. 1996, zum 50. Jahrestag der Firma Vespa, beauftragte Malossi seine Techniker, die bestehenden Kurzhub Zylinderkits mit 47/ 55/ 57,5mm zu überarbeiten.

Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Mit 6 Überströmern, dem hochwertigen ASSO Kolben, einem Zylinderkopf mit O-Ring Abdichtung, optimiertem Kopflayout sowie Quetschspalt und Fläche wird hier gepunktet. Ziemlich klar, was das MALOSSI Universe beinhaltet: Leistung und Qualität ohne Kompromisse. Sollte auf jeden Fall mit Super/ Super Plus Benzin gefahren werden, für lange Vollgasfahrten ist eine perfekte Abdüsung und Zündeinstellung erforderlich.

FAZIT MALOSSIs Hommage an die VESPA. Dank der hohen Verdichtung und der speziellen Features etwas sportlicher als die Konkurrenz. Wer hier ein sicheres Händchen aufweist, wird mit einem langlebigen Begleiter belohnt.

Grauguss/ 47mm Bohrung/ 6 Überströmer/ 74,60 ccm

Graugusszylinder, Hub 43mm, 6 Überströmer, Kolben mit 2 Kolbenringen, 6mm Auslassstehbolzen, original MALOSSI Zylinderkopf mit O-Ring Abdichtung wird mitgeliefert, Verdichtung 12,5:1, inkl. Dichtsatz. Die Bedüsung sollte angepasst werden. Passt auf alle Vespa 50/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Überströmer wie Original, Gehäuse muss nicht bearbeitet werden.

SIP-TIPP Hauptdüse anpassen und neue Zündkerze sind Pflicht. Übersetzungsempfehlung ist hier min. eine 3,72er Primär. Optimal mit 16/ 16 Vergaser, Originalauspuff mit dickem Krümmer oder der SITO Banane. Nach ein wenig Zylinderbearbeitung ist ein 19/ 19 Vergaser in Verbindung mit einem Rennauspuff auch durchaus möglich!

SIP-COMMUNITY User denkler:
„Drehmomentsau. Super Zylinder der unten rausdrückt wie eine Kanone."

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
MALOSSI 75ccm, Guß, Ø 47,0mm, 6 ÜS	31790300	119,00





31790300

MALOSSI

Firmen-Feature
D.R.



1975 gegründet, handelte Diffusione Ricambi zu Beginn vor allem mit Originalteilen von Ducati und anderen großen Herstellern. Auch produzierten sie bereits in den 70er Jahren die ersten Aluminiumzylinder, damals allerdings noch für klassische Oldtimermotoren wie Guzzi, Minarelli oder Morini.

Als dann die Piaggio Roller für den Alttagsgebrauch in Mode kamen, sattelte D.R. um und spezialisierte sich auf die Herstellung von Zylinderkits und weiterem Zubehör für die Stadtflitzer. Seitdem produziert und vertreibt Diffusione Ricambi nicht nur in Italien, sondern auch international sehr erfolgreich Teile für Vespa Smallframes, Ciao und co. Vor allem Graugusszylinder wie der D.R. 75 werden auch heute noch gerne für dezentes 50ccm-Straßentuning verwendet.

Seit den 90ern wagt man bei D.R. auch zunehmend den Blick über den Klassik-Tellerrand in Richtung Scooter Markt. Als D.R. 1993 schließlich von Motori Minarelli übernommen wird, holt sich das Unternehmen damit einen ausgewiesenen Smallframe Spezialisten ins Haus. Zusammen mit der Schwesterfima Motorparts S.p.A., die den D.R. Vertrieb steuern, hat sich das Unternehmen aus der Nähe von Bologna mittlerweile weltweit etabliert.

RACING Parts

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

GPS gruppo PILOTI SPECIALI
RAHMENINSTANDSETZUNG ▪ TEIL- & VOLLRESTAURATIONEN
BLECH- & SCHWEISSARBEITEN ▪ LACKIER- & SANDSTRAHLARBEITEN
REPARATUREN & TUNING ▪ PRÜFSTAND LEISTUNGSMESSUNGEN
TÜV ABNAHMEN & EINTRAGUNGEN
Pilots wanted!
DIE ROLLERFABRIK
BAGGERWEG 11 ▪ D-85053 INGOLSTADT ▪ TEL. +49 [0]841 1429996 ▪ WWW.DIEROLLERFABRIK.DE
© OTT-WERBEAGENTUR.DE



SIP Team in Pole-Position, Run & Race Liedoldsheim, 2005

Tuning
Zylinder 85ccm

Die 85ccm Zylinder wurden für die APE Lastendreiräder entwickelt, die mit einem der Smallframe ähnlichen PIAGGIO 50ccm Motor ausgestattet sind. Diese Zylinder sind demnach sehr drehmomentstark und haben schon in niedrigen Drehzahlen viel Kraft. Wenn sie auf einer Smallframe verbaut werden, sollten sie daher mit einer längeren Übersetzung kombiniert werden, die diese Kraft auch in höhere Geschwindigkeiten umsetzt. In dieser Kombination sind die 85er ideale Tourenzylinder.

Rennzylinder PINASCO 85ccm §

für Vespa 50/PK50/S/XL/XL2

Der Dritte im Bunde, der **PINASCO 85ccm Zylinder** reiht sich nahtlos in die erfolgreiche Gruppe der 85ccm Zylinder ein. Kraftvoller als der D.R., jedoch nicht so drehzahllastig wie der POLINI. Das Leistungsmaximum von 6,2PS/ 5KW liegt schon bei 5800 U/min und ist die optimale Basis für ein durchzugstarkes Drehmoment und Endgeschwindigkeit. Eindeutiger Grund, das PINASCO mit dem 85ccm Zylinder ein idealer und zuverlässiger Wegbegleiter für Stadt und entspannte kurzweilige Touren ist. Die Qualität und das Finish lassen nichts zu wünschen übrig und liegen auf bekannt hohem PINASCO Niveau. Wie bei allen 85ccm Zylindern muss die Übersetzung angepasst werden. Vergaser neu abdüsen und Zündung einstellen sind Pflicht.

FAZIT Macht Spaß im Stadverkehr und auf Überlandfahrten. Vor Steigungen oder schweren Freundinnen muss man keine Angst mehr haben.

Grauguss/ 50mm Bohrung/ 6 Überströmer/ 84,43ccm

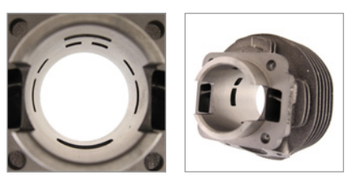
Graugusszylinder, Hub 43mm, 6 Überströmer, Kolben mit 2 Kolbenringen, 1x L- Ring, 1x Rechteck Kolbenring, 6mm Auslassstehbolzen, original PINASCO Zylinderkopf wird mitgeliefert, inkl. Dichtsatz. Die Bedüsung sollte angepasst werden. Passt auf alle Vespa 50/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Überströmer wie Original, Gehäuse muss nicht bearbeitet werden.

SIP-TIPP Hauptdüse anpassen, neue Zündkerze und Übersetzungsänderung sind hier Pflicht: mind. eine 3,72er Primär, max. 3,00. Noch sportlicher wird der Motor mit 16/ 16 Vergaser, Originalauspuff mit dickem Krümmer oder der SITO Banane.

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
PINASCO 85ccm, Guß, Ø 50,0mm, 6 ÜS	10880000	122,00



10880000



Rennzylinder D.R. 85ccm §

für Vespa 50/PK50/S/XL/XL2

Die APE gehört zu Italien, wie Tuning zur Vespa. Ursprünglich für das Lastendreirad APE konzipiert, passt dieser **D.R. Zylinder** auch auf alle 50ccm Vespas. Ein eigenständiges Layout mit rechteckigem Auslass und entspannten Steuerzeiten zeichnet diesen kräftigen Zylinder aus. Drehmoment aus dem Drehzahlkeller, ideal um gut voran zu kommen. Bei diesem Zylinder muss allerdings die Übersetzung angepasst werden. Der D.R. Rennzylinder punktet eher durch Drehmoment und Power von unten als durch Drehzahl. Zusätzlich sind alle D.R. Zylinder zum Korrosionsschutz und für eine bessere Wärmeableitung schwarz lackiert. Wer noch ein bisschen mehr möchte, kann den Auslass nacharbeiten und die Kontur eher trapezförmig anpassen.

FAZIT Idealer Zylinder für das entspannte Cruisen, drehmomentstark für 2-Personen-Betrieb, langstrecken- und vollgastaugleich. Primär sollte aber immer angepasst werden.

Grauguss/ 50mm Bohrung/ 3 Überströmer/ 84,43ccm

Graugusszylinder, Hub 43mm, 3 Überströmer, Kolben mit 2 Kolbenringen und planem Kolbenboden, rechteckiger Auslass mit einer Breite von 26mm (Sehnenmaß), 6mm Auslassstehbolzen, Original D.R. Zylinderkopf wird mitgeliefert, Verdichtung 10,7:1, inkl. Dichtsatz. Die Bedüsung sollte angepasst werden. Passt auf alle Vespa 50/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Überströmer wie Original, Gehäuse muss nicht bearbeitet werden.

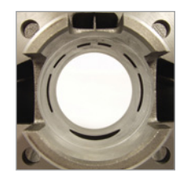
SIP-TIPP Hauptdüse anpassen und neue Zündkerze sind klar. Übersetzungsänderung ist hier Pflicht, min. eine 3,72er Primär, max. 3,00. Noch sportlicher wird der Motor mit 16/ 16 Vergaser, Originalauspuff mit dickem Krümmer oder der SITO Banane.

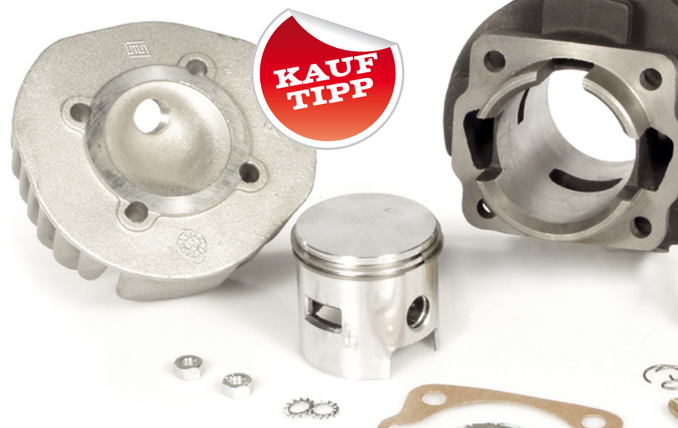
SIP-COMMUNITY User FelixV50rundkopf:
„Langlebiger Zylinder der sich meiner Meinung am Besten mit nem Dell'Orto 19.19, ner 2,86 Übersetzung fährt. Eine 3.00 Übersetzung geht auch, mehr Durchzug, dann aber wird der Zylinder bei der Endgeschwindigkeit etwas mehr belastet als bei der 2,86. Ich habe noch die Chrom-Banane drauf."

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
D.R. 85ccm, Guß, Ø 50,0mm, 3 ÜS	10006000	95,00



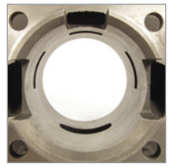
10011000





KAUF TIPP

10011000







Rennauspuff FACO ET3
Dezent und unauffällig. Für alle 50er außer PK.
Art.Nr. 24190000 65,00 €

Rennzylinder POLINI 85ccm §

für Vespa 50/PK50/S/XL/XL2

Was für die APE - italienisch für Biene - der Honig, ist für den Motor ein POLINI. Im direkten Vergleich zum D.R., punktet der **POLINI** durch eine deutlich längere Auslasssteuerzeit und die 6 Überströmer. Drehzahl und Power ist der Wegbegleiter, schreit aber auch schon kraftvoll nach einer längeren Primärübersetzung. Wer den Zylinder hier entsprechend unterstützt, wird mit einer soliden Basis für den 2-Personen-Betrieb belohnt. Längere Strecken oder Vollgaspassagen sind dann auch kein Problem!

FAZIT **Kraftvoller Zylinder**, vom Layout stark an den 75ccm POLINI angelehnt. Klarer Hubraumvorteil. Dank der höheren Verdichtung und dem Mehr an Kanälen sportlicher als die Konkurrenz. Mit passender Primär thermisch ausgewogen und langlebig.

Grauguss/ 50mm Bohrung/ 6 Überströmer/ 84,43ccm

Graugusszylinder, Hub 43mm, 6 Überströmer, Kolben mit 2 Kolbenringen, Auslass mit einer Breite von 27,5mm (Sehnenmaß), 6mm Auslassstehbolzen, Original POLINI Zylinderkopf wird mitgeliefert, Verdichtung 11:1, inkl. Dichtsatz. Die Bedüsung sollte angepasst werden. Passt auf alle Vespa 50/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Überströmer wie Original, Gehäuse muss nicht bearbeitet werden.

SIP-TIPP Hauptdüse anpassen und neue Zündkerze sind klar. Übersetzungsänderung ist hier Pflicht, min. eine 3,72er Primär, max. 3,00. Noch sportlicher wird der Motor mit 16/ 16 Vergaser, Originalauspuff mit dickem Krümmer oder der SITO Banane.

SIP-COMMUNITY Alex, 05/2009:
„Der Zylinder hat brutal Kraft. Unsere SIP 50ccm Ape hat 1,5 Tonnen Kataloge und 3 SIP-Männer auf dem Führerhaus (gegen das Umkippen) einfach weggezogen ;-)"

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
POLINI 85ccm, Guß, Ø 50,0mm, 6 ÜS	14000590	125,00

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



Tuning Zylinder 102-112ccm

Mehr geht nicht – zumindest mit der originalen 43mm Hub Kurbelwelle. Die folgenden Zylinder reizen die Möglichkeiten aus, die einem die originale Kurbelwelle bietet. Wer sich also scheut, das Motorgehäuse zu öffnen, dennoch aber auch mal einen LKW überholen will, ist hier richtig. Die 112-115er haben mächtig Dampf, sind aber eher im Stadtverkehr und auf Kurzstrecken zu Hause. Mit den 102ern kann man sich dagegen auch auf größere Touren wagen. Eine längere Übersetzung und verstärkte Kupplungsbeläge sind nötig. Größere Vergaser und Tourenauspuffanlagen empfehlenswert.

Rennzylinder D.R. 102ccm §

für Vespa 50/PK50/S/XL/XL2

Doppia 50ccm, ab hier gibt es 100% mehr Hubraum! **D.R.** heißt euch willkommen in der **102ccm Klasse**. Jeder, der auf der Suche nach mehr Power ist, findet hier den Einstieg. Potenter Stadtspaß, zu Zweit fahren oder die genussvolle Tour zum Italiener sind garantiert. Qualitativ hochwertiger D.R. Zylinder, sauber verarbeitet, 6 Überströmer sorgen für entsprechendes Drehmoment. Wichtig: Für alle Kits ab 102ccm gilt: Die Primärübersetzung muss getauscht werden. Empfohlene Primär ist die 3.00, die 2.86 kann in manchen Fällen schon zu lang sein. Bedingt durch die große Bohrung und den kleinen Zylinderdurchmesser ist alles ab 102ccm thermisch jedoch mit etwas Vorsicht zu genießen. D.R. hat hier versucht etwas vorzusorgen und alle Zylinder für eine bessere Wärmeableitung schwarz lackiert. Einen besseren Korrosionsschutz gibt's gratis dazu.

FAZIT Idealer Einsteigerzylinder in die 102ccm Klasse, super Partner für die Stadt. Drehmomentstark für 2-Personen-Betrieb. Bei Langstrecke oder längeren Vollgasfahrten besser auf die > 125ccm Zylinder zurückgreifen.

Grauguss/ 55mm Bohrung/ 6 Überströmer/ 102,16ccm

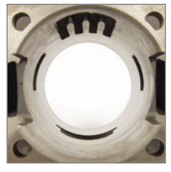
Graugusszylinder, Hub 43mm, 6 Überströmer, aufgeteilt in 2 Seitenüberströmer und einen vierfach geteilten Boostport, Kolben mit 2 Kolbenringen und planem Kolbenboden, 6mm Auslassstehbolzen, original D.R. Zylinderkopf wird mitgeliefert, inkl. Dichtsatz. Die Bedüsung sollte angepasst werden. Passt auf alle Vespa 50/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Überströmer ähnlich Original, Gehäuse kann, muss aber nicht bearbeitet werden.

SIP-TIPP Hauptdüse anpassen und neue Zündkerze sind klar. Übersetzungsänderung ist hier Pflicht, min. eine 3,00er Primär, max. 2,86 mit verstärkte Kupplung, bzw. stärkere Feder. Rennwelle und Vergasergröße ab 16/16 empfehlenswert, besser schon ein 19er Vergaser samt Ansaugstutzen. Erfreuen kann man den Zylinder leicht mit einem Originalauspuff mit dickem Krümmer oder der SITO Banane.

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
D.R. 102ccm, Guß, Ø 55,0mm, 6 ÜS	10007000	99,00



10007000



Rennzylinder PINASCO 102ccm §

für Vespa 50/PK50/S/XL/XL2

PINASCO, ein Name mit Mystik und Garant für Fahrspaß pur! Der **102er** PINASCO ist der Einstieg in die 102ccm Welt und ein erstklassig und hochwertig verarbeiteter Graugusszylinder. 5 Überströmer und ein solider ASSO Kolben mit 1,3mm Kolbenringen sorgen für Zuverlässigkeit und Vortrieb. Von der Leistung eher etwas bodenständiger als POLINI und MALOSSI. Er belohnt jedoch durch gute Haltbarkeit. Wer noch ein bisschen mehr möchte, kann den eher T-förmigen Auslass nacharbeiten und die Kontur trapezförmig anpassen. Unsere zusätzliche Empfehlung: der Zylinder selbst sollte noch mit schwarzem Thermolack eingenebelt werden. Freunden von Vollgasfahrten und Langstreckenpiloten empfehlen wir die > 125ccm Klasse.

FAZIT Ein sauber verarbeiteter Graugusszylinder, der als Plug and Play viel Spaß im Kurzstreckenbereich verspricht.

Grauguss/ 55mm Bohrung/ 5 Überströmer/ 102,16ccm

Graugusszylinder, Hub 43mm, 5 Überströmer, aufgeteilt in je 2 Seitenüberströmer und einen großen einteiligen Boostport, Kolben mit 2 Kolbenringen à 1,3mm und planem Kolbenboden, 6mm Auslassstehbolzen, inkl. Zylinderkopf, ohne Dichtsatz. Die Bedüsung sollte angepasst werden. Passt auf alle Vespa V50/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Überströmer ähnlich Original. Gehäuse kann, muss aber nicht bearbeitet werden.

SIP-TIPP Hauptdüse und Zündeinstellung anpassen. Neue Zündkerze, 3,00er bis 2,86 Primär, verstärkte Kupplung oder stärkere Federn sind Pflicht. Rennwelle, 16/ 16er besser 19er Vergaser samt Ansaugstutzen empfehlenswert. SITO Banane, POLINI Rennauspuff o.ä. bringen mehr Drehzahl. Neue Zylinderfußdichtung mitbestellen.

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
PINASCO 102ccm, Guß, Ø 55,0mm, 5 ÜS	10010793	120,00



10010793





84000000







Rennzylinder PINASCO 102ccm §

für Vespa 50/PK50/S/XL/XL2

Auf der Suche nach dem etwas Exklusiveren? **PINASCO** ist das Highlight in der **102ccm Klasse**. Hier wird ein erstklassiger und hochwertiger Aluminiumzylinder geboten. Die 6 Überströmer sorgen für eine saubere Spülung, ASSO als Kolbenlieferant punktet auch hier. PINASCOs Nicasil Beschichtung und die hohe Güte der bekannte Zylindergießerei GILARDONI runden das Bild ab. Thermisch unempfindlicher als alles, was in dieser Klasse sonst noch geboten wird. Unsere zusätzliche Empfehlung: Der Zylinder selbst sollte noch mit schwarzem Thermolack eingenebelt werden. Eine mattschwarze Fläche strahlt Wärme intensiver ab, als eine helle oder gar polierte Fläche. Der PINASCO ist eindeutig langstreckentauglich und ideal für den 2-Personen-Betrieb. Von der Leistung eher etwas bodenständig als POLINI und MALOSSI, belohnt jedoch durch lange Haltbarkeit.

FAZIT Unsere Touren Empfehlung für die „ab 100 ccm Klasse". Makellose Verarbeitung, hochwertiger Aluminiumzylinder und der Einzige, den man auch problemlos auf lange Strecken, bzw. länger Vollgas fahren kann. Richtige Zünd- und Vergasereinstellung sind ein Muss. Primär sollte immer angepasst werden.

Aluminium/ 55mm Bohrung/ 6 Überströmer/ 102,16ccm

Aluminiumzylinder, Hub 43mm, 6 Überströmer, aufgeteilt in je 2 Seitenüberströmer und einen großen zweigeteilten Boostport, Kolben mit 2 Kolbenringen und planem Kolbenboden, 6mm Auslassstehbolzen, Original PINASCO Zylinderkopf wird mitgeliefert, inkl. Dichtsatz. Die Bedüsung sollte angepasst werden. Passt auf alle Vespa 50/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Überströmer ähnlich Original, Gehäuse kann, muss aber nicht bearbeitet werden.

SIP-TIPP Hauptdüse anpassen und neue Zündkerze sind klar. Übersetzungsänderung ist hier Pflicht, min. eine 3,00er Primär, max. 2,86 mit verstärkte Kupplung, bzw. stärkere Feder. Rennwelle und Vergasergröße ab 16/16 empfehlenswert, besser schon ein 19er Vergaser samt Ansaugstutzen. Erfreuen kann man den Zylinder leicht mit einem Originalauspuff mit dickem Krümmer oder der SITO Banane.

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
PINASCO 102ccm, Alu, Ø 55,0mm, 6 ÜS	84000000	144,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Patrick und Saskia Adam, Chiemgauvespen-Club, Bayern, chiemgauvespa.de

Alle Macht der Droge Vespa



„Man sagt, der erste Schritt zur Heilung einer Sucht, ist die Erkenntnis süchtig zu sein. Ok, hier mein Outing: Ich heiße Patrick Adam und ich bin Vespasüchtig. Meine Einstiegsdroge war damals eine 50 N mit kleinem Seitendeckel. Um die Dosis zu erhöhen, musste ich mir eine Primavera zulegen. Mein Dealer ist natürlich SIP - wie könnte es anders sein. Die Symptome meiner Sucht sind „schwarze Finger", Rückenschmerzen nach nächtlichen Schrauberexzessen und eine Narbe von einem Sturz. Hier ein Gruß an meine Mitsüchtigen vom „Chiemgauvespen" Club - und meine Coabhängige Frau.

Mein Favorit für euch: Der PINASCO 102ccm Aluminium

Überhaupt keine Temperaturprobleme. Viel Drehmoment und Kraft. Er dreht nicht so hoch, ist aber haltbar bei ausgedehnten Touren. Das 3-Gang Getriebe ist hier mein Favorit. Übersetzung hierzu 22/63 schräg verzahnt.(2,86) 19er Vergaser mit MALOSSI Rennluftfilter E4, Bedüsung 85-86mm. Als Kurbelwelle verbaue ich die 19mm Konus Rennwelle von MAZZUCCHELLI. Aber auch die originale Welle ist absolut ok.

Meine Kupplung: 3-Scheiben mit Surflex Belägen und verstärkter Polini Feder. Kupplungskorb DRT. Mein Lieblingsauspuff: die SS Chrom Banane: sehr schöner Klang, dumpf und nicht blechern. Die VESPATRONIC Zündungen passen sehr gut zum PINASCO, eine normale Umrüstung auf E-Zündung tut es aber auch. Vmax von 90 km/h ist ohne Membran kein Problem. Und das Beste ist, das Setup ist absolut Vollgasfest. Meine Frau und ich haben 2010 unsere Hochzeitsreise auf dem getunten Smallframe gemacht: 640 km über die Alpen, Penserjoch-Sterzing-Bozen und zurück. Perfekt.

Ach ja, übrigens ich habe nicht vor einen Entzug zu machen...denn einmal Vespa immer Vespa..."



Rennzylinder POLINI 102ccm §

für Vespa 50/PK50/S/XL/XL2

POLINI bietet euch in jeder Klasse etwas! Die Philosophie lautet, hochwertige und leistungsstarke Zylinder, kombiniert mit Markenkolben zum attraktiven Preis. POLINI bietet zusätzlich Drehmoment von unten - hier kommt ein idealer Stadtpartner. Wer noch mehr möchte, dem ist ein bisschen Auslassbearbeitung angeraten, dank Proxxon leicht selbst gemacht! Die Verdichtung liegt bei kraftvollen 11,2:1, eine Super/ Super Plus Verwendung wird empfohlen. Auch hier gilt: Eine saubere Zünd- und Vergaserabstimmung sind Garant für durchzugsstarken Kurzstreckenspaß. Die originale Übersetzung sollte durch eine längere Primär ausgetauscht werden. Für eine bessere Wärmeableitung empfehlen wir die Oberflächen schwarz zu lackieren.

FAZIT **Power Zylinder** für die Stadt, drehmomentstark für 2-Personen-Betrieb. Für Langstrecke oder längere Vollgasfahrten besser auf den PINASCO zurückgreifen.

Grauguss/ 55mm Bohrung/ 6 Überströmer/ 102,16ccm

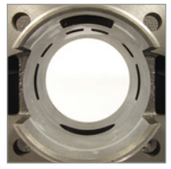
Graugusszylinder, Hub 43mm, 6 Überströmer, aufgeteilt in je 2 Seitenüberströmer und einen großen zweigeteilten Boostport, Kolben mit 2 Kolbenringen, 6mm Auslassstehbolzen, original POLINI Zylinderkopf wird mitgeliefert, Verdichtung 11,2:1, inkl. Dichtsatz. Passt auf alle Vespa 50/ PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Das Motorgehäuse sollten an die größeren Zylinderüberströmer angepasst werden.

SIP-TIPP Hauptdüse anpassen und neue Zündkerze sind klar. Übersetzungsänderung ist hier Pflicht, mindestens eine 3,00er Primär, maximal eine 2,86er, verstärkte Kupplung bzw. stärkere Feder. Rennwelle und Vergasergröße ab 19/ 20mm empfehlenswert. Gerne auch schon ein 24er Vergaser samt Ansaugstutzen. „Must have" ist auf jeden Fall eine SITO Banane, am besten „rennt" der Zylinder mit dem passenden POLINI Rennauspuff.

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
POLINI 102ccm, Guß, Ø 55,0mm, 6 ÜS	14000560	128,00



14000560







31869100







Rennzylinder POLINI 115ccm §

für Vespa 50/PK50/S/XL/XL2

„Up and away", **POLINI** punktet klar! **112ccm** heißen hier 115% Spaß, und als **115er** hat sich der Zylinder auch einen Namen gemacht. Auch in der finalen Hubraumklasse bietet POLINI das Maximum. Im Gegensatz zum 102ccm Zylinder wurde die Verdichtung noch weiter angehoben und liegt nun bei stolzen 12,2:1. Super/ Super Plus als Treibstoff ist ein Muss. POLINI gibt 9,8PS bei 8200 U/ min an, maximale Leistung schon bei entspannten Drehzahlen unter 10.000U/ min. Auch hier gilt: Eine saubere Zünd- und Vergaserabstimmung sind Garant für durchzugsstarken Kurzstreckenspaß. Die originale Übersetzung sollte durch eine längere Primär ausgetauscht werden. Für eine bessere Wärmeableitung empfehlen wir die Oberflächen schwarz zu lackieren. Eine mattschwarze Fläche strahlt Wärme intensiver ab, als eine helle oder gar polierte Fläche (Art.-Nr. 140700).

FAZIT Nur für die Stadt geeignet, Sportzylinder, Leistung schon bei niedriger Drehzahl. Das Maximum an Hubraum für die < 125ccm Klasse. Wer sich Rennen mit Porschefahrer liefern will oder vom Vespa Urlaub in Italien träumt, der sollte in die 130ccm Klasse wechseln.

Grauguss/ 57,5mm Bohrung/ 6 Überströmer/ 111,66ccm

Graugusszylinder, Hub 43mm, 6 Überströmer, aufgeteilt in je 2 Seitenüberströmer und einen großen zweigeteilten Boostport, Kolben mit 2 Kolbenringen, 6mm Auslassstehbolzen, Original POLINI Zylinderkopf wird mitgeliefert, Verdichtung 12,2:1, inkl. Dichtsatz. Passt auf alle Vespa 50/ PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Das Motorgehäuse sollten an die größeren Zylinderüberströmer angepasst werden.

SIP-TIPP 3.00er bis 2.86er Übersetzung, verstärkte Kupplung oder PK-XL Kupplung sind Pflicht, Rennwelle und Vergasergröße 19 – 24mm empfehlenswert. „Must have" ist die SITO Banane, besser der POLINI Rennauspuff. Ein HP4 oder eine Vespatronic sind auch nicht verkehrt.

SIP-COMMUNITY **User cardoc201:**
„Also ein super Ding, geht wie die Sau!"

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
POLINI 115ccm, Guß, Ø 57,5mm, 6 ÜS	14000580	142,00

Rennzylinder MALOSSI 102ccm §

für Vespa 50/PK50/S/XL/XL2

MALOSSI geht noch einen Schritt weiter! Race Technik, hohe Qualität und eine gewisse Exklusivität runden dieses **102ccm Kit** ab. 6 Überströmer und ein Markenkolben sind schon fast zu langweilig, um erwähnt zu werden. MALOSSI bietet eine Verdichtung von 12,5:1, Super/ Super Plus ist hier die Vorgabe. Mit dem extra entworfenen Zylinderkopf weist MALOSSI als Einziger einen mittigen Brennraum mit realer Quetschfläche und effektiver Zündkerzenposition auf. Der Zylinder schreit eigentlich schon nach einem potenten Rennauspuff und belohnt dann mit sportlichem Klang und dem entsprechenden Leistungskick. Auch hier gilt: Eine saubere Zünd- und Vergaserabstimmung sind Garant für durchzugsstarken Kurzstreckenspaß. Die originale Übersetzung sollte durch eine längere Primär ausgetauscht werden. Für eine bessere Wärmeableitung empfehlen wir die Oberflächen schwarz zu lackieren. Eine mattschwarze Fläche strahlt Wärme intensiver ab, als eine helle oder gar polierte Fläche.

FAZIT Der Sieger, wenn es um Preis/ Leistung geht! Drehmomentstark, freut sich auch über Drehzahl. 2-Personen-Betrieb ist kein Problem. Aufpassen bei Langstrecken oder längere Vollgasfahrten.

Grauguss/ 55mm Bohrung/ 6 Überströmer/ 102,16ccm

Graugusszylinder, Hub 43mm, 6 Überströmer, aufgeteilt in je 2 Seitenüberströmer und einen großen zweigeteilten Boostport, Kolben mit 2 Kolbenringen, großes Kolbenfenster, 6mm Auslassstehbolzen, Original MALOSSI Zylinderkopf+ Kopfschrauben+ Pleuellager werden mitgeliefert, Verdichtung 12,5:1, inkl. Dichtsatz. Passt auf alle Vespa 50/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Das Motorgehäuse sollte an die größeren Zylinderüberströmer angepasst werden.

SIP-TIPP 3.00er bis 2.86er Übersetzung, verstärkte Kupplung oder PK-XL Kupplung sind Pflicht, Rennwelle und Vergasergröße 19 – 24mm empfehlenswert. „Must have" ist die SITO Banane, besser der POLINI Rennauspuff. Ein HP4 oder eine Vespatronic sind auch nicht verkehrt.

SIP-COMMUNITY **User Si3ba:**
„Klasse, bin echt zufrieden damit! Macht tierisch Spaß das Teil :-D! Verarbeitung spitze! Hält auch gut was aus."

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
MALOSSI 102ccm, Guß, Ø 55,0mm, 6 ÜS	31869100	119,00



14000580







§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE [illegible] ZTEN SEITE



Rennzylinder MALOSSI 112ccm §

für Vespa 50/PK50/S/XL/XL2

„Get it to the max! mit dem **112ccm** Überflieger. Die Antwort von **MALOSSI** an alle Hubraumfetischisten! Höher verdichtet als das POLINI Kit, setzt MALOSSI mit einer Verdichtung von 12,5:1 hier wieder spürbar die Grenzen. Super/ Super Plus ist eh klar und treibt diesen Kurzhubzylinder von Ampelstart zu Ampelstart. Für eine effektive und optimale Verbrennung hat MALOSSI diese Powerzylinder mit einem eigenen Zylinderkopflayout ausgestattet. Der Motor sollte auf jeden Fall mit einer Rennwelle ausgestattet werden, Standardauspuffanlagen sind auch fast zu schade für diesen Zylinder. Auch hier gilt: Eine saubere Zünd- und Vergaserabstimmung sind Garant für durchzugsstarken Kurzstreckenspaß. Die originale Übersetzung sollte durch eine längere Primär ausgetauscht werden. Für eine bessere Wärmeableitung empfehlen wir die Oberflächen schwarz zu lackieren. Eine mattschwarze Fläche strahlt Wärme intensiver ab, als eine helle oder gar polierte Fläche (Art.-Nr. 140700).

FAZIT Kurzstreckenzylinder für die Stadt, drehmomentstark, freut sich auch über Drehzahl. Umfangreiches Lieferprogramm. Das Maximum an Hubraum für die < 125ccm Klasse. Wer sich Rennen mit Porschefahrer liefern will oder vom Vespa Urlaub in Italien träumt, der sollte in die 130ccm Klasse wechseln.

Grauguss/ 57,5mm Bohrung/ 6 Überströmer/ 111,66ccm

Graugusszylinder, Hub 43mm, 6 Überströmer, aufgeteilt in je 2 Seitenüberströmer und einen großen zweigeteilten Boostport, Kolben mit 2 Kolbenringen, großes Kolbenfenster, 6mm Auslassstehbolzen, Original MALOSSI Zylinderkopf+ Kopfschrauben+ Pleuellager werden mitgeliefert, Verdichtung 12,5:1, inkl. Dichtsatz. Passt auf alle Vespa 50/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Das Motorgehäuse sollte an die größeren Zylinderüberströmer angepasst werden.

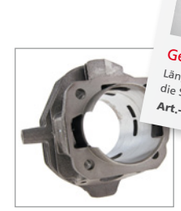
SIP-TIPP 3.00er bis 2.86er Übersetzung, verstärkte Kupplung oder PK-XL Kupplung sind Pflicht, Rennwelle und Vergasergröße 19 – 24mm empfehlenswert. „Must have" ist die SITO Banane besser der POLINI Rennauspuff. Ein HP4 oder eine Vespatronic sind auch nicht verkehrt.

SIP-COMMUNITY User Heidelberg:
„Der Malossi 115ccm ist wirklich sehr schön verarbeitet und alle Teile, wo man braucht sind dabei. Die Leistung ist BRUTAL, ein echt bärenstarker Zylinder!!!"

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
MALOSSI 112ccm, Guß, Ø 57,5mm, 6 ÜS	31869400	129,00

31869400











Pierre, SIP beantwortet:

Warum Bedüsung erhöhen?



Durch Motortuning steigt immer auch der Luftbedarf des Motors. Die alte Bedüsung könnte dem gestiegenen Luftdurchsatz nicht die notwendige Menge Sprit zuführen. Würde der Motor mit der alten (=zu kleinen) Bedüsung betrieben, dann wäre das „produzierte" Gemisch zu mager, der Motor würde heißlaufen. Kolben und/oder Zylinder droht dabei der schnelle Hitzetod. Es ist deshalb sehr wichtig, die Bedüsung bei der Montage eines Tuning-Zylinders entsprechend den Angaben des Herstellers anzupassen. Oft genügt schon der Austausch der Hauptdüse.

S.I.P. Scootershop
FORMULA RACE+ full synthetic
high quality 2stroke oil for motoscooters
performance & style
DAS NEUE WELTMEISTER-ÖL
SIP FORMULA RACE PLUS
Vollsynthetisches Premium 2-Takt Öl, speziell für höchstbeanspruchte luft- und wassergekühlte Motoren im harten Wettbewerbseinsatz.
FORMULA RACE 2T für automatik scooter
FORMULA RACE 2T für klassik motorscooter
FORMULA RACE 4T FULLSYN für automatik scooter
GEARBOX OIL SAE 30 / 80 für modern twist & go scooters
performance & style

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



Christoph Maier, alias Stoffi gibt Gas

Tuning Zylinder 125ccm

125ccm Klasse 51mm Hub

Willkommen in der Königsklasse. In dieser Klasse sind alle Zylinder mit 125-153ccm zu Hause, die mit einer Kurbelwelle mit 51mm Hub und mehr bedient werden. Mit diesen Zylindern ist im Road-Tuning Bereich auch ein Trip zum Scooter-Run nach Elba keine Weltreise. Im Race-Tuning treibt es einem Tears-of-Joy in die Augen, was QUATTRINI, FALC und Co. aus den Motoren locken. Diese Zylinder dominieren jede Vespa-Rennserie weltweit. Egal, ob bei der Quartermile in Stockach am Bodensee, den 150m Rennen in Italien oder den Rundenrennen, wie der ESC in Deutschland oder der Scootentole in Frankreich. Alle Scooteristen, die damit auf der Straße unterwegs sind, werden mehr Opfer als Gegner bei Ampelstarts uä. haben.
Diese Zylinder benennen wir mit Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/XL/XL2. Sie passen auf alle Vespa 90/R/SS/100/125/ PV/ET3 und die großen PKs PK80-125S/PK100-125XL/PK125/ETS/N/XL2.
In Kombination mit der passenden Kurbelwelle, Zylinderhaube und längeren Stehbolzen können auch alle kleinen Smallframes mit 50ccm ab Vespa 50 V5A1T 92877 aufwärts damit versorgt werden.
Je stärker die Zylinder werden, desto mehr Aufmerksamkeit muss man auch den anderen Komponenten widmen. Besonders in den Bereichen Vergaser, Getriebe und Rennauspuffanlagen hat sich in den letzten Jahren einiges getan. Bei den Race-Tuning Zylindern ist daher Tuningerfahrung empfehlenswert.
Auch um die bis zu 30 möglichen PS in den Griff zu bekommen…

Standard Zylinder 80-125ccm

Je älter ein Fahrzeug ist und je mehr Kilometer es auf dem Motor hat, desto nötiger ist ein Austausch des originalen Zylinders. Die Laufbahnen sind abgenutzt, haben Kolbenklemmer oder -fresser hinter sich oder sind eingelaufen. Wir bieten euch günstige **Standard Zylinderkits** an, die den Originalen 1:1 entsprechen. Abmessungen, Leistung und Optik sind identisch. Soweit noch verfügbar, bieten wir euch **PIAGGIO** Zylinderkits an. Die Kits werden mit kompletten Kolben inklusive 2 Kolbenringen, jedoch ohne Zylinderkopf und Dichtungen geliefert.

Standard Zylinder	Art.-Nr.	€
PIAGGIO 80ccm für Vespa PK80S, Grauguß, Ø 44,4mm, 2 ÜS, Hub 51mm	19679200	249,00
PIAGGIO 80ccm für Vespa PK80S (D), Grauguß, Ø 45,6mm, 2 ÜS, Hub 51mm	19651000	199,00
PIAGGIO 80ccm für Vespa PK80S Automatica, Aluminium, Ø 44,0mm, 3 ÜS, Hub 51mm	19612000	219,00
PIAGGIO 100ccm für Vespa 100/PK100/S/XL, Grauguß, Ø 49,0mm, 2 ÜS, Hub 51mm	19690100	229,00
LML 125ccm für Vespa 125/PV/PK, Grauguß, Ø 55,0mm, 2 ÜS, Hub 51mm	19659200	149,00


19659200

Kolben GRAND-SPORT 125-136ccm §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/XL/XL2

GRAND-SPORT oder auch GS-Kolben haben über die Jahre durchgängig Anerkennung und unzählige Erfolge in allen VESPA Rennserien eingefahren.

GRAND-SPORT 125ccm: Hohe Verschleißfestigkeit und Fresssicherheit durch hochwertige Kolbenlegierung und min. 18% Siliziumanteil. Kolbenringe aus Kugelgraphit mit verchromter Lauffläche und einer Ringdicke von 1mm aus. Inklusive leichten, bikonischen Kolbenbolzen. Fazit: Der Originalzylinder wird leistungsstärker und haltbarer.

GRAND-SPORT 130ccm Road-Tuning: Markenkolben aus einer hochwertiger Aluminium Legierung, Maße und Kompressionshöhe (36mm) wie Original, Kolbenfenster auf der Einlassseite. Die HQ Kolbenringe sind bruchsicher und strapazierfähig, mit verchromter Lauffläche und einer Ringdicke von 1,5mm. Fazit: Optimalen Einstieg für alle die ihren Zylinder einfach und schnell optimieren wollen. Kein Zylinderabdrehen erforderlich.

GRAND-SPORT 130-136ccm: Hohe Verschleißfestigkeit und Fresssicherheit durch hochwertige Kolbenlegierung und min. 18% Siliziumanteil. Zeitgemäßem Layout, niedrige Kompressionshöhe und Kolbenhemd mit Cutout und ohne Kolbenfenster zum Selbstanpassen. Laufflächen auf Molybdändisulfid Basis beschichtet. Dadurch optimale Notlaufeigenschaften und verminderte Reibung. Kolbenringe aus Kugelgraphit mit verchromter Lauffläche und einer Ringdicke von 1mm aus Stahl. Inklusive leichten, bikonischen Kolbenbolzen.

FREIT An GRAND-SPORT Kolben geht kein Weg vorbei, wenn es um leistungsstarke und haltbare Graugusszylinder geht.

SIP-TIPP Hauptdüse anpassen und neue Zündkerze sind Pflicht. Für alle GRAND-SPORT Conversionkolben MUSS der Zylinder bearbeitet/ abgedreht werden, Ausnahme: GRAND- SPORT Conversionkolben für MALOSSI Zylinder, da gleiche Kompressionshöhe.

Kolben GRAND-SPORT für	Art.-Nr.	€
125ccm, Ø 55,0mm	75020100	69,00
125ccm, 1. ÜM, Ø 55,5mm	75031000	69,00
125ccm, 2. ÜM, Ø 56,0mm	75022000	69,00
POLINI 130ccm, Ø 57,0mm	75005000	54,00
POLINI 130ccm, 1. ÜM, Ø 57,4mm	75006000	54,00
POLINI 130ccm, 2. ÜM, Ø 57,8mm	75007000	54,00
D.R./POLINI/MALOSSI 130-136ccm, Ø 57,0mm	75001000	97,00
D.R./POLINI/MALOSSI 130-136ccm, Ø 57,5mm	75002000	97,00
D.R./POLINI/MALOSSI 130-136ccm, Ø 58,0mm, 2 Kolri	75003000	97,00

Josha, SIP beantwortet:

Warum Zylinder höher/ tiefer setzen?



Durch „höher setzen" und „tiefer setzen" von Zylindern kann man die Überströmer- und Auslassteuerzeiten eines Motors gezielt beeinflussen - das besondere Augenmerk gilt hier den Überströmersteuerzeiten. Der übliche Weg ist, den Zylinder mittels einer Fußdichtung aus Metall anzuheben, um die Steuerzeiten zu verlängern, und den Motor drehfreudiger und leistungsfähiger zu machen. Durch die Fußdichtung ändern sich jedoch auch die Position der Zylinderoberkante sowie die Verdichtung des Motors, was meist weitere Arbeiten an Zylinder und/oder Zylinderkopf notwendig macht. Auch ein Nacharbeiten des Auslasses ist fast immer notwendig bzw. wünschenswert.

Grand-Sport


75001000


75005000


75020100



§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Rennzylinder PINASCO 125ccm §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/XL/XL2

PINASCO war schon immer bekannt für erstklassige und hochwertige Qualität, Augenmerk auf Langlebig- und Alltagstauglichkeit. Der PINASCO **125ccm** ist der erste Aluminium Tuningzylinder für die Vespa überhaupt. Seit den 70ern hat sich dieser Klassiker im zügigen Stadtverkehr und alltäglichen Gebrauch bewährt. Der 125ccm Zylinder ist Nicasil beschichtet und mit der Originalbohrung von 55mm ausgestattet. Damit ist er derzeit der einzige, lieferbare 125ccm Zylinder made in Italy. Die 3 Überströmer, ein ASSO Kolben, etwas sportlichere Steuerzeiten und der original PINASCO Zylinderkopf sorgen für 7,2PS bei 5600 U/ min. PINASCO empfiehlt eine Hauptdüse 82 für 19/19er und 95 für einen 24er Vergaser, Zündung 18°, Zündkerze Bosch W4AC oder NGK B7HS. Wer das Ganze noch etwas verfeinern will, verwendet einen 19/ 24mm Vergaser und die PINASCO Banane.

FREIT Sehr guter Zylinder für den 125ccm Stadtverkehr. Kraftvoll und langlebig. Durch das Material Aluminimum mit Nicasilbeschichtung ist er auch vollgastauglich.

Aluminium/ 55mm Bohrung/ 3 Überströmer/ 121,17ccm

Aluminiumzylinder, Hub 51mm, 3 Überströmer, Kolben mit einem Kolbenring, 8mm Auslassstehbolzen, Original PINASCO Zylinderkopf wird mitgeliefert, inkl. Dichtsatz. Die Bedüsung sollte angepasst werden. Passt auf alle Vespa PV/ET3/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Überströmer müssen nicht angepasst werden.

SIP-TIPP Hauptdüse anpassen und neue Zündkerze sind klar. Empfehlenswert ist auf jeden Fall ein Originalauspuff mit dickem Krümmer oder die Original PINASCO Banane.

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
PINASCO 125ccm, Alu, Ø 55,0mm, 3 ÜS	79400000	242,00



79400000









Rennzylinder D.R./OLYMPIA 130ccm §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/XL/XL2

50cc sind dir nicht genug? Hier ist der Einstieg in die große Hubraumklasse! Der **130er D.R.** ist ein solider und gut verarbeiteter Tourenzylinder mit 2 Seitenüberströmern und einem dreigeteilten Boostport. Auch ideal als Austauschzylinder für die 125er Originalzylinder mit dem Plus an Hubraum. Wer seine Smallframe mit ein bisschen mehr Dampf ausstatten will, ist hier richtig aufgehoben. Das Zylinderkit wird mit 8mm Auslassstehbolzen geliefert, evtl. müssen die Befestigungslöcher des Auspuffkrümmers minimal angepasst werden. Der **OLYMPIA 130er** ist mit dem D.R. 130er baugleich und eine gute Alternative, wenn es von Seiten D.R. Lieferprobleme gibt.

Gusszylinder/ Bohrung Ø 57mm/ Hub 51mm / 7 Überströmer / 130,14 ccm

Graugusszylinder, Hub 51mm, 7 Überströmer, Kolben mit 2 Kolbenringen, 8mm Auslassstehbolzen, original D.R. Zylinderkopf wird mitgeliefert, inkl. Dichtsatz. Die Bedüsung sollte angepasst werden. Passt auf alle Vespa PV/ET3/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Überströmer müssen nicht angepasst werden.

SIP-TIPP W3AC Zündkerze, Zündeinstellung ca. 16°, HD SHB 19/19 75-82, 2.56er Übersetzung, verstärkte Kupplung und 125er Kurbelwelle sind Pflicht. Ein Rennauspuff wie POLINI oder ET3 Banane ist empfehlenswert.

SIP-COMMUNITY User Mikesoft:
„Gut verarbeiteter Zylinder mit Traktormässigem Drehmoment. Sehr gutmütig."

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
D.R. 130ccm, Guß, Ø 57,0mm, 7 ÜS	10008000	133,00
OLYMPIA 130ccm, Guß, Ø 57,0mm, 7 ÜS	10071000	143,00



10071000





Firmen-Feature

Polini – Eine Familiengeschichte

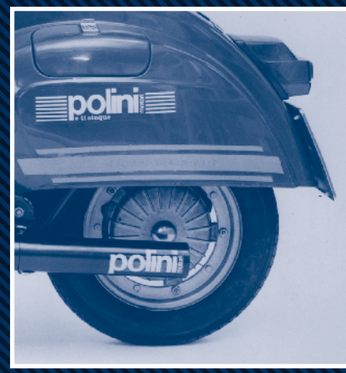
Wir schreiben die 40er Jahre und Italien fährt Fahrrad! Vater Battista Polini kommt von der Front zurück und beginnt, stabile Fahrräder zu bauen, mit denen die Arbeiter auf dem festgestampften Boden fahren können. Die Kinder Carlo, Franco und Piero helfen von klein auf im Laden mit und lernen die 2Rad-Mechanik dabei früh lieben. Ende der 50er Jahre werden dann Motorräder und Roller populär und wer wie die Polinis Benzin im Blut hat, kann nicht umhin, begeistert in die motorisierte Zweiradbranche einzusteigen. Etwas später, in den frühen 70er Jahren wird einer der Brüder (Piero) sogar selbst Motorradrennfahrer und gewinnt auf Anhieb drei italienische „Enduro" Titel. Seitdem stand er bestimmt dreihundert Mal ganz oben auf dem Podest.

Mit Enthusiasmus, Erfahrung und Ehrgeiz erarbeiten sich die Brüder zunehmend einen beeindruckenden Wissensstand im Motortuning. Die POLINI Modifikationen machen schon bald die ersten Motoren zu sicheren und zuverlässigen Produkten mit hohem Gewinnerpotential. Durch die qualitativ hochwertigen Tuningteile von POLINI können dadurch sowohl Rennfahrer wie auch Freizeit-Scooteristen ihre Roller zunehmend individuell auf die eigenen Bedürfnisse abstimmen. Die Produkte, die inzwischen mit Hilfe von modernen CAD-Programmen geplant und sowohl auf dem Prüfstand als auch auf der Strecke getestet werden, zeichnen sich auch heute noch durch ihre außerordentliche Qualität aus.

Während POLINI MOTORI seinen 20.000m² Sitz mit weitläufigen Lagerflächen, Büros und einer eigenen Rennensportabteilung in Alzano Lombardo hat, liegt das 2.500m² Ersatzteillager POLINI RICAMBI in Bergamo. Mittlerweile hat Polini ein dynamisches Handelsnetz aufgebaut, das mehr als 3.200 Verkaufsstellen in Italien und Handelspartner in mehr als 64 Länder n umfasst. Für das Unternehmen ist es nämlich wichtig, „nicht nur gute Produkte zu verkaufen, sondern auch einen ebenso guten Kundendienst bieten zu können".







§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



Rennzylinder POLINI 130ccm §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/XL/XL2

And the Winner is – **POLINI**. Willkommen in der Smallframe Königsklasse. Der POLINI **130ccm** ist ein Allrounder, der für alle Einsatzzwecke geeignet ist: Vom entspannten Plug-n-Play Stadtcruiser mit 19/ 24mm Vergaser auf Drehschieber, bis hin zum stark überarbeiten Zylinder, Membraneinlass und 30mm Vergaser. Der POLINI ist DER Einsteigerzylinder in die bekannten ESC (Euro Scooter Challenge) Rennserien. Seit Jahren erfolgreich, zahlloser Sieger starker Zweikämpfe und Rennbattles. Hier wird einfach die optimale Basis für Zylinderbearbeitungen oder Conversions geboten.

7 Überströmer und ein solider ASSO Kolben mit 1,5mm Graugussringen ermöglichen dem POLINI schon im Original sportliche 12,2 PS. Echte Höhenflüge werden mit handfester Zylinderbearbeitung wie Abdrehen, Höhersetzen und Kanalbearbeitung möglich. Dann spätestens sollten aber Kolben und –ringe den hochwertigen GRAND-SPORT Kolbenringen oder dem GRAND-SPORT Kolben weichen.

Um die Steuerzeiten sportlich anzupassen, den POLINI Zylinder höher zu setzen oder Kompressionshöhen auszugleichen, haben wir auch extra Fußdichtungen in diversen Stärken im Programm. Um die Überströmer maximal und auch symmetrisch aufzufräsen, den etwas ungünstigen Absatz am Zylinderfuß abdrehen und entsprechend starke Fußdichtung/ Spacer als Ausgleich einbauen. Noch mehr Leistung holt man mit den CNC bearbeiteten MMW Zylinderköpfen aus dem POLINI. Bei der Membranansaugstutzengröße ist bei POLINI leider mit 30mm Schluss. Wer hier etwas Größeres wünscht, muss selbst aktiv werden. Die wieder wachsende Drehschieber-Fangemeinde kann für V50/PV/ET3 2-Loch und ab einer Vergasergröße von 28mm auf den FALC / MRP oder den PARMAKIT Ansaugstutzen zurückgreifen.

Tipp: Wer von langjährigen Tuningerfahrungen profitieren und sich Lehrgeld sparen will, greift am besten auf die überarbeiteten Worb 5/POLINI Conversions zurück.

FAKT Zeitloser Zylinder, der auch heute noch erfolgreich seine Zähne zeigt. Drehmoment von unten, idealer Einsteiger für alle, die auf Leistung und Haltbarkeit Wert legen. Zuverlässiger Tourer und idealer Wunschkandidat für den 2-Personen-Betrieb. Mit dem richtigen Equipment und der passenden Bearbeitung sind Leistungen jenseits der 20 PS gut möglich.

Grauguss/ 57mm Bohrung/ 7 Überströmer/ 130,14ccm

Graugusszylinder, Hub 51mm, 7 Überströmer, Kolben mit 2x 1,5mm Kolbenringen, 8mm Auslassstehbolzen, original POLINI Zylinderkopf wird mitgeliefert, Verdichtung 11,4:1, inkl. Dichtsatz. Die Bedüsung sollte angepasst werden. Passt auf alle Vespa PV/ET3/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Das Motorgehäuse sollte an die größeren Zylinderüberströmer angeglichen werden.

SIP-TIPP Hauptdüse anpassen und neue Zündkerze sind Pflicht. Rennwelle mit 20/20 oder 24/25mm Konus, Rennauspuff wie PM40, VSP Race, FRANZ, E-Zündung wie VESPATRONIC oder PARMAKIT, 20/ 24mm Vergaser. Primär 2.54, bis max. 2.34. GS Kolben/ Kolbenringe empfehlenswert. Bewährt haben sich auch die CNC bearbeiteten MALOSSI Zylinderköpfe.

SIP-COMMUNITY Stoffi, SIP-STOFFI Racing Team, Deutscher Meister ESC 2006/2007: „Mit einem überarbeiteten, höher gesetzten POLINI gewannen wir in 2006 und 2007 den Deutschen Meistertitel der ESC. Auch ein 4h-Rennen wurde gewonnen was auch für die Standfestigkeit und Dauerbelastbarkeit des Motors spricht. mit VSP Race Auspuff, PARMAKIT Zündung, usw. hatte der Motor 18,5 PS und war sehr schön und gleichmäßig zu fahren."

SIP-COMMUNITY Alex, SIP-Mann, Juli 2010:
„Macht Spaß im Low-Budget Tuning: POLINI 130mm höhergesetzt, POLINI Membran, Mazzu-Welle, POLINI RAP -> 12,5 PS. Viel Dampf für wenig Geld, und das zuverlässig"

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
POLINI 130ccm, Guß, Ø 57,0mm, 7 ÜS	14000500	169,00

Rennzylinder POLINI Racing 130ccm §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/XL/XL2

POLINI hat seinem Bestseller Zylinder 2011 ein neues Zylinderkopf-Update verpasst. Der Kopf ist mit zwei Flossen ausgestattet, welche die Wärme besser ableiten. Kühlung und Verdichtungsverhältnis werden optimiert. Die neue Kupfer-Dichtung verhindert einen Gasaustritt zwischen Zylinder und Zylinderkopf und erleichtert den Wärmeaustausch. Genug Argumente, um ihn damit **„Racing"** zu nennen.

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
POLINI RACING 130ccm, Guß, Ø 57,0mm, 7 ÜS	1400050R	199,00



Rennzylinder POLINI W5 130ccm by Worb5 §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/XL/XL2

In dem **130er** steckt enormes Potential, das mit einer weiteren Bearbeitung geweckt werden kann. Wer sich das selbst nicht zutraut, kann auf die bereits von **Worb5** umgearbeiteten Versionen zurückgreifen.

Erst durch das Höhersetzen werden die Überstromkanäle ganz frei und es entsteht eine bessere Zylinderfüllung. Der Zylinder wurde oben und unten abgedreht, eine 5mm Fußdichtung ist im Lieferumfang dabei. Der Kolben wurde überarbeitet, die Überströmer vergrößert, der Auslass zur Seite und nach oben erweitert, ein Boost Kanal gefräst. Diese Überarbeitung bringt eine maximale Leistungsausbeute. Somit sind ca. 2-3 PS Mehrleistung möglich! Optimal in Verbindung mit größeren Vergasern.

Achtung: Um die Überströmer perfekt anpassen zu können, sollten sie am Motorgehäuse außen aufgeschweißt werden. Nach einem erneuten Planen des Gehäuses erhält man dadurch auch eine erweiterte und damit ausreichende Dichtfläche.

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
POLINI 130ccm by Worb5, Guß, Ø 57,0mm, 7 ÜS	140005W5	299,00





Rennzylinder POLINI GS 130ccm by Worb5 §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/XL/XL2

In dem 130er steckt enormes Potential, das mit einer weiteren Bearbeitung geweckt werden kann. Wer sich das selbst nicht zutraut, kann auf die bereits von Worb5 umgearbeiteten Versionen zurückgreifen.

Leistungsstarke Überarbeitung des **POLINI 130ccm**. Dieser Zylinder wurde komplett bearbeitet, oben und unten abgedreht und auf einen GRAND-SPORT Kolben angepasst. Mit im Lieferumfang enthalten ist ein für den GS Kolben angepasster MALOSSI Zylinderkopf und eine 1,0 mm Fußdichtung, um die geöffnete/vergrößerte Dichtfläche am Boost Kanal fahren zu können.

Es empfiehlt sich auch, einen Boost Kanal in den Motorblock zu fräsen. Aufwendig, aber effektiv.

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
POLINI GS 130ccm by Worb5, Guß, Ø 57,0mm, 7 ÜS	140005GS	415,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Rennzylinder POLINI Doppelansauger 130ccm §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/XL/XL2

Den **130ccm** Allrounder gibt es nicht nur mit Gehäuseeinlass, sondern auch als **Doppelansauger**. Der Doppelansauger saugt über den Gehäuseeinlass und zusätzlich noch über einen Membraneinlass am Zylinder an. Dadurch erhöht sich der Füllungsgrad und als Endergebnis auch die Leistung und mögliche Höchstgeschwindigkeit. Für diese Kombination muss der **POLINI** Doppelansauger Ansaugstutzen verwendet werden. Diesen gibt es mit 19 und 24mm. 5 Überströmer und ein solider ASSO Kolben mit 1,5mm Graugussringen ermöglichen dem POLINI schon im Original sportliche 12,5 PS. Wer an Zylinderbearbeitung denkt - oder einfach etwas mehr möchte - sollte mit den hochwertigen GRAND-SPORT Kolbenringen optimieren. Der Zylinder kann nicht, wie z.B. der Mono, einfach hochgesetzt werden. Der Doppelansauger Ansaugstutzen behindert dies. Für die richtige Verdichtung und Kopfgeometrie bieten sich die CNC bearbeiten und extra berechneten MMW Zylinderköpfe an.

FAZIT Wer etwas Exklusiveres sucht, als den bekannten Monozylinder ist hier Bestens aufgehoben. Wenn der Ansaugstutzen gut abgedichtet wird, ist er der ideale Partner mit Leistung und zuverlässiger Haltbarkeit. Der POLINI ist DER Einsteigerzylinder, egal in welcher Version oder Ausführung.

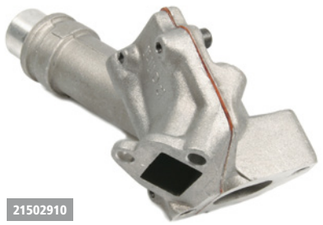
Grauguss/ 57mm Bohrung/ 5 Überströmer/ 130,14ccm

Graugusszylinder, Doppelansauger, Hub 51mm, 5 Überströmer, Kolben mit 2x 1,5mm Kolbenringen, 8mm Auslassstehbolzen, original POLINI Zylinderkopf wird mitgeliefert, Verdichtung 11,4:1, inkl. Dichtsatz. Die Bedüsung sollte angepasst werden. Das Motorgehäuse sollte an die größeren Zylinderüberströmer angeglichen werden.

SIP-TIPP Doppelansauger-Ansaugstutzen und der passende 19/24er Vergaser sind Pflicht. Dichtmasse, neue Zündkerze und Rennwelle mit 20/20 oder 24/25mm Konus, GS Kolbenringe, Rennauspuff wie Banane, POLINI oder VSP Road empfehlenswert. E-Zündung wie VESPATRONIC oder PARMAKIT, Primär 2.54 und optional der CNC bearbeitete MALOSSI Zylinderkopf von MMW für POLINI sind eine gute Ergänzung.

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
POLINI Doppelansauger 130ccm, Guß, Ø 57,0mm, 5 ÜS	1400051L	187,00





Ein Doppelansauger braucht auch einen passenden **Ansaugstutzen**.

Ansaugstutzen	Art.-Nr.	€
19mm Vespa 50-125/PV/ET3	21501120	69,00
24mm Vespa 50-125/PV/ET3	21501130	69,00
19mm Vespa PK50-125S/PK50SS, 2-Loch	21502000	69,00
24mm Vespa PK50-125S/PK50SS, 2-Loch	21502100	69,00
19mm Vespa PK50-125 XL/XL2,19mm PK, 3-Loch	21502900	69,00
24mm Vespa PK50-125 XL/XL2, 24mm PK, 3-Loch	21502910	69,00

Patrick Scharf, Vespa Club Wolfsberg, Österreich, www.vespaclubwolfsberg.at

Jeder muss einmal einen Polini gefahren sein.

Pati hat eine ganze Reihe Customroller, einer schöner als der andere. Und sie sind nicht nur schön, sondern auch extrem schnell. Seit Ewigkeiten fährt Pati Vespa, seit 1996 ist er im Vespa Club Wolfsberg aktiv. Die Wolfsberger veranstalten auch jedes Jahr ein super schönes Vespatreffen. Unser SIP-Moritz war 2010 dabei und es war für ihn einer der coolsten Urlaube, den er je hatte. Hier wollen wir euch Patrick´s SS90 Projekt vorstellen:

„Ich bin Fan des POLINI Monos, wie der 130er POLINI bei uns heißt. Mittlerweile habe ich den dritten Motor mit einem POLINI Mono: von 16 PS mit normaler Rennwelle bis über 23 PS den man auch im Alltag fahren kann. Der Zylinder hat schon von unten eine sehr gute Leistung. Der Rennsatz zeichnet sich durch gute Leistung, viel Kraft und Langlebigkeit aus und ist auch fast unverwüstlich.

Dass man den Zylinder auch ohne Probleme Langstreckentauglich bekommt, hat der Zylinder letztes Jahr auf dem Weg zu einigen Treffen bewiesen. Am Stück habe ich 300-350km zurückgelegt. Reisegeschwindigkeiten teileweise auf der Autobahn von ca. 100-115km/h. Ich war schon in Sizilien damit und bin quer durchs Land über viele Berge gefahren, auch auf den Vulkan Ätna: Ohne Probleme. Ein Traum von mir war auch, mit der Vespa in Rom zu sein. Da bin ich im Stadtverkehr mehrere Tage lang von einer Sehenswürdigkeit zur nächsten gefahren. Der POLINI hat sich bestens bewährt und mich nie im Stich gelassen. Mindestens einmal im Leben muss man den POLINI Mono gefahren sein! Hier ist das Set-Up meiner SS90:

- 130ccm POLINI überarbeitet, mit GS Kolben
- Malossi Zylinderkopf geändert
- 54mm Mazzuccelli Vollwangenwelle mit Exzenterzapfen,
- Vergaser Keihin PWK 33 mit MALOSSI Membranansaugst. geändert auf TASSINARI Membran
- 27/69 Primär
- DRT Kupplung für 3-6 Beläge, DRT Kupplungskorb, DRT Primärkorb
- DRT kurzer 3. + 4. Gang
- Vespatronic mit MMW CNC Alu Lüfter für Vespatronic
- Franz Rennauspuff





Rennzylinder POLINI Evo 130ccm §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/XL/XL2

Was lange währt, wird endlich gut. Und jetzt ist es so weit: **POLINI** MOTORI präsentiert den **130er** in neuem Gewand. Der Klassiker der Tuningzylinder für die großen Smallframes hat ein sportliches Makeover erhalten und kommt ab sofort in Aluminium daher. Der neue POLINI Zylinderkopf hat eine perfekte Luftführung durch 4 zusätzlich angelegte Kühlrippen. Die dadurch verbesserte Luftströmung gewährleistet eine optimale Kühlung.Neben den neuen POLINI Ansaugstutzen (2-/3-Loch für 24-28mm Drehschieber) kitzeln vor allem die SERIE PRO Verbindungsstücke für 28-30er DELL´ORTO/MIKUNI/KOSO Vergaser (Art. 22159161 auf MALOSSI Membran Basis oder 22159430 auf POLINI Membran Basis) ordentlich Leistung aus dem Kit.

FAZIT Der EVOLUTION Zylinder ist eine potente Alternative zu Parmakit o.ä., der je nach Peripherie leistungsmäßig deutlich Luft nach oben lässt.

Aluminium/ 57mm Bohrung/ 6 Überströmer/ 130ccm

Aluminiumzylinder, Nikasil Laufbahn, Hub 51mm, 6 satte Überströmer, beschichteter Kolben mit 2x1,5mm Kolbenringen (verchromt S10), perfekt angepasster Verdichtungsgrad, knackige Steuerzeiten, neuer POLINI Zylinderkopf wird mitgeliefert, inkl. Dichtsatz. Peripherie des Motors sollte der Leistungssteigerung entsprechen und die Bedüsung sollte angepasst werden. Passt auf alle Vespa PV/ET3/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Das Motorgehäuse sollte an die größeren Zylinderüberströmer angeglichen werden.

SIP-TIPP Mit Rennauspuff VSP Race oder Franz, speziell angepasster Lippenwelle auf Drehschieberbasis und CDI-Zündung wie VESPATRONIC oder PARMAKIT läuft das EVOLUTION Kit zu Höchstleistung auf.

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
POLINI Evo 130ccm, Alu, Ø 57,0mm, 6 ÜS	14002110	319,00

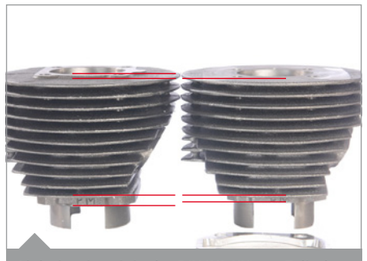








Montage Zylinder Smallframe (POLINI 130ccm)



Links ist ein originaler POLINI 130ccm Zylinder (Art. 1400050), rechts ein um 5mm höher gesetzter POLINI W5 (Art. 140005W5) mit passender Ausgleichsdichtung.



Durch das Abdrehen der Zylinderfußdichtfläche werden die seitlichen Überströmer deutlich größer und bieten einen verbesserten Füllungsgrad. Links original POLINI, rechts POLINI W5 höher gesetzt.



Bei Montage des höher gesetzten POLINI Zylinders muss die mitgelieferte Spacer-Dichtung verwendet werden.



Hier sieht man den Standard POLINI Zylinder im unteren Totpunkt (UT). Die Überstromkanäle werden nicht ganz freigegeben.

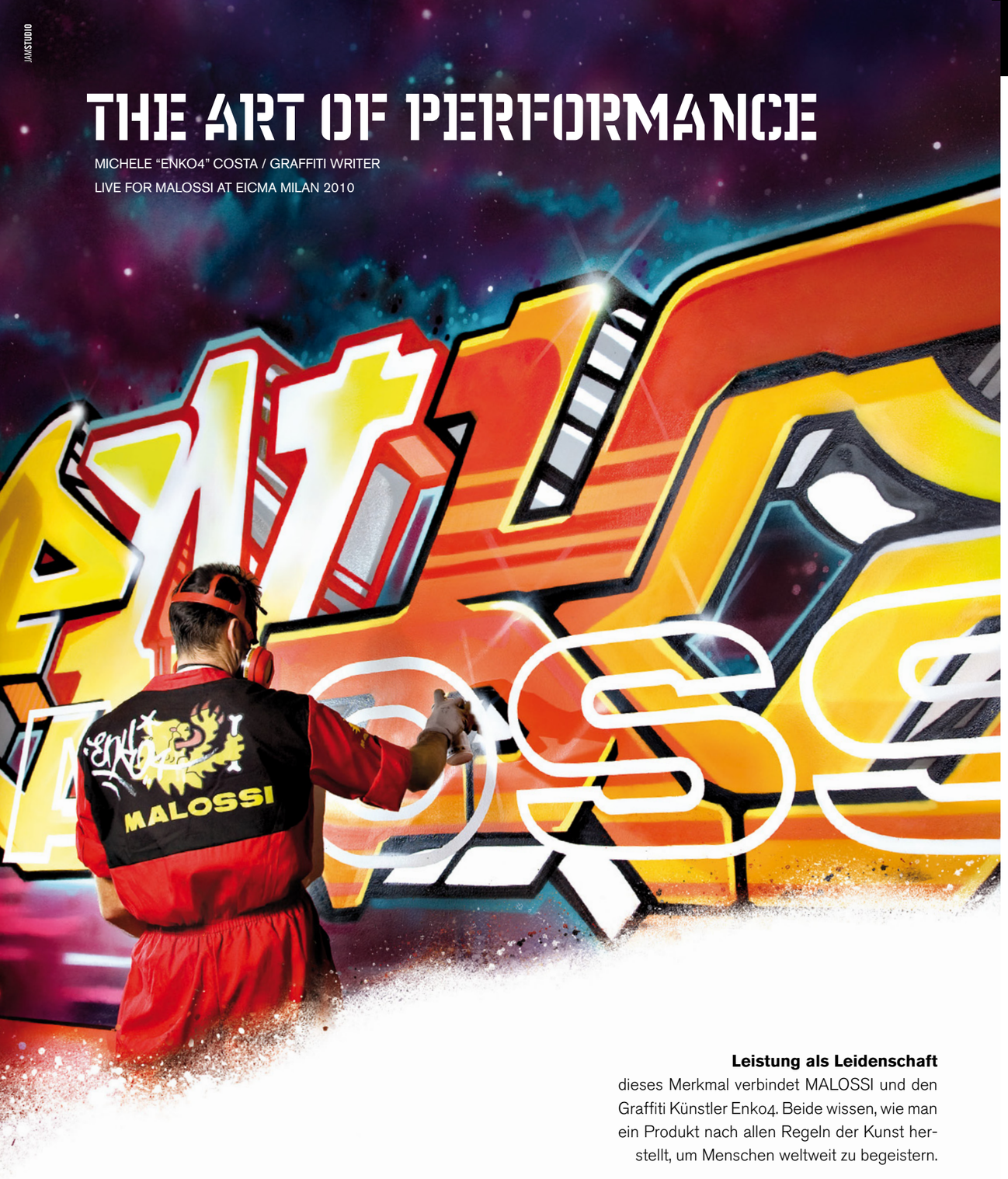


POLINI höher gesetzt im UT, Überstromkanäle komplett offen, für schärfere Steuerzeiten, bessere Füllung und höhere Drehzahlen.

FAZIT Erst durch das Höhersetzen werden die Überstromkanäle ganz frei und es entsteht eine bessere Zylinderfüllung. Der Zylinder wurde oben und unten abgedreht, eine 5mm Fußdichtung ist im Lieferumfang dabei. Der Kolben wurde überarbeitet, die Überströmer vergrößert, der Auslass zur Seite und nach oben erweitert, ein Boost Kanal gefräst. Diese Überarbeitung bringt eine maximale Leistungsausbeute. Somit sind ca. 15 PS Leistung möglich! Optimal in Verbindung mit 24er Membranvergaser und VSP Road Rennauspuff.

Achtung: Um die Überströmer perfekt anpassen zu können, sollte Material am Motorgehäuse außen aufgeschweißt werden. Nach einem erneuten Planen des Gehäuses erhält man dadurch auch eine erweiterte und damit ausreichende Dichtfäche.

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



Leistung als Leidenschaft
dieses Merkmal verbindet MALOSSI und den Graffiti Künstler Enko4. Beide wissen, wie man ein Produkt nach allen Regeln der Kunst herstellt, um Menschen weltweit zu begeistern.

Import für Deutschland:
S.I.P. performance & style

MALOSSI
www.malossi.com

QR Code mit Deinem Smartphone und z.b. der App ScanLife scannen.
www.sip-scootershop.com/malossi



Rennzylinder MALOSSI 136ccm §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/XL/XL2

The legend lives. **MALOSSI** gehört, genau wie POLINI, zur Oldschool Liga. Klassischer Tuningzylinder aus Grausguss. Der Individualist, der sowohl als **Direktansauger** als auch über den originalen Kurbelgehäuseeinlass betrieben werden kann. Drehzahl ist sein Steckenpferd und belohnt mit einem adrenalinhaltigen Leistungskick. Je nach Einsatzzweck wird entweder der Gehäuse- oder der Zylindereinlass mit einer mitgelieferten Platte verschlossen. Ausgestattet mit dem patentierten MALOSSI CVF II Kanalsystem, neuzeitlich konstruiertem Zylinderkopf, realer Quetschfläche und O-Ring Abdichtung, bietet MALOSSI alles, womit ein potenter Zylinder ausgestattet sein muss.

FRÄST Idealer Plug and Play Zylinder mit einem Maximum an Bohrung von 57,5mm. Je nach Einsatzzweck, Wahlmöglichkeit zwischen Membrane oder Drehschieber möglich. Perfekt für alle, denen der Name MALOSSI so schon eine Gänsehaut erzeugt und für die Drehzahl ein Muss ist. Wem der Kick noch nicht genug ist, schwingt den Fräser, vergrößert die Kanäle, bearbeitet den Brennraum und optimiert mit dem entsprechenden GRAND-SPORT Race Kolben.

Info: Bei der Ansaugstutzengröße ist bei MALOSSI leider mit 24/ 25mm Schluss, wer hier etwas Größeres wünscht, muss selbst aktiv werden. Einzig wer Drehschieber in einer Vespa V50/ PV/ ET3 fahren will, hat noch die Möglichkeit ab einer Vergasergröße von 30mm den PARMAKIT Ansaugstutzen oder das Gegenstück von FALC RACING zu verwenden.

Grauguss/ 57,5mm Bohrung/ 7 Überströmer/ 132,43ccm

Graugusszylinder, Hub 51mm, 7 Überströmer, Kolben mit 2x 1,5mm Kolbenringen, 6mm Auslassstehbolzen, Original MALOSSI Zylinderkopf wird mitgeliefert, Verdichtung 11,4:1, inkl. Dichtsatz. Die Bedüsung sollte angepasst werden. Passt auf alle Vespa PV/ET3/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Das Motorgehäuse sollte an die größeren Zylinderüberströmer angeglichen werden.

SIP-TIPP Hauptdüse anpassen und neue Zündkerze sind Pflicht. Rennwelle mit 20/20 oder 24/25mm Konus, Rennauspuff wie PM40, VSP Race, FRANZ, E-Zündung wie VESPATRONIC oder PARMAKIT, 24/ 30mm Vergaser. Primär min. 2.86, bis max. 2.34. Optional der CNC bearbeitete Malossi Zylinderkopf von MMW für POLINI/ MALOSSI oder GRAND- SPORT Kolben.

SIP-COMMUNITY **User sekundärbegabter:**
„1A Spitzenperformance!!, mit Zylinderbearbeitung schon fast gar nicht mehr wahr"

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
MALOSSI 136ccm, Guß, Ø 57,5mm, 7 ÜS	15030000	165,00

Passender Ansaugstutzen für Malossi 136ccm Direktansauger, 25mm, incl. Membran:

Ansaugstutzen MALOSSI 136ccm 25mm	Art.-Nr.	€
für Vespa 50/PV/ET3	20471000	130,00
für Vespa PK/S/XL/XL2	20471100	130,00



Benny, SIP beantwortet:

Warum Zündung verstellen?



Der „richtige" Zündzeitpunkt ist ein Kompromiss aus Leistung, Hitze, Verbrauch und Abgaswerten. Durch Motortuning steigen in den meisten Fällen die Motordrehzahlen, was einen späteren Zündzeitpunkt erfordert. Ein zu später Zündzeitpunkt führt dazu, dass der Motor nicht „frei ausdrehen", d.h. ein Teil des Leistungspotentials würde verschenkt. Darüber hinaus, und viel gefährlicher, könnte sich das Gemisch im Brennraum unkontrolliert selbst entzünden (detonieren) – das berühmte „Klingeln". Ein unangenehmer Nebeneffekt jeder Leistungssteigerung ist die steigende Hitzeentwicklung des Motors. Durch einen späteren Zündzeitpunkt bleibt ein Motor im Betrieb kälter.

Rennzylinder PARMAKIT 130ccm §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/XL/XL2

Lange ist es her, seit der letzte Aluzylinder für die großen Smallframemodelle die Hallen von Pinasco verließ! Doch jetzt hat das Warten ein Ende und ihr könnt euren 3.00-10 Reifen wieder zeigen, wie kurz ihr Leben sein kann! Die Firma **PARMAKIT** hat das legendäre Pinasco Direktansauger Kit wieder aufleben lassen! Mit Unterstützung des italienischen Rennchampions Stefano Scauri wurde diesem Zylinderkit nicht nur wieder Leben eingehaucht, es wurde auch zeitgemäß überarbeitet! Wer Wert auf einen klassischen Oldschool Smallframe Zylinder in überarbeiteter Form legt, ist hier richtig aufgehoben. Der ideale Einsteigerzylinder für Small-frame mit einer Leistung von 12- 16 PS, je nach Bearbeitung. Das Motorgehäuse muss modifiziert, aber in der ersten Ausbaustufe nicht geschweißt werden. Der Ansaugstutzen ist für Vespa V50/ PV/ ET3 Modelle ausgelegt, bei der Verwendung in Vespa PK Modellen muss der Karosseriedurchgang zusätzlich bearbeitet werden. Bei Zentralzündkerze muss das Zündkerzenloch der Zylinderhaube neu angepasst werden.

FAHRT Je nach Ausbaustufe des Motors ist er vielseitig einsetzbar, vom durchaus zuverlässigen Alltagsroller bis zum sportlichen Cruiser.



parmakit MOTOR PARTS

75041300



Rennzylinder PARMAKIT 130ccm §

Aluminium/ 57mm Bohrung/ 5 Überströmer/ 130ccm

Aluminiumzylinder, Hub 51mm, 5 Überströmer/ je Seite 2 große geteilte Seitenüberströmer und ein üppiger Boostport, VERTEX Kolben mit 1,5mm Kolbenring, 8mm Auslassstehbolzen, 8fach verschraubter, zentrierter CNC gefertigter Zylinderkopf (blau eloxiert), Verdichtung 13:1, inkl. Dichtsatz.

Drehschieber: Zwei Versionen mit mittiger oder herkömmlicher Zündkerzenposition verfügbar. **Direkteinlass:** inkl. Abdeckplatte für Gehäuseeinlass und Dichtsatz. Vier Versionen mit mittiger/ herkömmlicher Zündkerzenposition und 25/ 30mm Ansaugstutzen verfügbar.

Peripherie des Motors sollte der Leistungssteigerung entsprechen und die Bedüsung sollte angepasst werden. Passt auf alle Vespa PV/ET3/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Das Motorgehäuse sollte an die größeren Zylinderüberströmer angeglichen werden.

SIP-TIPP Hauptdüse anpassen und neue Zündkerze sind Pflicht. Rennwelle mit 20/20 oder 24/25mm Konus, als Einsteiger auch gerne mit 19/ 20mm Vergaser und SITO Banane gut fahrbar. Ansonsten Rennauspuff wie PM40, VSP Race oder FRANZ, E-Zündung wie VESPATRONIC oder PARMAKIT, Vergaser 24- 30mm. Primär min. 2.86, bis max. 2.34.

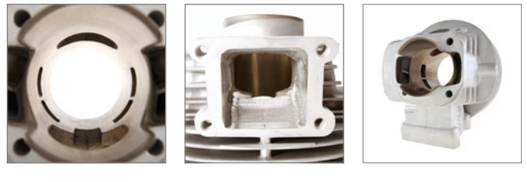
SIP-COMMUNITY User belisach:
„Sehr netter ALU-Zylinder ... Wer gerne Smallframe Direkteinlaß fährt, hat hiermit sicher Freude. Überströmer sind bis auf Boots sehr ähnlich wie bei Malossi, der Kolben mehr auf Haltbarkeit ausgelegt. Die Überströmer können nicht ganz so aufgefräst werden, wie bei Malossi. Dafür ist der Einlaß-Krümmer bombastisch."



Rennzylinder	Art.-Nr.	€
PARMAKIT 130ccm, Aluminium, Ø 57,0mm, Hub 51mm, Zündkerze mittig	75041300	299,00
PARMAKIT 130ccm, Aluminium, Ø 57,0mm, Hub 51mm, Zündkerze schräg	75041400	299,00
PARMAKIT 130ccm, Alu, Ø 57,0mm, Direkteinlaß Hub 51mm, ASS Ø 25mm, Zündkerze mittig	75041000	389,00
PARMAKIT 130ccm, Alu, Ø 57,0mm, Direkteinlaß Hub 51mm, ASS Ø 25mm, Zündkerze schräg	75041100	399,00
PARMAKIT 130ccm, Alu, Ø 57,0mm, Direkteinlaß Hub 51mm, ASS Ø 30mm, Zündkerze mittig	75042000	389,00
PARMAKIT 130ccm, Alu, Ø 57,0mm, Direkteinlaß Hub 51mm, ASS Ø 30mm, Zündkerze schrä	75042100	389,00

parmakit MOTOR PARTS

75041000



parmakit MOTOR PARTS



Zündung PARMAKIT 19mm
Pflichtprogramm in der Königsklasse.
Unbedingt kombinieren.
PV/ET3/PK125, 19/20mm, 75043020 349,00 €
PK80-125 S, 20/20mm, 75043120 349,00 €

75041310

Rennzylinder PARMAKIT SP09 130ccm §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/XL/XL2

In Zusammenarbeit mit dem italienischen **Rennchampion STEFANO SCAURI** wurde ein hochwertiges Aluminium Zylinderkit entwickelt, welches den Namen „SP09, **PARMAKIT** by Scauri" mit Stolz tragen darf. SP steht für Sport Produktion und glänzt mit großzügigen Überströmern, einem einteiligen Boostport, VERTEX Kolben mit einem 1,0mm Kolbenring und 2 erhältlichen Zylinderversion, mit und ohne geteilten Auslass. Von den Steuerzeiten sind beide Zylinderkits identisch.

Zylinderversion 1 ist ohne Auslassstег ausgeführt: 38mm, ~ 67% Auslassbreite. Der ideale Einsteiger und Tourenbegleiter. Zylinderversion 2 hingegen mit Auslassstег und 46,5mm ~82% Auslassbreite gibt klar den Weg in Richtung Sport und Renneinsatz vor. Das Motorgehäuse muss modifiziert, aber in der ersten Ausbaustufe nicht geschweißt werden. Der Quetschspalt sollte min. 1,3mm betragen und wird mittels der mitgelieferten Fussdichtung passgenau eingestellt. Der Auslassstehbolzenabstand beträgt 62mm, Auspuffanlagen müssen entsprechend angepasst, bzw. mit einer geänderten Flanschplatte versehen werden.

FAHRT Je nach Ausbaustufe und Zylinderversion ist der Motor vielseitig einsetzbar, vom durchaus zuverlässigen Alltagsroller bis zum reinrassigen Sportgerät.

Der **SP09 Evo** verfügt über einen geschmiedeten Kolben und einen modularen Zylinderkopf. Es gibt ihn mit 58mm und 60mm Bohrung (105mm Pleuel Welle nötig).

Aluminium/ 57mm Bohrung/ 5 Überströmer/ 130,14ccm

Aluminiumzylinder, Hub 51mm, 5 Überströmer, je Seite 2 große geteilte Seitenüberströmer und ein üppiger Boostport, VERTEX Kolben mit 1,0mm Stahl Kolbenring, bikonischen Kolbenbolzen, 8mm Auslassstehbolzen mit 62mm Stehbolzenabstand und 36mm Auslassdurchmesser, 8fach verschraubter, zentrierter CNC gefertigter Zylinderkopf mit mittiger oder herkömmlicher Zündkerzenposition, Auslass mit oder ohne Steg inkl. Dichtsatz. **SP09 Evo**: modularer Zylinderkopf, geschmiedeter Kolben, geteilter Auslass, für 97 und 105mm Pleuel. Peripherie des Motors sollte der Leistungssteigerung entsprechen und die Bedüsung sollte angepasst werden. Passt auf alle Vespa PV/ET3/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Das Motorgehäuse sollte an die größeren Zylinderüberströmer angeglichen werden.

SIP-TIPP Hauptdüse anpassen und neue Zündkerze sind Pflicht. Rennwelle mit 20/20 oder 24/25mm Konus. Auspuff VSP Race oder FRANZ, E-Zündung wie VESPATRONIC oder PARMAKIT, Vergaser 24- 38mm. Primär 2.54-2.34 mit kurzem DRT vierten Gang 48/ 49 Zähne.

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
PARMAKIT SP09 130ccm, Alu, Ø 57,0mm, Hub 51mm, geteilter Auslass, Zündkerze mittig	75041310	329,00
PARMAKIT SP09 130ccm, Alu, Ø 57,0mm, Hub 51mm, geteilter Auslass, Zündkerze schräg	75041210	369,00
PARMAKIT SP09 130ccm, Alu, Ø 57,0mm, Hub 51mm, ovaler Auslass, Zündkerze mittig	75041500	329,00
PARMAKIT SP09 130ccm, Alu, Ø 57,0mm, Hub 51mm, ovaler Auslass, Zündkerze schräg,	75041410	349,00
PARMAKIT SP09 Evo 135ccm, Alu, Ø 58,0mm, Hub 51mm, geteilter Auslass, Zündkerze schräg	75041420	449,00
PARMAKIT SP09 Evo 145ccm, Alu, Ø 60,0mm, Hub 51mm, geteilter Auslass, Zündkerze schräg	75041430	499,00

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE









75044500





Rennzylinder PARMAKIT
W-Force AC 135/144ccm Direkteinlass §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/XL/XL2

Waffenschein dabei? Mit der **SP-W-Force** Serie haben **PARMAKIT** und der italienische Rennchampion STEFANO SCAURI reinrassige Rennzylinder auf den Markt gebracht. SP steht für Sport Produktion und W-Force für einen Direkteinlass mit Membrane in der aktuellsten W-Force Version. Vorteil: Hier bieten 2 separate Membranblöcke statt einem Einzigen das Optimum mit entsprechend größerer Durchlassfläche. Die Membrane kennt man von den erfolgreichen Aprilia Rotax Zylindern. Sie versorgt den Zylinder nicht nur über den Direkteinlass, sondern auch über üppig bemessene Boysenports. Der Auslass ist zweigeteilt, mit Auslasssteg und einer Auslassbreite von 82%. VERTEX ist auch hier der Kolbenlieferant und bietet mit wahlweise 58mm oder 60mm Bohrung einen beschichteten Schmiedekolben mit einem 1,0mm Kolbenring. Von den Steuerzeiten sind die Zylinderkits identisch. Alle Zylinder der SP W-Force Serie haben einen größeren Fußdurchmesser. In allen Fällen muss das Motorgehäuse modifiziert und mindestens die Zylinderfußaufnahme ausgespindelt werden:

58,0mm: Fußaufnahme im Gehäuse 63,0mm, Toleranz +0,03- +0,05mm, 20,0mm tief

60,0mm, 97mm Pleuel: Fußaufnahme im Gehäuse 65,0mm, Toleranz +0,03- +0,05mm, 20,0mm tief

60,0mm, 105mm Pleuel: Fußaufnahme im Gehäuse 65,5mm, Toleranz +0,03- +0,05mm, 7,5mm tief von Originaldichtfläche aus gemessen.

Der Quetschspalt sollte min. 1,3mm betragen und wird mittels mitgeliefertem Spacer passgenau eingestellt. Der Auslassstehbolzenabstand beträgt 62mm, Auspuffanlagen müssen entsprechend angepasst, bzw. mit einer geänderten Flanschplatte versehen werden.

FAZIT Echter Rennzylinder, der den Namen zu Recht trägt. Leistungen um 28 PS sind kein Problem und dennoch haltbar möglich.

Aluminium/ 58/ 60mm Bohrung/ 5 Überströmer/ 135/ 144ccm

Aluminiumzylinder, Hub 51mm, 97mm oder 105mm Pleuel, 5 Überströmer, Direkteinlass, W-Force Membrane, VERTEX Schmiedekolben mit 1,0mm Guss Kolbenring, bikonischen Kolbenbolzen, 8mm Auslassstehbolzen mit 62mm Stehbolzenabstand und 36mm Auslassdurchmesser, 8fach verschraubter, zentrierter CNC gefertigter und zweiteiliger Zylinderkopf mit separatem Brennraum (eloxiert), inkl. Dichtsatz. Peripherie des Motors sollte der Leistungssteigerung entsprechen und die Bedüsung sollte angepasst werden. Passt auf alle Vespa PV/ET3/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Das Motorgehäuse muss an die größeren Zylinderüberströmer angeglichen werden.

SIP-TIPP Hauptdüse anpassen und neue Zündkerze sind Pflicht. Rennwelle mit 20/20 oder 24/25mm Konus. Pleuellänge beachten. Auspuff VSP Race, FRANZ oder FALC, E-Zündung wie VESPATRONIC oder PARMAKIT, Vergaser 34- 38mm. Primär 2.54- 2.34, abgestimmt mit DRT Gangzahnrädern.

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
PARMAKIT W-Force AC 135ccm, Alu, Ø 58,0mm, 5 ÜS, Hub 51mm, 1 Kolri, ASS Ø 25mm, Zündkerze mittig, Pleuel 97mm	75044200	659,00
PARMAKIT W-Force AC 144ccm, Alu, Ø 60,0mm, 5 ÜS, Hub 51mm, 1 Kolri, ASS Ø 25mm, Zündkerze mittig, Pleuel 97mm	75044400	699,00
PARMAKIT W-Force AC 135ccm, Alu, Ø 58,0mm, 5 ÜS, Hub 51mm, 1 Kolri, ASS Ø 25mm, Zündkerze mittig, Pleuel 105mm	75044300	659,00
PARMAKIT W-Force AC 144ccm, Alu, Ø 60,0mm, 5 ÜS, Hub 51mm, 1 Kolri, ASS Ø 25mm, Zündkerze mittig, Pleuel 105mm	75044500	699,00

Firmen-Feature
PARMAKIT

Das Unternehmen präsentiert sich breit aufgestellt: Zum einen versteht man sich dort als spezialisierter Zulieferer der Industrie und als zuverlässiger Teilelieferant für Alltags-Vespisti. Zum anderen mischt Parmakit auch im Tuningsektor kräftig mit und bietet eine Reihe innovativer und speziell zu Rennzwecken entwickelter Spezialteile an; vom Alu-Zylinderkit bis hin zur variablen Zündeinheit. Die Erfahrungswerte dafür kommen oftmals direkt von der Rennstrecke und Parmakit Werksfahrer Tomas Pozza (er fährt einen SP09) konnte sich 2010 über einen Sieg in der Klasse V1 der Stage6 Trophy freuen.

Mehr als 2500 Produkte hat das Unternehmen aus Parma mittlerweile auf dem Markt. Selbst entworfen und – vom CNC-Fräsen bis hin zur Nikasilbeschichtung – von den 12 Mitarbeitern in zwei Hallen selbst gefertigt.

Mit der neuen ‚Vespa New Age sport production'-Linie, die in enger Zusammenarbeit mit dem italienischen Rennchampion STEFANO SCAURI entwickelt wurde, machen sie den italienischen Tuninggrößen Falc, Quattrini und Co. nun ernstzunehmend Konkurrenz.









§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

15044000





Rennauspuff Quattrine M1L
Mächtig Dampf für große Zylinder
Art.-Nr.: 40331500 429,00 €











Rennzylinder QUATTRINI M1L 125ccm §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/XL/XL2

Das **neue M1L** Zylinderkit verspricht eine weitere und deutliche Evolution zu den schon mächtig erfolgreichen **QUATTRINI** Zylindern. Waren die bekannten Zylinderkits schon ein Highlight in Leistung, Ausstattung und Qualität, so setzt das 2009er Kit noch deutlich einen drauf. 5 Überströmer und ein riesiger Membraneinlass versorgen den QUATTRINI Zylinder zuverlässig, Features wie zusätzliche Boysenports (Nebeneinlässe direkt in die Überströmer) und eine extragroße 4 Klappen Membrane sind selbstverständlich. Genauso ein großer Auslass mit 2 üppigen Nebenauslässen, ein zentrierter Zylinderkopf sowie ein Kolben aus italienischer Markenproduktion mit HQ 1mm Kolbenring. Alle QUATTRINI Zylinder sind sehr hochwertig gearbeitet und haben ein einzigartiges Finish. Racetechnik sowie überzeugende und standfeste Qualität schließen sich bei QUATTRINI nicht aus. Das Motorgehäuse muss modifiziert, aber in der ersten Ausbaustufe nicht geschweißt werden. Der QUATTRINI Ansaugstutzen ist für Vespa V50/ PV/ ET3 Modelle ausgelegt, bei der Verwendung in Vespa PK Modellen muss der Karosseriedurchgang zusätzlich bearbeitet werden. Der Auslassstehbolzen-Abstand beträgt 57mm. Manche Rennauspuffanlagen müssen hier minimal erweitert werden.

FAZIT Wer nach einer erfolgreichen Zylinder Evolution sucht, ist hier richtig aufgehoben. Die zwischen den Kühlrippen eingegossene Kennung „M1L-R" deutet ganz klar und selbstbewusst darauf hin: Merke: „R" steht für Race, Respect und Revolution.

Aluminium/ 56mm Bohrung/ 5 Überströmer/ 125,6ccm/ Direkteinlass

Aluminiumzylinder, Hub 51mm, 5 Überströmer/ je Seite 2 große geteilte Seitenüberströmer, Direkteinlass mit zusätzlichen Boysenports, 4 Klappen Membrane mit zusätzlichem Divider, 30mm Ansaugstutzen mit integriertem Stuffer, Kolben mit einem HQ 1,0mm Kolbenring, Auslass mit 2 zusätzlichen Nebenauslässen, 8mm Auslassstehbolzen, zentrierter Zylinderkopf mit kugelförmig ausgedrehtem Brennraum, inkl. Dichtsatz und Abdeckplatte für den Gehäuseeinlass (nur 2- Loch). Peripherie des Motors sollte der Leistungssteigerung entsprechen und die Bedüsung sollte angepasst werden. Passt auf alle Vespa PV/ET3/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Das Motorgehäuse sollte an die größeren Zylinderüberströmer angeglichen werden.

SIP-TIPP Hauptdüse anpassen und neue Zündkerze sind Pflicht. Rennwelle mit 20/20 oder 24/25mm Konus, Rennauspuff wie PM40, VSP Race, FRANZ, E-Zündung wie VESPATRONIC oder PARMAKIT, Vergaser 24- 34mm und Tassinari VForce Membran Art.-Nr. 27428000. For Race empfiehlt QUATTRINI eine 3.00 Primär. Eine längere Primär mit DRT Getrieberädern bietet zusätzlich optimale Variationsmöglichkeiten.

SIP-COMMUNITY Christoph Maier, alias Stoffi, STOFFI-SIP-Racing Team 2009:
„Der Zylinder ist mit Abstand das beste Rennkit. Super zu fahren. Grandios. Läßt sich wie ein POLINI Motor fahren: gleichmäßiger Dampf in allen Drehzahlbereichen. Nur hat er halt 4PS mehr als der POLINI Motor ;-) Macht auf der Straße garantiert auch Spaß."

SIP-COMMUNITY Michi Pesendorfer, STOFFI-SIP-Racing Team 2010:
„Beim 12 Stunden Rennen Anfang April 2010 haben wir den Roller mit dem M1L 09 Kit 8 1/2 Vollgas durchgefahren und waren lange führend. Dann habe ich mich leider ein paar mal grob verschaltet. Dadurch ist der Lima Keil abgeschert, die Zündung hat sich verstellt, der Zylinder wurde zu heiß und hat aufgegeben. Doch 8 1/2 Vollgas durchzuhalten - das muss ein anderer Zylinder erstmal nachmachen, Wahnsinn!"

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Rennzylinder QUATTRINI M1L 2011 125ccm Aluminium, Ø 56,0mm, 5 ÜS, Hub 51mm	15048000	489,00

Alex, SIP beantwortet:

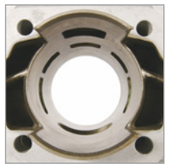
Bekomme ich bei SIP immer die aktuellste Evolutionsstufe?



Logo. Die Zylinder werden ständig weiterentwickelt und mit Jahreszahlzusätzen versehen. Unter **www.sip-scootershop.com** findet ihr immer die aktuellsten Versionen.

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

15031000







Rennzylinder QUATTRINI M1 125ccm §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/XL/XL2

Das **QUATTRINI M1 Zylinderkit** verbindet die Qualität des Pinasco mit der brachialen Power eines Zirri Zylinders. Bei einem 150m Abzugsrennen wurde bereits eine Zeit von 6,9 Sekunden erreicht, nur wenig mehr als Altmeister Scauri mit 6,48 Sekunden. Also, wer Zirri und Co. kennt, weiß auf welchen Höllentrip er sich mit einem Zylinder dieses Kalibers einlässt und das mit einer Qualität, die dem Stand der Technik entspricht! Dieser **QUATTRINI** Zylinder ist für Gehäuseeinlass ausgelegt und kann sowohl über Drehschieber, als auch mit Membraneinlass gefahren werden. Ideal für die, die vorhandene Ansaugstutzen weiter nutzen wollen und keine Modifikationen an der Karosserie vornehmen wollen. Das Motorgehäuse muss modifiziert, aber in der ersten Ausbaustufe nicht geschweißt werden. Bei Zentralzündkerze muss das Zündkerzenloch der Zylinderhaube angepasst werden!

FAZIT Je nach Ausbaustufe des Motors, ist er vielseitig einsetzbar – vom durchaus zuverlässigen Alltagsroller bis zum High-End Racer. Für jene die noch mehr Leistung herausholen möchten, bietet der Zylinder etliches an Potential. Hier wird es jedoch nötig, sowohl den Zylinder als auch das Motorgehäuse zu modifizieren. Maximal sind ca. 25 PS mit dem QUATTRINI Kit realisierbar.

Aluminium / 56mm Bohrung / 5 Überströmer / 125,6ccm

Aluminiumzylinder, Hub 51mm, 5 Überströmer/ je Seite 2 große geteilte Seitenüberströmer, Kolben mit einem HQ 1,0mm Kolbenring, 8mm Auslassstehbolzen, zentrierter Zylinderkopf mit kugelförmig ausgedrehtem Brennraum, Steuerzeiten: 126°/ 178°. Zwei Versionen mit mittiger oder herkömmlicher Zündkerzenposition verfügbar. Peripherie des Motors sollte der Leistungssteigerung entsprechen und die Bedüsung muss angepasst werden. Passt auf alle Vespa PV/ET3/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Das Motorgehäuse sollte an die größeren Zylinderüberströmer angeglichen werden.

SIP-TIPP Mit Zirri Silent, Renn/ Membranwelle, 24 Vergaser und Vespatronic Zündung bis zu 16 PS möglich. Rennwelle mit 20/20 oder 24/25mm Konus, Rennauspuff wie PM40, VSP Race, FRANZ, E-Zündung wie VESPATRONIC oder PARMAKIT, Vergaser 24- 30mm. Primär min. 2.86, bis max. 2.34 sollten dem Kit auch noch gegönnt werden.

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
QUATTRINI M1 125ccm, Aluminium, Ø 56,0mm, 5 ÜS, Hub 51mm, Zündkerze seitlich	15031000	389,00
QUATTRINI M1 125ccm, Aluminium, Ø 56,0mm, 5 ÜS, Hub 51mm, Zündkerze mittig	15032000	389,00

Firmen-Feature

QUATTRINI

QUATTRINI, FALC, PARMAKIT: Die neuen Kits aus Norditalien haben das Racetuning in den letzten Jahren mit einem Quantensprung nach vorne katapultiert. Hier hört man die potentiellen Pferdestärken schon in der Packung scharren. Ganz vorn mit dabei: Max Quattrini, der vor ungefähr sechs Jahren das M1 Zylinderkit entwickelte. Sein Unternehmen aus Felegara, in der Nähe von Parma, startete mit einer Initialzündung, denn es traf genau den Nerv der Zeit. Seitdem wird er nicht müde, ständig an Weiterentwicklungen zu tüfteln, die den wachsenden Ansprüchen seiner Kunden gerecht werden.

„1977 habe ich meine erste Vespa gekauft. Ohne Motor. Den habe ich aufgebaut, während meine Klassenkameraden nach der Schule auf dem Bolzplatz beim Fußballspielen waren. Ich weiß heute noch nicht, wo der Bolzplatz ist. ;-) Seitdem hat mich das Vespafieber nicht mehr losgelassen und es macht mir Spass und fordert mein Können heraus, immer mehr Leistung bei hoher Haltbarkeit aus den Vespa Motoren zu kitzeln. Bei meinen Zylindern lege ich höchsten Wert auf die Qualität der verwendeten Materialien. Jede einzelne Komponente muss absolut hochwertig sein, um einen guten Zylinder bauen zu können" erklärt Max. Und er muss es wissen, schließlich war er jahrelang Entwicklungsleiter bei Eurocilindro Srl. und damit zuständig für die Planung, Entwicklung und Produktion von hochwertigen Zylinderkits. Auch in anderen Bereichen des Zweitakttunings ist Max Quattrini kein unbeschriebenes Blatt. Vom klassischen Motorrad- und Racekart-Tuning bis hin zum Motorenbau für Flugzeuge und Skidoos, war er als Berater und Entwickler schon für die unterschiedlichsten Firmen tätig. Diesen vielseitigen Hintergrund lässt er nun in die Entwicklung seiner eigenen Zylinder einfließen. Sein Anspruch dabei: „Die Kits müssen nicht nur hochwertig und haltbar sein, sondern auch eine absolut konkurrenzfähige Performance liefern." Als echter Schrauber ist er natürlich noch lange nicht zufrieden mit dem aktuellen Status quo, sondern blickt ambitioniert in die Zukunft, in der er Zylinderkits produzieren will, die noch ein bisschen ausgefeilter sind… und noch ein bisschen potenter.



Rennzylinder FALC 130/144ccm Drehschieber §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/XL/XL2

Drehschiebergesteuert? Manche würden sagen „Old school pur". Doch Leistungen ab 20 PS ermöglichen einen perfekter Tuningeinstieg mit der effizienten FALC RACING Powerkur. Der 57x51er ist ideal für POLINI/MALOSSI Umsteiger. Mit dem FALC sind Leistungen bis 24 PS möglich und das mit Drehschieberansaugstutzen und ohne Motorgehäuse spindeln. Er ist damit der direkte Konkurrent zum QUATTRINI M1. Für den 60x51er muss das Gehäuse ausgespindelt werden. Der Zylinder ist für Drehschieberkurbelwellen mit einer Pleuellänge von 105mm ausgelegt. Der Auslassstehbolzenabstand beträgt 60mm, d.h. viele Rennauspuffanlagen müssen angepasst werden. Idealerweise wird hier gleich die passende FALC RACING Auspuffanlage verwendet.

FAZIT Wer nach den leistungsstärksten Drehschieber Tuningkits sucht, wird im FALC Programm fündig.

Aluminium / 57-60mm Bohrung / 51mm Hub/ 6-7 Überströmer / 130,14-144,20ccm/ Drehschiebereinlass

Aluzylinder mit beschichteter Laufbahn, Hub 51mm, je zwei große geteilte Seitenüberströmer, 8mm Auslassstehbolzen, Zylinderkopf mit optimierter Luftführung und herkömmlicher Zündkerzenposition, inkl. Dichtsatz. Peripherie des Motors sollte der Leistungssteigerung entsprechen. 57x51mm: 57mm Bohrung, 97mm Pleuellänge, 3fach geteilter Boostport, beschichteter Schmiedekolben mit einem Kolbenring, trapezförmiger Auslass, Abstand der Auslassstehbolzen 52mm, 60x51mm: 60mm Bohrung, 105mm Pleuellänge, zweigeteilter Boostport, POLINI AF1 Kolben mit 2 Kolbenringen, geteilter Auslass, Abstand der Auslassstehbolzen 60mm

SIP-TIPP Renn-/Rennlippenwelle mit 20/20 oder 24/25mm Konus, VSP, PM, FRANZ oder FALC Rennauspuff und 34er Vergaser sind Pflicht. Elektronische Zündung wie VESPATRONIC empfehlenswert. Bei HP4 Lüfterrad oder der PARMAKIT Zündung muss am Zylinder eine Kühlrippe entfernt werden.

SIP-COMMUNITY Jochen Undesser alias Undi hat den Meister interviewt, 02/2009: „Der neue Mono (57x51) ist Plug and Play und steht in direkter Konkurenz zum M1. Mit seiner neuen Drehschieberwelle mit 51 Hub, seinen Ansauger für 38 !!!!! Vergaser und einem guten Auspuff mit normaler Pheripherie sollten immer noch gut fahrbare 20 PS anstehen.

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
FALC 130ccm, Alu, Ø 57,0mm, 7 ÜS, Hub 51mm	40441200	499,00
FALC 144ccm, Alu, Ø 60,0mm, 6 ÜS, Hub 51mm	40441100	549,00



40441300





40441200







Rennzylinder FALC 130/144ccm, Direkteinlass, 51mm §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/XL/XL2

Das Wettrüsten geht weiter! Nach dem M1 und den Parmakits ist nun der FALC das Neueste, was die italienische Sprinterserie an Brachialzylindern hervorbringt. Lauro Cafforio bietet seine Zylinderkits mit 130ccm und 144ccm an. Wer auf der Suche nach mehr Hubraum und Drehmoment ist, hat also alle Wahlmöglichkeiten!

Das Motorgehäuse muss modifiziert, allerdings in der ersten Ausbaustufe nicht geschweißt werden. Dies ist aber zu empfehlen, um eine maximale Überströmergröße zu erreichen. Der Ansaugstutzen ist für Vespa V50/PV/ET3 Modelle ausgelegt, allerdings sollte aufgrund des Ansaugrohrdurchmessers der Karosseriedurchgang zusätzlich erweitert werden. Gleiches gilt auch bei der Verwendung in Vespa PK Modellen.

FAZIT Neben dem M1 und dem M1L der ultimative Rennzylinder für Smallframe mit einer Leistung von bis zu 30PS.

Aluminium / 57-60mm Bohrung / 51mm Hub/ 5 Überströmer / 130-144ccm/ Direkteinlass

Aluzylinder mit beschichteter Laufbahn, Hub 51mm, 97-105mm Pleuellänge, je zwei große geteilte Seitenüberströmer und Direkteinlass mit zusätzlichen Boysenports, 6 Klappen Membrane, beschichteter Hochleistungskolben mit einem Kolbenring, geteilter Auslass, 8mm Auslassstehbolzen, Zylinderkopf mit optimierter Luftführung und herkömmlicher Zündkerzenposition, inkl. Dichtsatz und 38mm Ansaugstutzen mit strömungsoptimierenden Stuffer. Peripherie des Motors sollte der Leistungssteigerung entsprechen.

SIP-TIPP Vollwangen/-Lippenwelle mit 20/20 oder 24/25mm Konus, FALC Rennauspuff, 34er Vergaser und Tassinari VForce Memran Art.-Nr. 27426000 sind Pflicht. Elektronische Zündung wie VESPATRONIC empfehlenswert. Bei HP4 Lüfterrad oder der PARMAKIT Zündung muss am Zylinder eine Kühlrippe entfernt werden.

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
FALC 130ccm, Alu, Ø 57,0mm, Hub 51mm, Pleuel 97mm	40441900	699,00
FALC 130ccm, Alu, Ø 57,0mm, Hub 51mm, Pleuel 105mm	40441300	699,00
FALC 144ccm, Alu, Ø 60,0mm, Hub 51mm, Pleuel 105mm	40441800	699,00



FALCTASTIC 57

Patrick Scharf /// 32 Jahre /// Wolfsberg ///

Vor etwa 2 Jahren kaufte Patrick in Italien eine ET3 im originalen Zustand. Von der Primavera, die ihm immer schon besser gefiel, übernahm er Schriftzüge, Fußbremshebel und andere kleine Details. Um den optischen Eindruck eines alten Rollers zu erhalten, wurden an der Karosserie nur ganz dezente Umbauten vorgenommen. Die Gabel wurde um ca. 3,5cm gekürzt, ein Drop Bar verbaut. Der Rest ist schöne Nostalgie.

Ein anderes Bild im Inneren… Schnell war klar, dass Polini, Malossi und Co. nicht ausreichen würden, um ordentlich Saft zu geben'. Patrick entschied sich für einen 57mm Falc Zylinder, den er mit einer 54mm Welle und Exzenterzapfen auf 56mm Hub brachte. Insgesamt macht das dann 143ccm. Um mehr Kolbenspiel zu haben wurde der Zylinder nachträglich auf 7/100mm gehont.

Alle Teile an Zylinder, Kopf, Motor und Welle wurden überarbeitet und für den Straßengebrauch optimiert. „Der Motor ist nicht für den Prüfstand auf max. Leistung getrimmt", erklärt Patrick, „Ich meine mit der einen oder anderen kleinen Veränderung sind da schon noch 1 oder 2 PS drin".

Beatmet wird der Falc durch einen eindrucksvollen 39mm Vergaser. Weitere Eckpunkte des Setups sind eine VForce Membran sowie eine CNC gefräste Kupplung, ausgelegt für bis zu 6 Beläge, um genügend Reibfläche zu haben. Und nachdem Patrick's Falc innerhalb der ersten 200km bereits zwei originalen Zündgrundplatten verschlissen hatte, erwies sich auch die Vespatronic als gute Investiton.

Rahmen	
Vespa Primavera ET3	
Drop-Bar, Gabel gekürzt	
Beleuchtung: Siem	
Fahrwerk	
Stoßdämpfer Bitubo vorn	
Stoßdämpfer Bitubo hinten	
Bremsanlage original	
Bereifung Paceman 3.00-10	
Motor	
Gehäuse Vespa PK50	
Zylinder Falc 57x54	
Zündung Vespatronic	
Ansaugstutzen Falc modifiziert	
Kupplung Eigenbau CNC gefräst	
Auspuffanlage Falc 07	
Getriebe 27/69 Primär mit 28Z Primärrad	
Langer 1. und 2., kurzer 3. und 4. Gang DRT	
Vergaser PWK 39	
Leistung	
35,6 PS	









§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



Tuning
Zylinder 125ccm

Vollwangenwelle FALC Racing
für Vespa 90-125/PV/ET3/PK
Art.-Nr.: 40441500
589,00 €

125ccm Klasse 54 Hub 53-54mm

54mm Hub heißt derzeit das Zauberwort im Smallframe-Tuning. Mit einer Kurbelwelle mit 54mm Hub hat man einen deutlichen Zuwachs an Hubraum und wie schon gesagt, „Mehr Hubraum = Mehr Leistung". Alle Zylinder der 125ccm Klasse 51mm können auch mit einer 54mm Welle gefahren werden, müssen dafür aber mit passenden Kopf- und Fußdichtungen versehen werden. Die folgenden Zylinder sind nur für 54mm Wellen ausgelegt.



40440200







Rennzylinder FALC „Babyfalc" 123ccm §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/XL/XL2

LAURO CAFFORIO von der kleinen Tuningschmiede **FALC RACING** beglückt nicht nur die Piloten der großen Klasse mit Brachialzylindern. Er bringt mit dem „**Babyfalc**" und seinen 123ccm auch die Konkurrenten in der kleinen Klasse zum Schwitzen. Wobei der Ausdruck „Babyfalc" eher verwirrt und ein gesundes Understatement zeigt – „Monsterbaby" wäre hier eher angebracht! Dies ist ein reinrassiger und echter Quadrathuber mit 54mm Bohrung und 54mm Hub. Leistungswerte zwischen 24 und 28 PS, je nach verwendetem Auspuff, zeigen wo hier ein mögliches Ende liegt! Die Zylinderkits werden in Handarbeit von der kleine Tuningschmiede FALC RACING hergestellt und einzeln sorgfältig nachbearbeitet. Der Ansaugstutzen ist für Vespa V50/ PV/ ET3 Modelle ausgelegt, allerdings sollte auf Grund des Ansaugrohrdurchmessers der Karosseriedurchgang zusätzlich erweitert werden. Gleiches gilt auch bei der Verwendung in Vespa PK Modellen.

FRZIT Der schönste, exklusivste und leistungsstärkste Zylinder < 125ccm.

Aluminium/ 54mm Bohrung/ 54mm Hub/ 6 Überströmer/ 123,67ccm

Aluminiumzylinder mit beschichteter Laufbahn, Hub 54mm, 105mm Pleuellänge, je zwei große geteilte Seitenüberströmer, Direkteinlass mit zusätzlichen Boysenports, 6 Klappen Membrane, beschichteter Kolben mit 1Kolbenring, geteilter Auslass, 8mm Auslassstehbolzen, Zylinderkopf mit optimierter Luftführung und herkömmlicher Zündkerzenposition, inkl. Dichtsatz und Ansaugstutzen mit strömungsoptimierenden Stuffer. Peripherie des Motors sollte der Leistungssteigerung entsprechen und die Bedüsung muss angepasst werden. Passt auf alle Vespa PV/ET3/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Das Motorgehäuse muss an die größeren Zylinderüberströmer angeglichen werden.

SIP-TIPP Für dieses Kit ist eine FALC Kurbelwelle mit 54mm Hub und 105mm Pleuel erforderlich, FALC Rennauspuff, 34er Vergaser sind Pflicht. Elektronische Zündung wie VESPATRONIC empfehlenswert. Bei HP4 Lüfterrad oder der PARMAKIT Zündung muss am Zylinder eine Kühlrippe entfernt werden.

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
FALC „Babyfalc" 123ccm , Alu, Ø 54,0mm, 6 ÜS, Hub 54mm, Pleuel 105mm	40440200	699,00



40441700

Rennzylinder FALC Racing 138/153ccm, Direkteinlass, 54mm §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/XL/XL2

Das Wettrüsten geht weiter! Nach dem M1 und den Parmakits ist nun der **FALC** das Neueste, was die italienische Sprinterserie an Brachialzylindern hervorbringt. Diese Zylinderkits werden in Handarbeit von der kleine Tuningschmiede **Falc Racing** hergestellt und einzeln per Hand nachbearbeitet. **Lauro Cafforio** bietet seine Zylinderkits mit 130cc, 144cc und 152cc an. Wer auf der Suche nach mehr Hubraum und Drehmoment ist, hat also alle Wahlmöglichkeiten! Das Motorgehäuse muss modifiziert, allerdings in der ersten Ausbaustufe nicht geschweißt werden. Dies ist aber zu empfehlen, um eine maximale Überströmergröße zu erreichen. Der Ansaugstutzen ist für Vespa V50/ PV/ ET3 Modelle ausgelegt, allerdings sollte auf Grund des Ansaugrohrdurchmessers der Karosseriedurchgang zusätzlich erweitert werden. Gleiches gilt auch bei der Verwendung in Vespa PK Modellen.

FRZIT Neben dem M1 und dem M1L der ultimative Rennzylinder für Smallframe mit einer Leistung von bis zu 30PS.

Aluminium / 57 oder 60mm Bohrung / 54mm Hub/ 5 Überströme / 138 oder 153ccm/ Direkteinlass

Aluminiumzylinder mit beschichteter Laufbahn, Hub 54mm, 105mm Pleuellänge, je zwei große geteilte Seitenüberströmer, Direkteinlass mit zusätzlichen Boysenports, 6 Klappen Membrane, beschichteter Hochleistungskolben, geteilter Auslass, 8mm Auslassstehbolzen, Zylinderkopf mit optimierter Luftführung und herkömmlicher Zündkerzenposition, inkl. Dichtsatz und 38mm Ansaugstutzen mit strömungsoptimierendem Stuffer. Peripherie des Motors sollte der Leistungssteigerung entsprechen.

SIP-TIPP Für dieses Kit ist eine FALC Kurbelwelle mit 54mm Hub und 105mm Pleuel erforderlich, FALC Rennauspuff, 34er Vergaser und Tassinari VForce Membran Art.-Nr. 27426000 sind Pflicht. Elektronische Zündung wie VESPATRONIC empfehlenswert. Bei HP4 Lüfterrad oder der PARMAKIT Zündung muss am Zylinder eine Kühlrippe entfernt werden.

SIP-COMMUNITY Christoph Meier, alias Stoffi, SIP-Stoffi- Racing Team: „Ich bin ja schon viele Mopeds gefahren, aber so was hab ich noch nie erlebt. Der Falc kommt erst dezent und beißt dann an, dass man Mühe hat, den Roller unter Kontrolle zu halten. Unser Rennroller hat jetzt 26,9 PS. Wahnsinn."

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
FALC 138ccm, Alu, Ø 57,0mm, 5 ÜS, Hub 54mm, Pleuel 105mm	40441400	699,00
FALC 153ccm, Alu, Ø 60,0mm, 5 ÜS, Hub 54mm, Pleuel 105mm	40441700	699,00

Firmen-Feature

FALC

Lauro Caforio hat bereits im zarten Alter von 10 Jahren an 2-Taktmotoren geschraubt. Er tuned und fährt selbst nicht nur Vespa, sondern auch Moto Cross Bikes und Rennboote. Mitte der 90er Jahre war er als Mechaniker für Carpimotor bei der Moto Cross WM dabei und die Rennboot-Motoren, die er zusammen mit VRP entwickelt hat, gewannen die Europa- und Weltmeisterschaft in den Klassen 350ccm und 500ccm.

Seine Erfahrung macht er seit jeher auf der Strecke und seit einigen Jahren setzt er diese auch in eigenen Entwicklungen um. Zusammen mit seiner Frau Anna gründet er 2005 ‚FALC Racing' und stieß damit eine kleine Revolution im High End Smallframe-Tuning an. Seitdem ist der Name FALC aus der internationalen Renn-Szene nicht mehr wegzudenken, denn er steht für handgefertigte Spezialteile: technisch das Maß der Dinge, produziert auf höchstem Niveau.







§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



Foto: Bernhard Rampf

Rennsport ist unsere grosse Leidenschaft. Egal ob Quartermile, Runden- oder Langstreckenrennen – wenn Benzin in der Luft liegt und das Kreischen der hochgezüchteten Motoren auf der Rennstrecke ertönt, bekommen wir eine Gänsehaut! In der ESC (European Scooter Challenge) sind wir mit zwei äußerst schlagkräftigen Teams vertreten:

GSF – SIP Racing Team
Fahrer: Michael Betz, Jens Fischer, Robert Leibfarth, Christian Kachel und Andreas Putz (im Bild rechts Schrauber Andreas Bayer).

STOFFI – SIP Racing Team
Fahrer: Markus Angleitner, Christof „Stoffi" Meier, Robert „Zini" Zinnöcker, Michi Pesendorfer.

Wer sich für VESPA Rennsport interessiert, sollte sich eins der vielen ESC Rennen im Jahr unbedingt ansehen. Wir berichten von jedem Rennen in unserem Klassik Szene Blog:
www.sip-scootershop.com/community/blogs/

Von allen ESC Rennen berichten wir exklusiv über unseren youtube Kanal „SIP TV"! Am besten gleich abonnieren und immer aktuell informiert werden.
www.youtube.com/scootershop

STOFFI - SIP Racing Team bei facebook:
www.facebook.com/rennteam

Danke für den Support!
Michael Betz und Team,
GSF SIP Racing Team

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Rennzylinder POLINI Evo 135ccm Direkteinlass §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/XL/XL2

Für alle, die MEHR wollen, hat **POLINI** MOTORI einen neuen Leckerbissen im Programm: Das EVOLUTION Zylinderkit mit Direkteinlass. Die Membran-Version des EVOLUTION Kits kommt mit einer 6 Klappen-Carbon-Membran. Der Aluminium-Zylinder hat einen geteilten Auslass und ist ebenfalls mit dem neuen POLINI Zylinderkopf ausgestattet. Die zusätzlichen Kühllamellen sorgen für eine verbesserte Kühlung.

Um diesem Kit auf die 135cc zu helfen, muss die speziell hierfür entwickelte POLINI Vollwangenkurbelwelle mit 102mm Pleuel (Artikelnummer 210.0034) verwendet werden. Das Kurbelgehäuse muss dabei ausgespindelt werden, um Platz für den 52,8mm Hub zu schaffen.

FAZIT POLINI untertitelt die EVOLUTION Membranversion mit ‚Voglio di piu' - „Ich will mehr" und der Name ist Programm. Das LAMELLAREVOLUTION Kit ist eine potente Alternative zu Parmakit o.ä., das je nach Peripherie leistungsmäßig deutlich Luft nach oben lässt.

Aluminium / 57mm Bohrung / 6 Überströmer / 135ccm

Aluminiumzylinder mit Nikasil Laufbahn, Hub 52,8mm, 102mm Pleuellänge, 6 Überströmer, 6 Klappen Membran (Karbon, 0,4mm) beschichteter Kolben mit 1,5mm Kolbenring (verchromt S10), perfekt angepasste Verdichtung, knackige Steuerzeiten, geteilter Auslass, neuer **POLINI** Zylinderkopf wird mitgeliefert, inkl. Dichtsatz. Peripherie des Motors sollte der Leistungssteigerung entsprechen und die Bedüsung sollte angepasst werden. Passt auf alle Vespa PV/ET3/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Das Motorgehäuse muss an die größeren Zylinderüberströmer angeglichen werden.

SIP-TIPP Für dieses Kit ist eine Kurbelwelle mit mehr als 52,8mm Hub und 105mm Pleuel erforderlich, z.B die DRT oder POLINI Evo oder auch die MAZZUCCHELLI 54mm. Ein POLINI Evo 2 oder VSP Race Auspuff sind Pflicht, elektronische Zündung wie VESPATRONIC oder POLINI eine notwendige Ergänzung.

SIP-COMMUNITY **User Stoffi, Stoffi-SIP Racing Team, 06/2011:**
„Die beste Antwort auf FALC. Endlich ein Zylinder, der den Geldbeutel schont und dennoch konkurrenzfähig zu den FALCs ist. Auf dem Prüftstand zwar weniger Leistung, aber auf der Rennstrecke hängt er dennoch jedem FALC am Heck. Gesteckt mit 54er Mazzu Welle und ohne Bearbeitung hat unsere Rennkiste 25PS. Brutales Drehmoment und haltbar. Unser ESC Tip für 2011!"

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
POLINI Evo 135ccm Direkteinlaß, Alu, Ø 57,0 mm, 6 ÜS	14002120	469,00





Rennauspuff VSP ROAD
Perfekt auf allen POLINIs. Viel Dampf und dennoch unauffällig.
Art.Nr. VSPRW
339,00 €

14002120











Tech TiPP - Tuningübersicht



Die Tuningübersicht soll eine Grundabstimmung für Zündung, Vergaser Hauptdüse (HD), Zündkerze und Getriebe bieten. Es sind in jeder Kubik-Klasse einige Beispiele mit verschiedenen Zylinder-, Vergaser-, Kurbelwellen- und Auspuffkombinationen gelistet. Die Kupplung kann jeweils von Sport Kupplungsbelägen bis Rennkupplungen erweitert werden. Die Zündung kann bei jedem Motor durch eine VESPATRONIC/PARMAKIT ersetzt werden. Die gelisteten Werte werden davon nicht berührt.

Diese Werte sind Erfahrungswerte von so realisierten Tuningprojekten. Eine Vergaserabstimmung in Südtirol ist höhenbedingt anders als an der Nordsee. Daher sind alle angegebenen Werte nur Anhaltspunkte und jeder Motor muss individuell abgestimmt werden. Eine Gewähr für Motorschäden kann nicht übernommen werden.

Wer darüber hinaus Fragen hat, sollte die verschiedenen SIP Foren/Communities unter **www.sip-scootershop.com** checken.

Tuningübersicht Smallframe

	Zylinder	ccm		Vergaser	ASS	Düse (HD)	Auspuff	Welle	Hub	Übersetzung	Zündkerze	ZZP°
50ccm	D.R.	50	Road	16.10	D	60-65	SIP Krümmer	Standard	43	Standard	W5AC	19°
	POLINI	50	Sport	16.10	D	60-65	SITO Plus	Standard	43	16/19 (4.31)	W4AC	17°
	POLINI	50	Race	16.16	D	60-65	ET3-Banane	Standard	43	16/19 (4.31)	W4AC	17°
75ccm	D.R.	75	Road	16.16	D	65-72	SITO Plus	Standard	43	16/19 (4.31)	W4AC	17°
	D.R. F1	75	Race	19.19	M	78-86	POLINI Banane	Renn-	43	18/67 (3.72)	W4AC	19°
	POLINI	75	Sport	16.16	D	65-72	ET3-Banane	Standard	43	18/67 (3.72)	W4AC	17°
	POLINI Racing	75	Race	19.19.	M	85-95	POLINI Righthand	Renn-	43	18/67 (3.72)	W4AC	18°
	PINASCO	75	Road	Std.	M	80	SITO PLUS	Standard	43	Automatik	W4AC	18°
	MALOSSI	75	Sport	16.16	D	65-72	MALOSSI	Renn-	43	21/72 (3.43)	W4AC	17°
85ccm	D.R.	85	Road	19.19	D	75-82	SITO Plus	Standard	43	25/72 (2.88)	W4AC	17°
	POLINI	85	Sport	19.19	D	75-82	ET3-/SS-Banane	Renn-	43	24/69 (2.88)	W4AC	18°
	POLINI	85	Race	20.20	D	75-82	POLINI-Banane	Renn-	43	26/69 (2.76)	W4AC	18°
102ccm	D.R.	102	Road	19.19	D	78-84	SITO Plus	Renn-	43	25/69 (2.65)	W4AC	19°
	PINASCO Alu	102	Sport	20.20	D	80-88	POLINI/LEOVINCE	Renn-	43	24/72 (3.00)	W4AC	17°
	POLINI	102	Race	20.20	D	88-98	POLINI Evo II	Renn-	43	21/60 (2.86)	W4AC	18°
	MALOSSI	102	Race	20.20	D	88-98	MALOSSI Banane	Renn-	43	25/72 (2.88)	W4AC	17°
112ccm	POLINI	112	Sport	20.20	D	85-92	ET3-/SS-Banane	Renn-	43	26/69 (2.76)	W4AC	16°
	MALOSSI	112	Race	24.24	M	90-115	POLINI Evo II	Renn-	43	23/60 (2.61)	W3AC	16°
125-136ccm	D.R./ POLINI	130	Road	19.19	D	80-85	ET3-/SS-Banane	Standard	51	26/69 (2.76)	W3AC	16°
	PINASCO	125	Road	19.19	D	80-85	ET3-/SS-Banane	Renn-	51	23/60 (2.61)	W3AC	17°
	POLINI	130	Sport	24.24	D	90-100	POLINI-Banane	Renn-	51	26/69 (2.65)	W3AC	17°
	POLINI GS	130	Race	30	M	105-115	VSP Race	Lippen-	51	27/69 (2.56)	W3AC	16°
	POLINI Racing	130	Race	30	D	110-120	POLINI Evo II	POLINI Evo	51	23/58 (2.52)	W3AC	16°
	POLINI DA	130	Race	24/25	D/M	95-115	POLINI-Banane	Renn-	51	21/60 (2.86)	W3AC	16°
	MALOSSI	136	Race	25	DA	98-118	FRANZ	Vollwangen-	51	21/60 (2.86)	W3AC	16°
	MALOSSI	136	Race	30	DA	105-120	VSP Race	Vollwangen-	51	23/58 (2.52)	W3AC	17°
123-153ccm	PARMAKIT SP09		Sport	24-35	D	nach Abst.	PM40	Renn-	51	21/60 (2.86)	W3AC	16°
	PARMAKIT	130	Sport	PHB 30	D	115-125	VSP Road	Renn-	51	27/69 (2.56)	W3AC	16°
	PARMAKIT	130	Sport	25	M	125-138	PARMAKIT	Vollwangen-	51	21/60 (2.86)	W2CC	17°
	PARMAKIT	130	Race	TMX 30	M	240-280	VSP Race	Vollwangen-	51	27/69 (2.56)	W2CC	17°
	PARMAKIT SP09	130	Race	TMX 30	M	250-300	PARMAKIT SP09	Lippen-	51	27/69 (2.56)	W2CC	17°
	PARMAKIT W-Force	135	Race	PHB 25/30	DA	130-145	FRANZ	Vollwangen-	51	27/69 (2.56)	W2CC	17°
	PARMAKIT W-Force	144	Race	TM 35	DA	260-320	Bullet Pipe Design	Vollwangen-	51	27/69 (2.56)	W2CC	17°
	PARMAKIT LC	130	Race	TM 35	M	260-320	VSP Race	Vollwangen-	51	27/69 (2.56)	W2CC	17°
	PARMAKIT W-Force LC	135	Race	PHB 25/30	DA	130-145	FRANZ	Vollwangen-	51	27/69 (2.56)	W2CC	17°
	PARMAKIT W-Force LC	144	Race	TM 35	DA	260-320	Bullet Pipe Design	Vollwangen-	51	27/69 (2.56)	W2CC	17°
	QUATTRINI M1	125	Sport	PHB 30	D	118-128	JL Seigiorni	Renn-	51	27/69 (2.56)		16°
	QUATTRINI M1L	125	Race	PHB 30	DA	122-135	VSP Race	Vollwangen-	51	27/69 (2.56)		16°
	QUATTRINI M1L	125	Race	TM 35	DA	260-330	QUATTRINI	Vollwangen-	51	27/69 (2.56)		16°
	QUATTRINI M1A	125	Race	TMX 38	DA	280-360	QUATTRINI	Vollwangen-	51	27/69 (2.56)		16°
	POLINI Evo	130	Race	PHB 30	D	110-120	POLINI Evo II	POLINI Evo	51	27/69 (2.56)	W2AC	16°
	POLINI Evo	130	Race	TMX 30	DA	240-280	POLINI Evo II	POLINI Evo	52,8	24/58 (2.42)	W2AC	16°
	FALC		Race	34	DA	nach Abst.	FALC	Vollwangen-	54	29/68 (2.34)	W2AC	16°

Lachgas Kit

alle Vespa Modelle

Vorab erstmal ein paar kurze Infos was **Lachgas** eigentlich ist: Lachgas (Distickstoffoxid) hat die chemische Formel N2O. Es ist weder explosiv noch brennbar. Durch den hohen Sauerstoffanteil verbessert es die Verbrennung im Motor stark.

Beim **PIRANHA** Kit handelt es sich um ein nasses Lachgassystem. Das bedeutet, dass das Gas zusammen mit Benzin in den Ansaugkanal eingespritzt wird. Diese Methode ist weitaus schonender für den Motor als die herkömmliche trockene Version, bei der nur das Gas unter Hochdruck in den Brennraum gelangt und es somit zu einer plötzlichen Abmagerung der Gemischzusammensetzung kommt. Bei gut abgestimmten Motoren kann N2O so lange zugeschaltet werden, bis die Flasche leer ist. Der optimale N2O Druck liegt bei 900PSI. Das System eignet sich für alle Einzylinder-Motoren, egal ob Scooter, Quad oder Motorrad. Im Lieferumfang sind eine 2,5lb Flasche/2ft Leitung, Hauptschalter, Piranha Nozzle, Volllastschalter, Benzinleitung, Relais, Magnetventile, Flaschenhalter, alle Kleinteilen und eine Benzinpumpe enthalten. Batterie ist Vorraussetzung (entweder im Kabelbaum mit Ladung über Zündanlage oder separat mit externer Ladung). Batterie nicht im Kit enthalten. Der Lachgassatz kann an 2- und 4-Takt Motoren montiert werden!

Das Kit kommt mit einer leeren 2,5lb Alu-Flasche, original NX. Leider können wir keine befüllten Flaschen verschicken, da es sich um „Gefahrgut" handelt. Die Befüllung klappt bei jedem lokalen Gashändler, fragt nach technischem Lachgas, das Medizinische kann als Droge missbraucht werden und wird daher nur an Krankenhäuser abgegeben... In den meisten Fällen muss man allerdings eine 5kg Flasche abnehmen, was aber kein Schaden ist, da so problemlos nachbefüllt werden kann. Lachgas ist flüssig, die Umfüllung in die kleine Flasche ist kein großes Problem.

SIP-COMMUNITY user „motours":
„wow. Bringt unglaublich viel schub das ding!!!!!!!!!"

Lachgaskit	Art.-Nr.	€
NX für 1-Zylinder	245893	680,00



245893











Tuning
Zylinder 125ccm

Luftgekühlte Zylinder haben eine schlechtere und ungleichmäßigere Wärmeabfuhr. Das Lüfterrad stellt einen nicht zu unterschätzenden Leistungs- und Drehzahlvernichter dar. Ein wassergekühlter Motor ist von Haus aus stärker und haltbarer. Ein wassergekühlter, kälterer Zylinderkopf erlaubt ein höheres Verdichtungsverhältnis. Ein kälterer Zylinder lässt sich mit mehr Benzin-Luftgemisch füllen als ein heißer. Einziger Nachteil ist der Mehraufwand für Kühler, Schläuche, Pumpe, Ausgleichsbehälter. Sie stellen auch eine mittelgroße Fehlerquelle dar. Daher ist H²O-LC Tuning nur was für Profis.





75044600

Rennzylinder
PARMAKIT / W-Force H²O 144ccm §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/XL/XL2

Den **PARMAKIT** W-Force gibt es auch in der wassergekühlten Version. Bei diesem **Zylinderkit** werden zusätzlich die obersten 3 Kühlrippen entfernt und mit einem H²O Kopf mit mittiger Zündkerzenposition versehen. Optimale Brennraumform, bessere Kühlung und eine höhere Verdichtung sind hier vorhanden.

Wassergekühlte Renn-Vespen waren und sind schon immer die Magnete auf jeder Customshow und jedem Quartermile-Rennen.

FAZIT Bisher gab es fast nichts in LC Form und wenn, nur grob gefertigt. Die PARMAKITs eröffnen hier nun ganz ungeahnte Möglichkeiten.

Aluminium/ 60mm Bohrung/ 5 Überströmer/ 144ccm Aluzylinder, Hub 51mm, 105mm Pleuel, 5 Überströmer, VERTEX Schmiedekolben mit 1,0mm Guss Kolbenring, bikonischen Kolbenbolzen, 8mm Auslassstehbolzen mit 62mm Stehbolzenabstand und 36mm Auslassdurchmesser, 8fach verschraubter, zentrierter, CNC gefertigter und zweiteiliger H²O Zylinderkopf mit separatem Brennraum (eloxiert), mit mittiger Zündkerzenposition, inkl. Dichtsatz.

W-Force: Direkteinlass, W-Force Membrane, Peripherie des Motors sollte der Leistungssteigerung entsprechen. Passt auf alle Vespa PV/ET3/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Das Motorgehäuse muss an die größeren Zylinderüberströmer angeglichen werden.

SIP-TIPP Rennwelle mit 20/20 oder 24/25mm Konus mit 105mm Pleuel nötig. Auspuff VSP Race, FRANZ oder FALC, E-Zündung wie VESPATRONIC oder PARMAKIT, Vergaser 34- 38mm und Tassinari VForce Memran (Art.-Nr. 27423000). Primär 2.54- 2.34, abgestimmt mit DRT Gangzahnrädern. Wasserkühler, Wasserpumpe, Temperaturfühler und Schläuche nicht vergessen.

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
PARMAKIT W-Force LC 144ccm, Ø 60mm, Alu, 5 ÜS, Hub 51mm, Pleuel 105mm, Direkteinlass	75044600	699,00



Rennzylinder QUATTRINI M1A 125ccm §

QUATTRINI belohnt jetzt alle AC Gelangweilten mit seiner wassergekühlten 2010er Zylinderevolution. Das neue **M1A Zylinderkit** ist der erste ausschließlich für Vespa Smallframe entwickelte H²O Aluminium Zylinder mit Direkteinlass. Dieses Kit verspricht ein weiteres Upgrade zu den schon mächtig erfolgreichen luftgekühlten QUATTRINI Zylindern. 5 Überströmer, ein riesiger Membraneinlass, zusätzliche Boysenports (Nebeneinlässe direkt in die Überströmer) und eine extragroße 4 Klappen Membrane sind selbstverständlich. Genauso ein großer Auslass mit 2 üppigen Nebenauslässen und ein zentrierter Zylinderkopf mit mittiger Zündkerze. Racetechnik, sowie überzeugende und standfeste Qualität schließen sich bei QUATTRINI nicht aus. Der QUATTRINI Ansaugstutzen ist für Vespa V50/ PV/ ET3 Modelle ausgelegt, bei der Verwendung in Vespa PK Modellen muss der Karosseriedurchgang zusätzlich bearbeitet werden. Auslassstehbolzen Abstand 57mm: Erhältliche Rennauspuffanlagen müssen hier minimal erweitert werden.

FAZIT Wem Luftkühlung im Hinblick auf Standfestigkeit und gleichbleibende Leistung zu unsicher ist, sollte den M1A wählen. Perfekte Leistung, super standfest.

Aluminium/ H²O / Wassergekühlt/ 56mm Bohrung/ 5 Überströmer/ 125,6ccm/ Direkteinlass Aluzylinder, H²O/ Wassergekühlt, Hub 51mm, 5 Überströmer/ je Seite 2 große geteilte Seitenüberströmer, Direkteinlass mit zusätzlichen Boysenports, 4 Klappen Membrane mit zusätzlichem Divider, 30mm Ansaugstutzen mit integriertem Stuffer, Kolben mit einem HQ 1,0mm Kolbenring, Auslass mit 2 zusätzlichen Nebenauslässen, 8mm Auslassstehbolzen, zentrierter Zylinderkopf mit kugelförmig ausgedrehtem Brennraum, Langgewindezündkerze, inkl. Dichtsatz und Abdeckplatte für den Gehäuseeinlass (nur 2-Loch). Peripherie des Motors sollte der Leistungssteigerung entsprechen und die Bedüsung sollte angepasst werden. Passt auf alle Vespa PV/ET3/PK/XL/XL2 Modelle, außer PK Automatik. Das Motorgehäuse sollte an die größeren Zylinderüberströmer angeglichen werden.

SIP-TIPP VSP Race, FRANZ, E-Zündung wie VESPATRONIC oder PARMAKIT, Vergaser ab 28mm und Tassinari VForce Membran Art.-Nr. 27428000 empfehlenswert. For Race empfiehlt QUATTRINI eine 3.00 Primär. Eine längere Primär mit DRT Getrieberäder bietet zusätzlich optimale Variationsmöglichkeiten. Wasserpumpe, Kühlschläuche und Wasseranzeige nicht vergessen!

Rennzylinder QUATTRINI M1A 125ccm, für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/XL/XL2, Alu, Ø 56,0mm, 5 ÜS, Hub 51mm, ASS Ø 30mm	Art.-Nr. 15047000	€ 569,00

Zubehör

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Kühler MALOSSI L=300mm B=210mm komplett, für MHR Kit	71911500	201,00
Kühler MALOSSI MHR Trophy GILERA Runner L=300mm B=160mm	M719786	218,00
Kühler MALOSSI MHR PIAGGIO ZIP SP (01->) L=300mm B=190mm H=40mm Ø=24mm	M7111862	202,00
Kühler PIAGGIO NRG, 230x130x20mm	PI463865	75,00
Durchlaufkühler HEBO, silber, Anschlussweite Ø=17mm, Innendurchmesser Ø=13mm	HI1090P	21,80
Umwälzpumpe für H2O Zylinder PIERBURG 12V/1.5A, 820Liter/h	17051100	176,00
Temperaturfühler Adapter LC Anschlussweite: 18mm	KOBG018B00	14,50
Temperaturfühler zur Steuerung der Wasserpumpe ab 70°/75° C, M14x1,5mm inkl. Dichtung	81600600	31,00
Temperaturgeber 12V VDO D=55mm, Tiefe= 62mm Gewinde M14	17070000	22,60
Temperaturanzeige 12V VDO Ø= 50mm, Einbautiefe= 50mm	17080000	41,00
Kühlerfrostschutz, 1,5L (7,40 €/ Liter)	81520000	11,10
Kühlschlauch, L 1000mm, Ø 18x3,5mm	17060000	9,00

weiteres Zubehör unter **www.sip-scootershop.com**



RRP0008



PI463865



HI090P



17080000



17051100



KOBG018B00



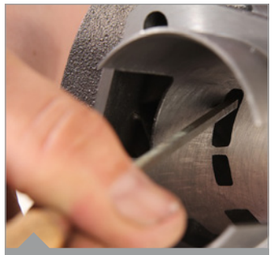
17060000



81600600

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Montage Zylinder Smallframe (POLINI 130ccm)



Mit Fingern die Laufbahn des Zylinders abfahren und auf Grate Prüfen. Diese ggfls. mit feinem Nassschleifpapier oder Feile Winkel brechen.



Gleiches mit dem Kolben. Danach Zylinder, Kolben und Dichtfläche mit Benzin reinigen. Dünn Dichtmasse (Art. 9211000) auftragen, um Kratzer auszugleichen.



Kolbenringe montieren. Achtung: es gibt trapezförmige Kolbenringe (MALOSSI). Hier muss auch noch auf die richtige Einbaurichtung geachtet werden.



Fußdichtung und Kolben mit Pfeil oder mit Kolbenseite ohne Fenster zum Auslass einsetzen. Kolbenbolzen, -lager und -clips montieren. Zange: # 15197000



Darauf achten, dass Nuten an den Pins anstehen. Zylinder Lauffläche mit 2-Takt Öl einölen.



Kolbenringe mit Fingern oder Kolbenringzange (Art. BU5045) am Zylinderfuß einfädeln und Zylinder bis zur Fussdichtung aufschieben.



Gute Schmierung ist wichtig. Lüfterrad vorsichtig mit der Hand drehen und prüfen, ob sich alles widerstandsfrei drehen lässt.



Zylinderkopf in richtiger Position aufsetzen. Manche Zylinderkits haben auch eine Kopfdichtung! Scheiben und Muttern über Kreuz mit 17 Nm anziehen.

SIP EXPRESS-SPEED

Ihr wollt morgen schrauben? Am Wochenende fahren alle aufs Treffen - nur Deine Kiste läuft nicht?

S.I.P. Scootershop Get it FAST Express-SPEED

1. SIP Express SPEED bedeutet:

Bestellung kommt bis ca. 14 Uhr bei uns rein, du sagst, dass du SIP Express SPEED benötigst, wir schleusen deine Bestellung an allen anderen Aufträgen mit höchster Priorität vorbei und komissionieren deine Parts sofort. Die Ware geht am selben Tag noch raus, per DHL oder UPS.

Dieser Service kostet dich nur 6,00 € extra.

Kann auch mit UPS Express Saver kombiniert werden!

BIS 14 UHR BESTELLT

GEHT AM SELBEN TAG RAUS!

2. Express Saver bedeutet:

Dieser Service wird nur von UPS angeboten. UPS garantiert dabei, dass die Sendung am nächsten Tag bis spätestens 12 Uhr bei euch daheim ist (außer Samstag).

Kann auch mit SIP Express SPEED kombiniert werden!

EXPRESS

NÄCHSTER TAG 12 UHR!

performance & style



MILANO

45° 28′ N | 9° 11′ O



Vespaonline Milano

Vespaonline ist wohl einer der ersten Internet-Rollerclubs und das ausgerechnet im Technik-skeptischen Italien! Stefano dachte an die vielen anonymen Vespa-Liebhaber im Großraum Milano, ja in ganz Norditalien. Das Web bot sich als ideale Plattform an um mit allen in Kontakt zu kommen. Und die Aktivitäten gehen über den Cyberspace hinaus ins echte, reale Leben: Vespaonline organisierte mehrere Coast-to-Coast Scooter-Runs, bei denen von der Adria Küste zur Mittelmeer Küste gefahren wurde. 2001 fand ein Dolomiten-Nachtrennen statt, an dem auch das SIP Scootershop Team mit 7 Mann teilnahm. Um 18 Uhr abends ging es los bei Bassano, hoch fast bis Bozen und dort über 7 große Pässe und 380km zurück zum Startpunkt, den die ersten um 5 Uhr morgens erreichten. Die Lichterkette der ca. 200 Roller die Serpentinen hoch bei Vollmond wird kein Teilnehmer je mehr vergessen. Jeden Dienstag trifft man sich am Castello Sforzesco Square zum gemeinsamen Aperititivo. Jeder Besucher ist herzlich eingeladen!

Roger: »Wir alle bestellen seit Jahren unsere Tuningteile für Vespas bei SIP Scootershop, weil wir in ganz Italien keine bessere Auswahl und Mitarbeiter mit Ahnung finden.«

www.vespaonline.com

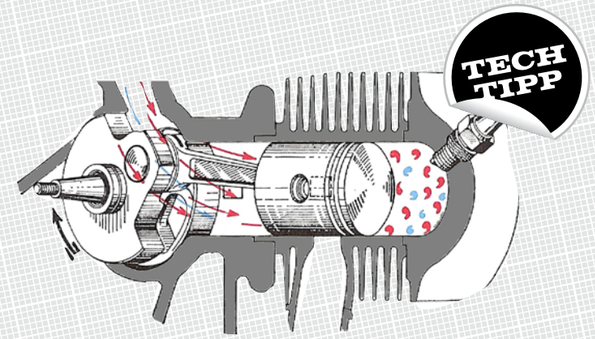


Technik Zylinder Teil 1

Zweitaktmotoren verbreiteten sich auf Grund ihrer einfachen Technik, der wenigen beweglichen Bauteile und der idealen Nutzung gerade bei kleinvolumigen Motoren rasant. In der Nachkriegszeit hatte fast jeder Hersteller entsprechende Motoren und Einsteigermodelle im Programm.

Funktionsweise

Zweitakt heißt: 1 Kurbelwellenumdrehung = 2 Arbeitstakte. Der erste Takt beginnt mit der Aufwärtsbewegung des Kolbens vom unteren Totpunkt (UT) aus. Die Überströmer schließen sich, das Altgas strömt über den Auslass aus, der Spülprozess wird beendet und die finale Verdichtung des Gasgemisches erfolgt. Gleichzeitig öffnet der Kurbelwellen Drehschieber den Einlass, damit Frischgas über den Vergaser hereinströmen kann. Das im Brennraum verdichtete Gemisch wird zum Zündzeitpunkt (ZZP) einige Grad vor dem oberen Totpunkt (OT) gezündet. Nach Erreichen des OT setzen der zweite Takt und die Abwärtsbewegung ein. Der Drehschieber verschließt nun den Einlass und das ins Kurbelgehäuse eingeströmte Gasgemisch wird durch die Abwärtsbewegung des Kolbens verdichtet. Auslass und (später) Überströmer öffnen sich und der Spülprozess setzt wieder ein. Der zweite Arbeitstakt endet mit dem Erreichen des UT und der Kolben beginnt einen neuen Aufwärtshub.



Funktionsweise des 2-Takt Motors

Kolben und Kolbenringe

Gängig sind Nasenkolben, gewölbte Kolben und flache Kolben. Egal ob Nasenkolben oder Flachkolben, die wesentlichen Bauteile unterscheiden sich nicht. Einbaurichtung beachten, Pfeil zeigt zum Auslass! Die Kolbenringe dienen zur Abdichtung des Zylinderraums gegenüber dem Brennraum und werden durch ihre Vorspannung an die Zylinderwandung gedrückt. Durch das enge Anliegen der Ringe erfolgt auch eine Wärmeableitung zwischen Kolben und Zylinderwandung.





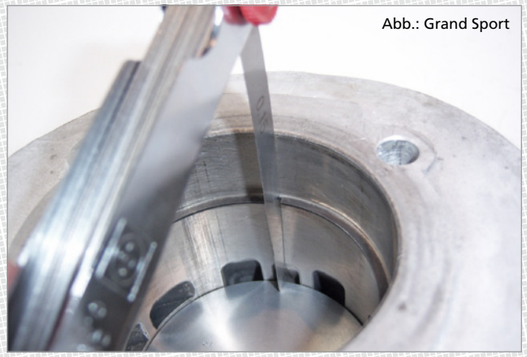


Querstromspülung (Nasenkolben) und Umkehrspülung (Flachkolben)

Die Zylinder der frühen Zweitaktmotoren wurden per Querstromspülung gefüllt. Der Gasstrom wurde dabei mit Hilfe eines Profilkolbens mit Leitschaufel (Nasenkolben) aufgerichtet und hoch zum Brennraum geleitet. In der einfachsten Version liegt der Überströmkanal dabei dem Auslass gegenüber, die optimierte Variante verfügt bereits über 2 Überströmer und eine geänderte Platzierung der Kanäle im Zylinder. Trotzdem weist die Querspülung mit ihrem schweren klobigen Kolben hohe Spülverluste und eine ungünstige Gasstromführung auf. Erste Abhilfe schaffte die von Adolf Schnürle entwickelte Umkehrspülung, die ab 1934 für eine echte Revolution in der Zweitaktentwicklung sorgte. Die Gasströme werden dabei durch die Form und Winkel der Überströmerkanäle und die leicht gewölbte Kolbenform zur Zylinderrückwand geleitet, an der sie sich treffen, sich gegenseitig aufrichten und anschließend in den Brennraum gelangen. Durch dessen Form werden sie „umgekehrt“ (daher der Name „Umkehrspülung“) und drücken das Altgas zum Auslass heraus. Mit geringen Spülverlusten und gutem Füllungsgrad sorgte die Umkehrspülung für eine technische Innovation und machte den Nasenkolben überflüssig. In den 60er Jahren wurde eine alte Idee der Firma Zündapp aufgegriffen und ein dritter Kanal (Boostport) gegenüber dem Auslass an der Rückseite des Zylinders platziert. Durch seinen nach oben gerichteten Austrittswinkel stabilisiert er die seitlichen Gasströme auf ihrem Weg nach oben und minimiert damit Spülverluste. Immer auf der Suche nach weiteren Optimierungsmöglichkeiten verfügen zeitgenössische Zylinder teilweise auch über Hilfsüberströmkanäle und zwei- bzw. dreigeteilte Boostports.



Ein kleiner Pin in der Ringnut (Ringsicherung/ Verdrehsicherung) sorgt dafür, dass der Kolbenring in Position bleibt und verhindert, dass sich die Ringenden in den Kanalöffnungen einhaken und brechen. Kolbenringe werden üblicherweise aus Gusseisen gefertigt und sind in ihrer hochwertigsten Form (mit Kugelgraphit) bereits extrem bruchsicher. Noch höherwertiger sind nur die deutlich teureren und im original Vespa Bereich selten benutzen Stahl-Kolbenringe. Die Laufflächen der Ringe werden zur Verschleißminimierung und für ein besseres Laufverhalten mittlerweile verchromt. Man unterscheidet zwischen Rechteck- sowie Trapez- oder L-Ringen und ihren Mischformen. Der klassisch Rechteckring hat sich dabei als Standard etabliert. Im Gegensatz zu Trapez- oder L-Ringen gibt es bei diesen normalerweise keine vorgeschriebene Einbaurichtung. Bei der Montage neuer Kolbenringe sollte immer der Abstand zwischen den beiden Ringenden (Kolbenringstoßspiel) ermittelt und ggf. angepasst werden. Dazu führt man den Kolbenring einzeln in den Zylinder ein und richtet ihn horizontal mit dem Kolben aus. Mit einer Fühlerlehre (Art.-Nr. 6082500) misst man nun den Abstand der beiden Ringenden zueinander und vergleicht das Maß mit den Vorgaben des Herstellers.


Abb.: Grand Sport

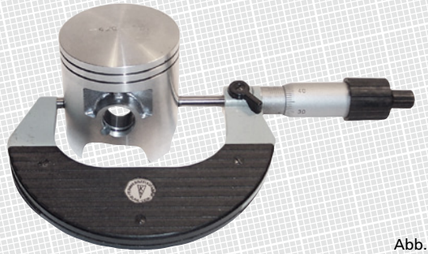
Messung Kolbenringstoßspiel

Kolbenbolzen / Kolbenbolzenclip

Der Kolbenbolzen verbindet drehbar gelagert den Kolben mit dem Pleuel der Kurbelwelle und sorgt so für die Kraftübertragung. Zur Gewichterleichterung sind alle Kolbenbolzen hohlgebohrt und hochwertige Versionen zusätzlich an den Enden konisch bearbeitet. Als Lagerung im Pleuel dienen hier eine Gleitbuchse oder ein Kolbenbolzenlager. Zur Sicherung des Kolbenbolzens im Kolben selbst werden Drahtringe verwendet. Wir bezeichnen sie, wie allgemein üblich, als Kolbenbolzenclips. Bei alten Motorrollern sind 4 Arten von Clips üblich: Kolbenbolzenclip original, Kolbenbolzenclip C, Kolbenbolzenclip G, Kolbenbolzenclip Doppel G.

Übermaßkolben / Kolbenspiel

Wenn Zylinder oder Kolben verschlissen sind, bzw. das Kolbenspiel zu groß geworden ist, werden sog. Übermaßkolben erforderlich. Beispiel: Graugußzylinder PIAGGIO Vespa PX 200. Angegebenes Zylindermaß = 66,5mm, es wird also der Innendurchmesser der Zylinderlaufbahn in mm angegeben. Ist die Laufbahn verschlissen, muss sie neu geschliffen werden. Der Motorinstandsetzer nimmt das Maß vom Übermaßkolben, addiert das Kolbenspiel (Herstellerangabe) und erhält so das neue Schleifmaß. Um einen Kolben fachgerecht zu vermessen wird das größte Kolbenmaß, längs zur Fahrtrichtung, unterhalb des Kolbenbolzen ermittelt. Die Messung wird bei 20° C mit einer geprüften Bügelmessschraube ausgeführt. Messschieber liefern hier keine verlässlichen Werte. Achtung: PIAGGIO gibt in Handbüchern oft hohe Kolbenspiele an die dann unterhalb der Kolbenringe gemessen sind, was allgemein unüblich ist. Der Zylinderschleifer deiner Wahl kann dir mit seiner Erfahrung sicher am besten helfen.


Abb.: Grand Sport

Auch Aluzylinder verschleißen oder müssen nachgehont werden, daher ist auf Kolben von beschichteten Aluminiumzylindern häufig eine Kennung in Buchstabenform zu finden. Die Buchstaben, z.B. „A“- „D“, stehen hier für Größenangaben, wobei „A“ die Standardgröße ist und „B“- „D“ dann ein entsprechend größeres Übermaß. Üblich ist eine Schrittfolge von 1/100mm. Bei Kolbennachbestellungen also den nächst höheren Buchstaben nehmen.

Alex, SIP beantwortet:

Muss ich meinen Zylinder einfahren?



Ja. Der Kolben ist mit einer beeindruckenden Geschwindigkeit in der Zylinderlaufbahn unterwegs. Bei 20m/sek. sind das immerhin 72km/h. Da müssen Kolben, Ringe und Zylinder perfekt zueinander passen. Diese Toleranzen sind verschwindend klein, spielen sich im Mikrometerbereich ab. In der Einfahrzeit reiben sich die beweglichen Teile aneinander ab und erhalten so eine perfekt aufeinander abgestimmte Form. Ziel des Einfahrens ist also nicht, wie oft behauptet, möglichst glatte Flächen zu erzeugen, sondern möglichst gut zueinander passende Bauteile. Die empfohlene Einfahrzeit beträgt übrigens nicht 1500km oder ähnliche Phantasieangaben sondern 1 Stunde! Motor behutsam warm fahren, Höchstbelastung vermeiden, Leistungsabgabe langsam steigern. Achtung: Man muss den Motor wieder neu einfahren, wenn eines der Bauteile (Kolben, Kolbenringe (vor allem!) oder Zylinder) erneuert wurde.


Links konischer Kolbenbolzen, rechts standard Kolbenbolzen (Kobo).


Kolbenbolzenclip original


Kolbenbolzenclip „C“


Kolbenbolzenclip „G“


Kolbenbolzenclip Doppel-„G“


Maßangabe Kolben durch Hersteller in mm


MALOSSI Kolben für Aluzylinder „A“

Kolbengeschwindigkeit

Der Hub beeinflusst nachhaltig die maximal erreichbare Drehzahl. Messgröße ist die mittlere Kolbengeschwindigkeit. Eine maximale Kolbengeschwindigkeit von etwa 20m/sek sollte prinzipiell nicht überschritten werden. Die mittlere Kolbengeschwindigkeit berechnet sich folgendermaßen:

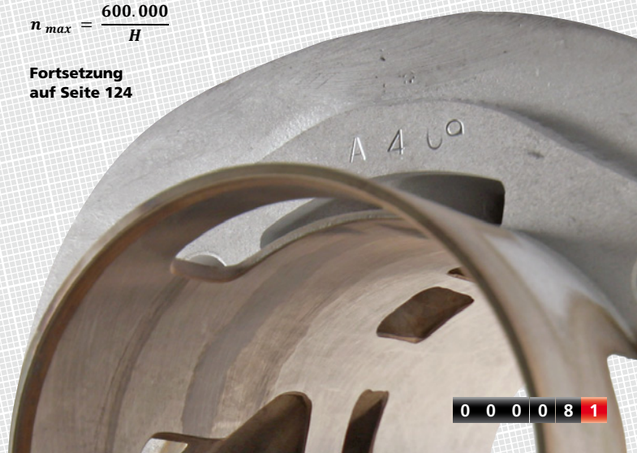
$$C_m = \frac{H * n}{30.000}$$

Cm = mittlere Kolbengeschwindigkeit (m)
H = Kolbenhub (mm)
n = Motordrehzahl (U/min)

Die maximale Drehzahl bei einer mittleren Kolbengeschwindigkeit von 20 m/sek läßt sichwie folgt berechnen:

$$n_{max} = \frac{600.000}{H}$$

Fortsetzung auf Seite 124



Red Bull



























Red Bull ist ja kein unbeschriebenes Blatt wenn es um die Ausrichtung actionreicher Events aus diversen Sparten-Bereichen geht. Der Zuckerbrause Hersteller aus Salzburg hat sich jetzt auch dem Thema „Vespa“ angenommen und im September 2011 einen fulminanten Wettbewerb ausgeschrieben: 200 Vespisti konnten sich melden für einen Wettbewerb auf dem Dach der alten FIAT Fabrik im Turiner Stadtteil Lingotto. Das Gebäude ist ein riesiger Industriekomplex aus den 20er Jahren, der damals eines der modernsten Gebäude der Welt darstellte. Eine riesige Rampe führt in 6 Runden und einer Länge von ca. 600m auf das Fabrikdach, wo sich eine etwa 1km lange Test- und Rennstrecke mit 2 Parabelkurven befindet. Zudem ein Konferenzraum in einer riesigen Glaskugel und ein Helikopterlandeplatz. Die Szenerie dort oben sucht wirklich seinesgleichen und würde jedem James Bond Film eine passende Kulisse bieten. Moritz und Ralf vom SIP Scootershop Team meldeten sich bereits Wochen vorher zu dieser Veranstaltung an und erhielten auch tatsächlich 2 der begehrten Tickets zur Teilnahme. Mit von der Partie waren noch Michael und Hans vom Copenhagen Scooter Club, die gerade in Landsberg auf Besuch waren. Zudem Lukas vom SIP TV Youtube Kanal. Nach einem ausführlichen Streifzug durch die Vespa- und Werkstättenszene in Turin am Samstag war es dann am Sonntag früh endlich soweit: auf nach Lingotto! Dort hatte sich bereits ein munteres Volk versammelt, es knatterte aus allen Richtungen und der Veranstalter Red Bull hatte das Gelände mit Zeltstadt, lustigen Fahrzeugen und hübschen Promo-Mädels ansprechend dekoriert. Alle Teilnehmer mussten sich 4 Prüfungen unterziehen. Die erste Prüfung war die Suche nach dem kreativsten Kostüm, Motto „Italian Style“. Fahrzeug für Fahrzeug wurde der Jury durch den Fahrer präsentiert, die dann ihre Wertung abgeben konnten. Die Jury bestand aus dem Grande Fratello Gewinner des italienischen Fernsehens (Big Brother) und weiteren, uns unbekannten, B-Promis. Von der Qualität des italienischen Fernsehens konnten wir uns bereits am Freitag Abend an der Hotelbar überzeugen, als zur Primetime einige Herren als Teletubbies verkleidet ihre Spässchen machten. Immerhin unserem Kellner hats gefallen... Als diese Runde von allen glücklich überstanden war kam der zweite Test: das Vorderrad der Vespa sollte in möglichst kurzer Zeit ab- und wieder anmontiert werden. Bei Unterschreiten der Zeitvorgabe gab es Bonus-, bei Überschreiten Strafpunkte. Endlich kam der spannende Teil: die 600m Lange Rampe aufs Dach des Lingotto musste exakt in 90 Sekunden bewältigt werden. Wir haben einige interessante Stoppuhrkonstruktionen gesehen die helfen sollten, dem Ziel ganz nahe zu kommen. Die meisten Fahrer genossen einfach die einmalige Fahrt nach oben und das Einfahren auf die Rennstrecke auf dem Dach - Atemberaubend! Dort angekommen wurde den Teilnehmern ein schmackhaftes „Pranzo“ mit, natürlich, Red Bull angeboten und jeder konnte sich für die letzte Prüfung stärken. Wheelieking Nicola Campobasso legte noch einen Showauftritt hin, der die Menge begeisterte. Immer wieder unglaublich zu sehen, wie Nicola die Schwerkraft überlistet und unglaubliche Akrobatik auf Vespa zeigt - bravissimo! Die letzte Prüfung bestand dann in zwei Runden auf der Rennstrecke, die man in möglichst exakt gleicher Zeit zurückzulegen hatte. Wer das nicht allzu ernst nahm konnte die Fliehkräfte bei der Fahrt durch die Parabelkurve geniessen, unbeschreiblich!

Eine tolle Veranstaltung der ganz anderen Art, organisiert von einem Limohersteller dem scheinbar alles gelingt, siehe Formel 1 Weltmeisterschaft. Wir hoffen schwer, dass das keine einmalige Aktion der Red Bull Leute war! Hier haben wir eine ganze Menge Bilder und ein Video für Euch:

http://tinyurl.com/lingotto



SIP Team on Tour in der französischen Schweiz, 2009

Tuning Zylinder Largeframe

Auch die großen Vespas bekommen durch den Einsatz des richtigen Zylinderkits erst richtig Flügel. Zwar sind hier die Hubraumzuwächse nicht so gewaltig wie bei den Smallframes, dafür spielen das Kanaldesign und die Steuerzeiten der Tuningkits ihre Vorteile aus. Das liegt vor allem daran, dass die größeren Kanäle und deren schärfere Steuerzeiten den Zylinder erst frei atmen lassen. Querschnitt und Form der Kanäle sorgen dafür, dass auch bei hohen Drehzahlen die nötige Menge an Gemisch zur Verfügung steht.

Verschiedene Klassen

Wir unterscheiden die Largeframes nach 4 Motorklassen:

Wideframes: Als Wideframes bezeichnen wir alle Vespa Modelle 98/125/150/GS `46-`65. Hier gibt es derzeit keine Rennzylinder, nur noch vereinzelt Austauschzylinder. Standard Ersatzkolben bis zum 10. Übermaß sind bei den Zylinderersatzteilen gelistet. Einziges Tuningteil in der Gruppe: der **GRAND-SPORT KOLBEN** für die Vespa 150 GS.

80ccm 135–177ccm: Ein paar Modelle sind original mit 80-100ccm und 48mm Hub ausgestattet: Vespa P80X/PX80E/Lusso/PX100E. Original sehr schwachbrüstig. Abhilfe gibt's von **MALOSSI** und D.R. Für Leistungshungrige bieten wir auch speziell für das 80er Motorgehäuse abgedrehte 166-177er Zylinder an.

125–150ccm 125–177ccm: In dieser Kubik-Klasse unterscheiden wir bei den Zylindern unterschiedliche Motoren:

2-Überströmer: Die ersten Modelle der 60er Jahre sind mit 2 Überströmern ausgestattet. Dies sind die Modelle Vespa 125 VNB/GT/GTR VNL2T -> 138956/S/Super/150 VBA/VBB/VGLA/B/VGL1/GL/Sprint VLB1T -> 105199/Super VBC1T -> 328128

PINASCO ist der einzige Hersteller, der ab Werk einen Zylinder anbietet. SIP lässt einige andere Zylinder für die 2-Überströmer anpassen.

3-Überströmer: Fast alle 125/150er Vespas seit Mitte der 60er sind mit diesem Motor ausgestattet. Es sind die Modelle Vespa 125 GTR GTR VNL2T 138957 ->/TS/150 Sprint VLB1T 105200 ->/Veloce/Super VBC1T328129 ->/Cosa 125-150/P125-150X/PX125-150E/Lusso/MY/P150S und LML 125-150 Star Deluxe/DLX/Star/Stella/Belladonna.

Hier gibt es die größte Auswahl an Largeframe-Zylindern.

5-Überströmer: „Traversi 5" oder kürzer T5. Die Leistungsstärkste unter den 125ern. Aber leider nur für die Vespa T5.

4-Takt: Um die strengen Abgaswerte einzuhalten, geht LML den Weg des 4-Takt Motors. POLINI gibt dazu die Sporen.

125-177ccm:



172ccm T5:



200-220ccm:



200ccm 200–225ccm: Die Königsklasse und Ziel jedes Vespisti-Traumes. Alle Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E Lusso/MY/Cosa 200 Fahrer werden hier fündig. Da der PX200 Motor aber auch in jede Largeframe eingebaut werden kann, ist das 200er Tuning auch bei allen anderen äußerst beliebt.

Gerade bei den Largeframes spielt die Auswahl des Zylinders eine große Rolle: Ein Cafe-Racer braucht eine andere Basis als ein Allrounder mit dem man gemütlich zu zweit auf Alpentour gehen will. Neben der Grundregel „Mehr Kubik = Mehr Leistung", sind die Zylinder daher in 3 Klassen unterteilt:

Road-Tuning: für den Alltags- und Toureneinsatz – optimale Haltbarkeit bei einem gutem Preis-Leistungsverhältnis

Sport-Tuning: für maximalen Spaß im 100km Umkreis – hier wird alles größer und schneller, aber ist immer noch im Rahmen

Race-Tuning: Bottem-End – nichts für Anfänger, brachial im Ergebnis, für Rennen auf und neben den Rennstrecken

Grundsätzlich ist es in jeder Klasse sinnvoll, beim Tuning Schritt für Schritt vorzugehen und die Auswahl der Teile sinnvoll abzustimmen.

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Unterschiede gibt es auch beim verwendeten Material der Zylinder:

Graugusszylinder haben hohe Laufleistungen bei äußerst attraktiven Preisen. Sie können im Kolbenfresserfall nachgehont und mit Übermaßkolben versehen werden.

Aluminiumzylinder bestechen durch perfekte Haltbarkeit, bedingt durch eine bessere Wärmeableitung und die extrem harte Beschichtung der nicasil-beschichteten Laufbahn. Ideal für Autobahn oder Rennstrecke.

Hall of Fame

Bei den Largeframes habt ihr die Wahl unter folgenden Herstellern:

D.R.: Der 177er ist einer der Most-Wanted der 125/150er Klasse, gutmütig und haltbar.

MALOSSI: Beste Verarbeitung und hohe Materialgüte zeichnen alle MALOSSI Zylinder aus. Der 210er ist Pflichtprogramm für jeden 200er.

POLINI: Viel Dampf in allen Drehzahlen und in Kombination mit GS Kolben auch haltbar.

PINASCO: Neben Grauguss auch sehr schöne Aluzylinder mit vernünftigem Preis-/Leistungsverhältnis.

PARMAKIT: Schöne Aluzylinder für die Großen: luft- wie wassergekühlt, verschiedene Zündkerzenpositionen und Auslässe.

QUATTRINI: Die Alu-Zylinder von Max Quattrini sind eine Augenweide und können im Sport- wie Racetuning eingesetzt werden. Der 177er im SIP Custom Basterd hat eine brachiale Leistung.

Unter **www.sip-scootershop.com** haben wir euch bei den Zylindern noch mehr Informationen hinterlegt. Hier findet ihr dann auch Datenblätter, Leistungsdiagramme und Einbauanleitungen zu den meisten Zylindern.

Die Vielzahl der angebotenen Zylinder lässt also eigentlich keine Wünsche offen, so dass jeder den idealen Zylinder für seine Zwecke finden kann.

Für alle Rennzylinder gilt: Nur für Renn-/Ausstellungszwecke. Im Bereich der deutschen StVZO nicht zugelassen, d.h. eine Rücksprache mit der TÜV-Stelle vor Ort ist nötig.

Kolben GRAND-SPORT

für Vespa 150 GS

Eine „Innovazione nella tecnica classica" und unschlagbar in Style und Design: Die Vespa GS150/GS3 ist ein Meilenstein der PIAGGIO Ingenieurskunst und war eines der meistverkauften VESPA Modelle. Doch leider sind Kolbenklemmer und -fresser an der Tagesordnung. Das hat nun ein Ende.

Auf Anregung des Vespa Veteranen Clubs Deutschland hat **SIP** in Zusammenarbeit mit **GRAND-SPORT** jetzt auch an ein Update der **Vespa 150 GS Kolben** gemacht. Bei der Entwicklung auf originale Piaggio Maße zurückgreifend, ist der Kolbenbolzen selbstverständlich desaxiert und die Einlassseite mit dem in Originalhöhe benötigten Ausschnitt versehen. Y-förmige Versteifungsrippen stützen zusätzlich den Kolbenboden auf den Kolbenbolzenaugen ab. Ein Siliziumanteil von min. 18% sorgt für geringe Wärmeausdehnung und bietet ideale Reibbeiwerte. Zeitgemäß wurden die empfindlichen und dicken Originalringe gegen 1,5mm GRAND-SPORT Kolbenringe der bruchsicheren Premium Qualität mit verchromter Lauffläche ersetzt. Die Verdrehsicherungen der Kolbenringe sind auf der Auslassseite angebracht. Sie haben einen Abstand von 48mm (Sehnenmaß) und gewähren somit eine problemfreie Nutzung bei allen Zylindern. Als idealer Abschluss ist die Kolbenbolzensicherung neuzeitlich als sicherer und gut zu montierender Draht Ringclip mit 1,2mm ausgelegt.

FREIT Wer bis jetzt mit den bisher erhältlich Oldiekolben unzufrieden war, findet hier die ideale Ergänzung. Moderne Kolbenauslegung, hochwertige Fertigung und Materialien sorgen für erstklassige Güte.

Aluminium/ Ø 57,00/ 57,40/ 57,80mm/ 1,5mm Kolbenringe
Aluminiumkolben, min. 18% Si-Anteil, 30mm Kompressionshöhe, zwei 1,5mm Kolbenringe aus Kugelgraphit, Premium Qualität mit verchromter Lauffläche.

SIP-TIPP Hauptdüse anpassen, Zündung einstellen und neue Zündkerze sind Pflicht.

Lukas, SIP beantwortet:

Wie finde ich mich in dem großen Sortiment am besten zurecht?



Zu Beginn des Tuningkapitels haben wir eine Übersicht der am meisten gekauften Kombinationen. Dort gibt's auch eine Liste mit Einstelltipps für alle gängigen Set-Ups. Wer sich dennoch nicht an das Thema herantraut, sollte einfach ein Tuningkit nehmen. Damit bekommt er ein bewährtes Set-up und eine super Ausgangsbasis.



SIP-COMMUNITY Magazin Scooter&Sport, Mai/Juni 2011: „Man möchte eine GS150 kaufen, nur um diesen schicken Kolben einbauen zu können."

SIP-COMMUNITY User „Wedome": „Endlich läuft meine GS/3 so wie vor 50 Jahren. Kolben/Zylinder-Spiel = 8/100 bei Einbau. Gratulation für dieses Teil!"

Kolben	Art.-Nr.	€
GRAND-SPORT 150ccm, 57,0mm	75008000	99,00
GRAND-SPORT 150ccm, 57,4mm, 1.ÜM	75008400	99,00
GRAND-SPORT 150ccm, 57,8mm, 2.ÜM	75008800	99,00



Zylinder Largeframe

80ccm Klasse: 135-177ccm für Vespa P80X/PX80E/Lusso/PX100E

Das PX80 Motorgehäuse entspricht einem PX125/150 Motorgehäuse mit engerem Zylinderfuß. Original wurden 80 und 100ccm Zylinder und Kurbelwellen mit 48mm Hub verbaut. Derzeit gibt es keine Standard Zylinder mehr für diesen Motortyp. Kolben in verschiedenen Übermaßen sind bei den Zylinder-Ersatzteilen zu finden. Tuningtechnisch können mit der originalen Welle der MALOSSI 139ccm und der D.R. 135ccm verbaut werden. Eine gute Kombination ist die Rennwelle PX80, ein SIP-Road Auspuff und ein 24er SI Vergaser. Wer auf´s Ganze gehen, aber seinen originalen Motor nicht aufspindeln möchte, kann auf unsere abgedrehten 166-177er Zylinder zurückgreifen. Hier wird der Zylinderfuß auf das PX80 Motorgehäuse abgedreht. Dann wird aber auch eine Kurbelwelle mit 57mm Hub und eine längere Übersetzung benötigt.





10000000







Rennzylinder D.R. 135ccm §

für Vespa P80X/PX80E/Lusso/PX100E

Der Zuverlässigkeitsklassiker und Alltime Favorite. Als einer der ersten Anbieter von Tuning/ Umrüstzylindern für die 80ccm Vespa PX Baureihe, sorgt **D.R.** nach Jahrzehnten immer noch für durchgängige Kundenzufriedenheit und Begeisterung. Schlagworte wie „unkaputtbar" und „dauerhafte Zuverlässigkeit" haben ihm den Ruf als Nr. 1 der Umrüstzylinder für die PX80 eingebracht. Der **135 ccm Grauguszylinder** überzeugt mit 7 Überströmern, einem dreigeteilten Boostport und dem hochwertigen ASSO Kolben, samt oberem L-Kolbenring. D.R. macht aus dem schwächlichen Standardfahrzeug einen eher spritzigen Tourer mit bis zu 8,4PS/ 6500U/min und Topspeed bis zu 95 km/h. Eine im Lieferumfang enthaltene Kopie eines TÜV-Prüfberichts ermöglicht häufig eine Einzelabnahme beim TÜV. Damit kommt man auch in den Genuß der günstigeren Versicherungsklasse. Die Prüfberichte sind aufgrund einer Gesetzesänderung zwar offiziell nicht mehr gültig, werden aber meistens noch anerkannt.

FAZIT Der D.R. ist der Klassiker der Umrüstzylinder – standfest und zuverlässig.

Grauguss/ 60mm Bohrung/ 7 Überströmer/ 135,72ccm

Grauguszylinder, Hub 48mm, 7 Überströmer, dreigeteilter Boostport, Kolben mit 2 Kolbenringen, oberster Ring als L-Ring, original D.R. Zylinderkopf wird mitgeliefert, inkl. Dichtsatz. Das Gehäuse muss nicht bearbeitet werden. Bedüsung und Zündeinstellung sollte überprüft und optimiert werden.

Kopie eines TÜV-Prüfberichtes unter „Artikelinfo Download" abrufbar.

SIP-TIPP Hauptdüse anpassen und neue Zündkerze sind Pflicht. Harmonisiert gut mit 24/24 SI Vergaser, einer längeren Primär und SIP Road oder SITO PLUS Auspuff. VESPATRONIC Zündung oder HP4 Lüfterräder sind ebenfalls gute Ergänzungen.

SIP-COMMUNITY User „schwaechling":
„Prima. Aus dem unteren Drehzahlbereich heraus sehr stark. Fahre ihn mittlerweile gut 5000km und kann ihn uneingeschränkt weiterempfehlen."

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
D.R. 135ccm, Guss, Ø 60mm, 7 ÜS, Hub 48mm	10000000	152,00

Rennzylinder MALOSSI 139ccm §

für Vespa P80X/PX80E/Lusso/PX100E

MALOSSI hat den hubraumstärksten BigBore Kit für die Vespa PX80 Modelle. Eine Bohrung von 61mm verheißt satte 140,28ccm und Fahrspaß pur.

Der hochwertige **139ccm Grauguszylinder** bietet mit 7 Überströmern, einem dreigeteilten Boostport und dem ASSO Kolben samt sportlichen 1,2mm Ringen alles, was das Herz begehrt. Ein MALOSSI Zylinderkopf, mit eigenem Layout, realer Quetschfläche und O-Ring-Abdichtung sind hier noch das Tüpfelchen auf dem „i" und ein echtes Highlight.

Fahrleistungen in Richtung der magischen 100km/h Marke sind problemfrei möglich.

FAZIT Der **MALOSSI** ist der Sportzylinder in der PX80 Umrüstklasse und belohnt mit einem großen Spaßpotenzial. Bedüsung und Zündung sollten immer geprüft und richtig eingestellt sein.

Grauguss/ 61mm Bohrung/ 7 Überströmer/ 140,28ccm

Grauguszylinder, Hub 48mm, 7 Überströmer, dreigeteilter Boostport, Kolben mit 2 Trapezringen à 1,2mm, original MALOSSI Zylinderkopf wird mitgeliefert, inkl. Dichtsatz.

Kopie eines TÜV-Prüfberichtes unter „Artikelinfo Download" abrufbar.

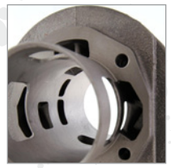
SIP-TIPP Hauptdüse anpassen und neue Zündkerze sind Pflicht, 24/ 24 SI Vergaser, längere Primär, SIP Road/SITO Plus Rennauspuff und HP4/PK Lüfterrad sind empfehlenswert. Mit einem Rennauspuff wie SIP Performance, RZ oder SCORPION, 28er Vergaser und elektronischer Zündung wie VESPATRONIC sind noch deutlich höhere Leistungen möglich.

SIP-COMMUNITY User pfullyod:
„Absolut genial. Macht richtig Druck mit einem 24er Vergaser"

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
MALOSSI 139ccm, Guss, Ø 61mm, 7 ÜS, Hub 48mm	10010000	165,00



10010000











10060000



Zylinderfuß Original



Zylinderfuß abgedreht



Zylinderkit Rennzylinder 125-177 ccm §

für Vespa P80X/PX80E/Lusso/PX100E

Desweiteren bieten wir euch auch noch abgedrehte **Zylinderkits** an. Diese Zylinderkits wurden passend für die PX80/100 abgedreht. Sie passen nun auf den kleineren Gehäusedurchmesser des 80er Motorgehäuses. Die original 80ccm Kurbelwelle mit 48mm Hub muss noch gegen die 125/150ccm Welle der größeren Modelle mit 57mm Hub getauscht werden.

Eine genaue Beschreibung der Zylinderkits findet ihr bei den 125–150ccm – 125-177ccm Zylindern.

SIP-TIPP Eine längere Übersetzung (POLINI/MALOSSI) oder ein Kupplungszahnrad mit 21-22Z ist empfehlenswert. Kurbelwelle 125ccm nicht vergessen!

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
Zylinderkit PIAGGIO by SIP 125ccm, Guss, Ø 52,5mm, 3 ÜS, Hub 57mm,	19874700	199,00
D.R. by SIP 177ccm, Guss, Ø 63mm, 7 ÜS, Hub 57mm, inkl. Zylinderkopf	10001100	189,00
POLINI by SIP 177ccm, Grauguss, Ø 63mm, 7 ÜS, Hub 57mm, inkl. Zylinderkopf	10060000	219,00
MALOSSI by SIP 166ccm, Guss, Ø 61mm, 7 ÜS, Hub 57mm, inkl. Zylinderkopf	10040000	215,00
QUATTRINI by SIP M1X 172ccm, Alu, Ø 62mm, 6 ÜS, Hub 57mm	10080000	459,00

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Umrüstkit auf 85 km/h

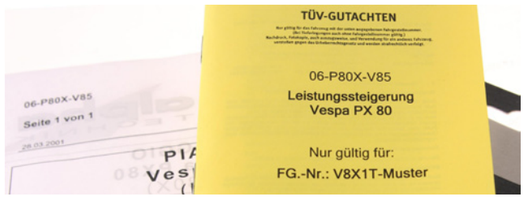
für Vespa PX80 E Lusso

Die Leistungssteigerung erfolgt durch den Einbau einer geänderten Hauptdüse. Dadurch wird eine Leistung von 6kw (85km/h) erreicht. Das beiliegende TÜV-Gutachten ermöglicht eine problemlose Eintragung in die Fahrzeugpapiere. Damit erreicht man die nächste, günstigere Versicherungsklasse und die Investition lohnt sich meist schon im ersten Jahr.

Passend für folgende Modelle: **VESPA** PX 80 E Lusso Fzg.Idnr. V8X1T ab Baujahr 1989

Umrüstkit für Vespa PX80 > 85km/h mit TÜV-Gutachten. Bei Bestellung bitte die Fahrgestellnummer mit angeben!

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Umrüstkit > 85km/h mit TÜV-Gutachten	98500000	102,00



TECH TIPP

Technik-Info TÜV-Prüfberichte

Unangenehme Überraschungen beim TÜV hat wohl jeder schon erlebt. Bei einer schauen wir jetzt genauer hin. Wie kann es sein, dass bestehende Prüfberichte für Tuningteile von **D.R., MALOSSI, PINASCO, etc.,** irgendwann ‚ablaufen'?

„Ganz einfach," erklärt Herr Geiger vom TÜV Süd in Landsberg, „früher unterlagen Prüfberichte dem jeweiligen nationalem Recht. Seit gut 20 Jahren müssen die Hersteller von Teilen jedoch eine Zertifizierung nach ISO 9001 (Teil der ISO 9000; einem zusammenhängenden Satz von Normen für Qualitätsmanagementsysteme im internationalen Handel. Die letzte überarbeitete Ausgabe erschien 2008) vorweisen, damit ein Teilegutachten erstellt werden kann." Die meisten der eh schon wenigen TÜV-Prüfberichte, die es für Rennzylinder gab, wurden damit ungültig. Paradox, da ja für die damaligen Antragsteller auch erhebliche Kosten entstanden waren.

Trotzdem sind die alten Prüfberichte nicht unnütz, denn sie werden von den Prüfern immer noch gerne als detaillierte Vorlage für die Einzelabnahmen (nach §19 Abs.2 StVZO) verwendet.

Wir haben euch online bei einigen Zylindern unter „Artikelinfo Download" die Kopien dieser Prüfberichte hinterlegt. Sicher hilft euch das bei einer Eintragung weiter.

Sebastian Wiemer, SIP-Mann, Lengenfeld, Germany

135ccm und Spaß dabei

Sebastian Wiemer gehört schon seit Jahren zur SIP Staff. Er ist der Versandleiter und kümmert sich mit seinem Team darum, dass all unsere Kunden ihre Bestellungen in kürzester Zeit und vollständig erhalten. Dies kann in den heißen Monaten der Hauptsaison extrem stressig sein, da besonders an Montagen über 500 Pakete die SIP Hallen verlassen. Unser oberstes Ziel ist es, dass alle Bestellungen die bis 15.00 Uhr bei uns getätigt werden, noch am selben Tag verschickt werden können. Das können wir nicht immer einhalten, aber wir arbeiten hart daran.

Sebastian ist seit 2005 mit dem Vespa-Virus infiziert. Angefangen hatte alles mit einer originalen PX200. Derzeit fährt er als Daily-Cruiser eine PX80 mit einem D.R: „Vespafahren ist für mich mehr als nur von A nach B kommen. Auf der Vespa kann ich mich richtig entspannen. Autofahren ist Stress, Motorradfahren ist Stress, Rollerfahren ist relaxt. Der Stadtverkehr in Landsberg ist schrecklich. Besonders zu den Stoßzeiten kommt man nie voran.

Mit der PX ist das anders. Mit der finde ich immer eine Lücke. Auf ihr reite ich täglich die 15 km zur Arbeit und zurück runter. Der D.R. ist extrem zuverlässig. Er hat Kraft am Berg und auf der Landstraße schafft er knappe 90 km/h. Ich fahre ihn derzeit noch mit einem 20er SI Vergaser und einer 102 Hauptdüse. Zündkerze W4CC, Zündzeitpunkt ca. 19°.

Nächste Saison muss aber unbedingt der 24er SI und ein Lüfterrad HP4 oder PK drauf. Der Auspuff ist derzeit noch ein SITO Plus. Er wird aber bald dem SIP Road momentan. Das Tuning ist sehr preisgünstig und zuverlässig. Das Setup wurde mir vom TÜV eingetragen, da es für den D.R. früher ein Gutachten gab und das hat der Prüfer für meinen Bock noch anerkannt.

Dass ich mit meinem D.R. auch Langstrecken bewältigen kann, hab ich den anderen Jungs letztes Jahr bewiesen. Als wir zu den Vespa World Days nach Zell am See, Österreich gefahren sind. Ich konnte zwar nur mühsam mitschwimmen denn gegen die 210er hatte ich keine Chance, doch an der nächsten roten Ampel hatte ich alle wieder eingeholt. Bergauf war die kurze PX80 Übersetzung sogar von Vorteil."



MACH'S MAXI!



Michael (Pesi) Pesendorfer /// 36 Jahre /// Gmunden, Austria /// SIP/STOFFI Racing Team - ESC Klasse 4

Seit ein paar Jahren ist der Roller-Rennsport auf dem Vormarsch und die ganze Welt rüstet dazu ihre Smallframes auf. Nur wenige Fahrer haben den Elan, eine amtliche Largeframe über die engen Kurse zu schieben. Einer, der das mit Begeisterung tut, ist Michi Pesendorfer, der seit 2006 erfolgreich für das SIP/Stoffi Team in der Klasse 4 der ESC fährt. Er tut es nicht für's Ego, sondern weil es ihm Spaß macht. „Es geht um nix!" sagt er. Trotzdem ist er seit Jahren vorn mit dabei.

Rennteam
Einfach QR Code z.B. mit dem App „ScanLife" auf Deinem Smartphone scannen.

Wie lange fährst du schon Roller?
Mit 16 hab ich die erste Vespa selber aus Einzelteilen zusammengeschraubt… bis heute macht das dann gut 20 Jahre.

Welche Roller hast du?
Eigentlich zu viele… Glaube derzeit 30 oder 32 Stück. Vespa und Lambretta, Ape, Lambro, V1 usw.. Dabei nur eine PX, der Rest ist Alteisen. Dann noch meine Renn-VBB aus den 60ern.

Was findest du besonders toll am Rollerfahren?
Was mit den Rollern alles gemacht werden kann, und wie extrem sie bewegt werden können.

Was nervt Dich dran?
Nix!

Bist du in einem Club?
Ja. Ich bin Präsi vom Scooter Club Traunsee (www.sc-traunsee.at)

Wie kamst du zum Rennsport?
Stoffi kenne ich schon ewig, er hat mich 2004 angesprochen ob ich nicht Lust hätte, Rennen zu fahren. Darauf wurden schnell mal ein Motor und Rahmen zusammen geschraubt und schon war ich bei meinen ersten Rennen vorne gut mit dabei. 2005 bin ich noch in Eigenregie gestartet, seit 2006 gehöre ich fix zum SIP/Stoffi Racingteam.

Welchen Roller fährst du bei den Rennen?
In der ESC fahre ich eine VBB 150. In der steckt ein 210er Malossi mit 60er Hub, 34er Koso Vergaser, variabler Zündung, dazu eine SIP Auspuffanlage. Das Setup leistet ungefähr 25 PS und hat jede Menge Drehmoment. Bei den italienischen Rennen fahre ich eine PV mit Quattrini Motor.

Hast du eine Lieblingsstrecke?
Das ist auf jeden Fall Cadwell Park in England. Die Strecke ist einfach nur geil.

Welche Pläne hast du für die kommende Saison?
Unfallfrei durch die Saison kommen. Das steht ganz oben auf der Liste.

Art.- Nr.
Rahmen
Vespa 150 VBB 75901J00
Sitzbank Corsa 70911000
Fahrwerk
Stoßdämpfer BITUBO YZV, hinten M467900
Stoßdämpfer MALOSSI RS24, vorne 30900000
Scheibenbremse GRIMECA 56378800
Hauptbremszylinder GRIMECA 56403000
Bremszange SIP 13347200
Lenksäule PK für VNB 80603000
Reifen DUNLOP TT92 GP 3.50-10 11000500
Motor
Rennzylinder MALOSSI W5 210ccm 43322775
Zylinderkopf MMW 75043210
Zündung PARMAKIT RACE 40812501
Ansaugstutzen MMW 40447000
Verbindungsstück MMW 35mm 40312100
Membran TASSINARI V-Force KO928004
Vergaser KOSO 34mm 93045000
Kupplung Cosa 45041000
Membranwelle SERIE PRO 60mm 22020000
Rennauspuff SIP Evo PX200
Getriebe DRT
Leistung
25 PS, viel Drehmoment
Lackierung
Rennteam - Blümchendesign by Pfeil Design







§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



Vespa TS und Piaggio P180 Jet

Zylinder Largeframe

125–150ccm: 125-177ccm für 2-Überströmer

Die ersten Modelle der 60er Jahre sind mit 2 Überströmern ausgestattet. Dies sind die Modelle Vespa 125 VNB/GT/GTR VNL2T -> 138956/S/Super/150 VBA/VBB/VGLA/B/VGL1/GL/Sprint VLB1T -> 105199/Super VBC1T -> 328128. Bei den 2-Überströmer Motoren fehlt der Boostport am Fuß. Das Einströmen erfolgt über das Kolbenfenster. Einige 3-Überströmer Zylinder können auf diese Modelle gebaut werden, wenn der 2. Überstrom am Zylinderfuß verschlossen wird. Hier haben wir einige umgearbeitete Rennzylinder im Programm. PINASCO ist der einzige Hersteller, der ab Werk einen Rennzylinder anbietet.


24161600

24161900







24161400

Zylinderkit 125–150 ccm

für Vespa 125 VNB/GT/GTR 1°/Super/150 VBA/VBB/VGLA-B/VGL1/GL/ Sprint 1°/Super 1°

Je älter ein Fahrzeug ist und je mehr Kilometer es auf dem Motor hat, desto nötiger ist ein Austausch des originalen Zylinders. Die Laufbahnen sind abgenutzt, haben Kolbenklemmer oder -fresser hinter sich oder sind eingelaufen. Wir bieten euch günstige **Standard Zylinderkits** an, die den Originalen 1:1 entsprechen. Abmessungen, Leistung und Optik sind identisch. Die Kits werden mit kompletten Kolben inklusive 2 Kolbenringen, jedoch ohne Zylinderkopf und Dichtungen geliefert.

SIP-TIPP Bedüsung und Zündeinstellung sollten immer überprüft und optimiert werden.

Zylinderkit	Art.-Nr.	€
125ccm für Vespa 125 VNB/GT/GTR VNL2T -> 138956/S/Super, Grauguss, Ø 52,5mm, 2 ÜS	24161900	125,00
150ccm für Vespa 150 VBA/VBB/VGLA-B/VGL1, Grauguss, Ø 57,0mm, 2 ÜS, Nasenkolben	24161600	125,00
150ccm für Vespa 150 GL/Sprint VLB1T -> 105199/Super VBC1T -> 328128, Grauguss, Ø 57,0mm, 2 ÜS	24161400	125,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



10003000


19874600


24161300

SIP-COMMUNITY Robert Kerner, ScooterandSpareparts Kissing:
„Einem meiner Kunden habe ich den umgearbeiteten POLINI für 2-Überströmer verbaut. Der Kunde ist mehr als happy. Der Roller hat einen super Durchzug und ist auch auf Langstrecken problemlos fahrbar. Eine mehr als gute Alternative zu den PINASCOs."

Zylinderkit PIAGGIO 125/150ccm/ D.R. 177ccm/POLINI 177ccm §

für Vespa 125 VNB/GT/GTR 1°/Super/150 VBA/VBB/VGLA-B/VGL1/GL/ Sprint 1°/Super 1°

Eine qualitativ hochwertige und leistungsstarke Alternative zu den herkömmlichen 2-Überströmer Zylindern sind, die von uns umgearbeiteten **Zylinderkits PIAGGIO** Vespa PX 125/150ccm sowie die 177ccm der Marken **POLINI/D.R.** bei diesen Zylindern wird der Boostport am Zylinderfuß verschlossen und das Einströmen erfolgt über die seitlichen Überströmer. Es sind keine weiteren Modifikationen an Einlaß und Motorüberströmer erforderlich. Sie sind somit ideale Plug´n Play Zylinder für alle Vespa 125 VNB/GT/GT/GTR/Super/ 150 VBA/VBB/GL/Sprint/T4/Super Modelle. Kurbelwellen mit Pleuelbuchse sollten gegen Wellen mit einem Pleuellager ausgetauscht werden.

Eine genaue Beschreibung der Zylinderkits findet ihr bei den 125–150ccm – 125-177ccm Zylindern.

FREIT Preislich attraktive hochwertige Zylinder aus Grauguss und idealer Zylinder für deinen Daily Cruiser. Wer mehr möchte, kann seine Vespa hier schon recht einfach mit einem 24/24 SI Vergaser, angepasstem Einlass, Rennwelle und SIP ROAD Auspuff zusätzlich beflügeln.

SIP-TIPP Mit Rennkurbelwelle, Auspuff wie SIP ROAD oder SITO, GRAND-SPORT Kolben, 24er Vergaser, elektronische Zündung wie VESPATRONIC könnt ihr die Zuverlässigkeit und Power eures Tourensetups abrunden.

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Zylinderkit PIAGGIO by SIP 125ccm für Vespa VNB/GT/GTR VNL2T -> 138956/S/Super, Grauguss, Ø 52,5mm, 2 ÜS	19874600	199,00
Zylinderkit PIAGGIO by SIP 150ccm für Vespa 150 VBA-VBB/VGLA-B/VGL1/GL/Sprint 1°/Super 1°, Grauguss, Ø 57,8mm, 2 ÜS	24161300	199,00
Rennzylinder D.R. by SIP 177ccm für Vespa 125 VNB/GT/GTR 1°/Super/150 VBA/VBB/VGLA-B/VGL1/GL/ Sprint 1°/Super 1°, Grauguss, Ø 63mm, 2 ÜS	10003000	199,00
Rennzylinder POLINI by SIP 177ccm für Vespa 125 VNB/GT/GTR 1°/Super/150 VBA/VBB/VGLA-B/VGL1/ GL/Sprint 1°/Super 1°, Grauguss, Ø 63mm, 2 ÜS	14000890	229,00

S.I.P

SIP CALLBACK SERVICE

Service steht bei uns ganz oben. Am liebsten würden wir Dir sogar Deinen Roller waschen. OK, sagen wir waschen lassen...
Was wir Dir aber anbieten können ist ein Rückruf von einem Mitarbeiter zu einer Uhrzeit Deiner Wahl. Einfach auf unserer Webseite

www.sipscootershop.com

rechts oben unter „SIP Callback" eintragen. Bis gleich!



Rennzylinder PINASCO 177ccm Grauguss

für Vespa 125 VNB/GT/GTR1°/Super/150 VBA/VBB/VGLA-B/VGL1/GL/ Sprint 1°/Super 1°

Return of a Legend – **PINASCO** erfreut die Herzen der Oldschool Scooterists mit einem weiteren Knüller! Das Vespa Classic Programm wurde um den legendären **177ccm Grauguszylinder** erweitert. Dieser Zylinder ist ein Remake des Klassikers aus den 80ern und 90ern, optimiert und jetzt mit zeitgemäßem und hochwertigem Gussmaterial verfeinert. Die Auslegung des Zylinderkits ist bewusst so gewählt, dass keine Modifikationen an Überströmer oder Einlass erforderlich sind – somit ist der PINASCO der ideale Plug´n Play Zylinder für deine 125/ 150cc Vespa. Auch als Version für 2-Überströmer wie VNB/VBA/VBB/GL/Sprint erhältlich! Hier ist der Boostport am Fuß verschlossen und das Einströmen erfolgt über das Kolbenfenster. Bitte darauf achten, dass eine Kurbelwelle mit Pleuellager und nicht mit Pleuelbuchse verwendet wird.

FAZIT Preislich attraktiver Einsteigerzylinder aus Grausguss und idealer Zylinder für einen Daily Cruiser. Wer mehr möchte, kann recht einfach mit einem 24/ 24 Si Vergaser, angepasstem Einlass und Rennwelle seine Vespa zusätzlich beflügeln.

Grauguss/ 63mm Bohrung/ 5 Überströmer/ 177ccm

Grausgusszylinder, Hub 57mm, 5 Überströmer, zwei geteilte Seitenüberströmer und 1 Überströmer gegenüber dem Auslass, Kolben mit zwei Kolbenringen, oberer Ring als L- Ring ausgeführt, original PINASCO Zylinderkopf wird mitgeliefert, inkl. Dichtsatz und Einbauanleitung. Das Motorgehäuse sollte - muss aber nicht - an die größeren Zylinderüberströmer angeglichen werden. Bedüsung und Zündeinstellung sollten überprüft und optimiert werden.

SIP-TIPP Mit Rennkurbelwelle, Rennauspuff wie SIP Performance, RZ oder SCORPION, GRAND-SPORT Kolben, 28er Vergaser und elektronischer Zündung wie VESPATRONIC sind noch deutlich höhere Leistungen möglich. Für jene, die noch mehr Leistung herausholen möchten, bietet der Zylinder durchaus Potential, wozu es jedoch nötig ist, sowohl den Zylinder als auch das Motorgehäuse zu modifizieren.

SIP-COMMUNITY Michael Rother, 05/2009:
„Mit dem PINASCO 2 Überströmer marschiert meine VNB von unten rauf super schön. Endlich! Plug&Play, perfekte Passung, schöne Leistung."



80520000









KAUF TIPP

Pinasco

80510000







SIP-COMMUNITY User „vespa-and-more":
"Der Zylinder ist mit der Standardbedüsung des 24/24ers perfekt lauffähig. Habe nun bereits über 4000 km am Tacho und bin noch immer schwer begeistert!!"

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
PINASCO 177ccm, Guss, Ø 63mm, 5 ÜS	80510000	196,00

Rennzylinder PINASCO 177ccm Aluminium

für Vespa 125 VNB/GT/GTR 1°/Super/150 VBA-VBB/GL/Sprint 1°/Super 1°

Die exzellenten **Aluminiumzylinder** mit ihrer hochwertigen Nicasil Beschichtung, den 6-Überströmern und dem soliden ASSO Kolben stehen für die makellose Fertigungsgüte und den beständig hohen Qualitätsanspruch der Firma **PINASCO**. Wer mehr will, kann hier schon recht einfach mit einem 24/ 24 SI Vergaser, angepasstem Einlass und Rennwelle seine Vespa zusätzlich beflügeln. Wer das Potential des Zylinders maximal ausnutzen möchte, sollte jedoch Zylinder und Motorgehäuse modifizieren. Dieser Zylinder basiert auf dem PINASCO für 3-Überströmer-Gehäuse. Der 3. Überstrom ist verschlossen. Die Spülung erfolgt über ein zusätzliches Kolbenfenster.

FAZIT Preislich attraktiv und nach wie vor der Einsteigerzylinder, wenn es um Aluminium und ausgewogene Thermik geht. Ideal als Daily Cruiser oder auch für Tuningzwecke.

Aluminium/ 63mm Bohrung/ 6 Überströmer/ 177,68ccm

Aluminiumzylinder, Hub 57mm, 6 Überströmer, je 2 Seitenüberströmer, Y- förmiger und zweigeteilter Boostport, Kolben mit zwei Kolbenringen, oberer Ring als L- Ring ausgeführt, original PINASCO Zylinderkopf wird mitgeliefert, inkl. Dichtsatz und Einbauanleitung. Das Motorgehäuse sollte - muss aber nicht - an die größeren Zylinderüberströmer angeglichen werden. Bedüsung und Zündeinstellung sollten überprüft und optimiert werden.

SIP-TIPP W3AC Zündkerze, Hauptdüse und Zündeinstellung anpassen sind Pflicht. Vergaser SI 24/24, italienische/SIP/JL RAPs, leichtes Lüfterrad/VESPATRONIC, Renn-/Langhubwellen empfehlenswert. Vollwangen-/Lippenwelle und 28-30er Vergaser sind das nächste Level.

SIP-COMMUNITY SIP „axelito": „Exzellenter Tourenzylinder. Für schaltfaule Fahrer der ideale Zylinder, drehmomentstark & unauffällig und unverwüstlich."

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
PINASCO 177ccm Aluminium, Ø 63mm, 6 ÜS	80520000	272,00



Vom Stilfser Joch ab in den Süden, SIP Tour Toskana 2011

Hans Appel, München „Vespa Oldtimer Freunde München"

Oldie-Tuning: Sanft, effektiv und unauffällig

Sanftes Tuning für den Einsteiger in die Szene: Hans ist im richtigen Leben Technical Project Manager in einem großen Unternehmen. Zur Vespa kam er 2002, weil er bequem, easy und mit Stil in die City cruisen wollte. Von der Faszination und der Typenvielfalt erfasst, wurde aus dem „bloß mal nen Roller haben wollen" eine Leidenschaft mit so manchen schönen Fahrzeugen: „Auf der Suche nach einem schönen alltagstauglichen Sommer-Roller kam zum Jahreswechsel 2009/2010 eine 68er Vespa GT im O-Lack ins Haus. Für den 125 GT Motor bietet sich sehr schön der 177 PINASCO, ein 24er DELL´ORTO Vergaser und ein SIP Road Auspuff an. Nach dem Zerlegen und Reinigen des Motors wurden erst mal die Überströmkanäle etwas vergrößert und an die des neuen Zylinders angepasst.

Nach der Montage des Motors, wobei alle Verschleißteile wie Kugellager und Wellendichtringe getauscht wurden, kam noch ein 24er DELL´ORTO mit größerem Luftfilter drauf und der neue SIP Road Auspuff wurde verbaut. Nach dem etwas sensiblen Einstellen des Motors hat mich die Fahrleistung absolut überzeugt. Auch, dass ich die kürzere Übersetzung nicht getauscht habe. Der Durchzug ist super und die Endgeschwindigkeit von 110km/h ausreichend. Der Sound ist kräftig, nicht zu laut und man kann erahnen, dass da was geht. Wenn ich die Leistung mit einer 12PS PX200 vergleichen müsste, würde ich spontan sagen, besserer Durchzug, spritziger und dennoch alltagstauglich. Abschließend möchte ich sagen, dass ich absolut kein Experte bin, was das Tunen betrifft und deswegen bin ich mit dem Ergebnis und dem Kostenaufwand des Umbaues sehr zufrieden. Euer Hans"

www.vespafreun.de

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



Zylinder Largeframe

125-177ccm 3-Überströmer

Fast alle 125 /150er Vespas seit Mitte der 60er sind mit diesem Motor ausgestattet. Es sind die Modelle Vespa 125 GTR GTR VNL2T 138957 ->/TS/150 Sprint VLB1T 105200 ->/Veloce/Super VBC1T328129 ->/Cosa 125-150/P125-150X/PX125-150E/Lusso/MY/P150S und LML 125-150 Star Deluxe/DLX/Star/Stella Belladonna.

Hier gibt es eine große Auswahl an Largeframe-Zylindern. Alle diese Zylinder können auch in Vespa P80X/PX80E/Lusso/PX100E Modellen verbaut werden, wenn zusätzlich noch eine PX125 Kurbelwelle mit 57mm Hub verbaut wird. Wenn man nicht auf die speziell für die PX80 abgedrehten Zylinder zurückgreifen will, muss die engere Zylinderfußaufnahme der PX80 ebenfalls noch für die 125er Zylinder aufgespindelt werden. Die folgenden Zylinder können auch auf den 2-Überströmer Motoren gefahren werden. Dazu muss jedoch der 3. Überströmer im Zylinder verschlossen oder der Boostport ins Motorgehäuse gefräst werden. Auch hier haben wir bereits umgearbeitete Versionen im Programm.

Beliebte Tourer sind D.R., PINASCO und der POLINI. Diese Zylinder sind in Verbindung mit 24er Vergaser und SIP Road Auspuff sehr dankbare Begleiter. Unser Langstreckenrekord bei einem POLINI 177 steht bei 4500km, Landsberg – Thessaloniki, Griechenland: 2 Wochen, ohne Motorpanne. MALOSSI und QUATTRINI stehen für Sport- bzw. Renneinsatz. Beide Zylinder können bei entsprechendem Set-Up auch auf Touren eingesetzt werden. Sie haben jedoch enormes Potential und eignen sich daher eher für den Sport- bzw. Renneinsatz. Der QUATTRINI auf dem SIP Custom Basterd hat derzeit knapp 28 PS und eine Beschleunigung über alle Drehzahlbereiche, dass es vielen 210ern schwindlig wird.



19874900

Drossel 80 km/h

Die Leistungsreduzierung beim Drosselkit erfolgt durch den Einbau eines Gaswegbegrenzers. Dadurch wird die Leistung von 5,6kw auf 5,4kw (80km/h) verringert. Weitere Informationen beinhaltet das TÜV Gutachten. Passend für: Vespa PX 125 Fzg.Idnr. ZAPM50 ab Baujahr 2006. Der PX125 Auspuff auf 80 km/h gedrosselt ermöglicht aufgrund der Führerscheinregelung in Deutschland 16-Jährigen das Fahren einer 125er PX. Eine Kopie des TÜV-Gutachtens liegt bei. Die Vespa muss noch vom TÜV per Einzelabnahme abgesegnet werden.

Artikel	Art.-Nr.	€
Drosselkit auf 80km/h für Vespa PX125	98510000	102,00
Drosselkit auf 80 km/h für Vespa PX125 `11	98530000	102,00
Auspuff PIAGGIO für Vespa PX125 auf 80km/h	24090000	96,00

Zylinderkit LML 150ccm §

für Vespa 125 GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V/Super 2°/PX125-150/PE/ Lusso/Cosa

Der **LML 150ccm Zylinder** ist der ideale Austausch, wenn das alte Kit verschlissen ist, keine Verdichtung mehr liefert oder einfach mal was Neues her soll. Die modernen 5 Überströmer versprechen einen kraftvolleren und besseren Durchzug mit einem spürbaren Powerplus! Den Zylinder gibt es mit Standard-Auslass und mit einem geschraubten Auslass. Die Version mit dem geschraubten Auslass hat eine Ø 57mm Bohrung, den passenden Auslassstutzen haben wir ebenfalls im Programm.

FREIT Sauber verarbeiteter 150ccm Zylinder mit 5 statt den üblichen 3 Überströmern, kombiniert mit guten und schmalen Kolbenringen. Klarer Vorteil gegenüber der Originalversion.

Grauguss/ 57,8mm / 57,0mm Bohrung/ 5 Überströmer/ 149,56ccm

Graugusszylinder, Hub 57mm, 5 Überströmer, Kolben mit 2 Kolbenringen trapezförmig à 1,5mm, verchromte Lauffläche, ohne Zylinderkopf, ohne Dichtsatz. Das Motorgehäuse sollte - muss aber nicht - an die größeren Zylinderüberströmer angeglichen werden.

SIP-TIPP Neue Zündkerze, neuer Zylinderkopf und Dichtsatz mitbestellen. Bedüsung nach Zylindertausch überprüfen. Für Zylinder Art.-Nr. 24161710 auch den passenden Auslassstutzen ordern!

Zylinderkit	Art.-Nr.	€
LML 150ccm, Guss, Ø 57,8mm, 5 ÜS, Hub 57mm, Auslass gesteckt	24161700	129,00
LML 150ccm Guss, Ø 57,0mm, 5 ÜS, Hub 57mm, Auslass geschraubt	24161710	99,00
Auslassstutzen LML für Zylinder LML 150 ccm, Stahl, Auslass geschraubt	24161720	20,00

Zylinderkit PIAGGIO 125-150ccm

für Vespa 125 GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V/Super 2°/PX125-150/PE/ Lusso/Cosa

Je älter ein Fahrzeug ist und je mehr Kilometer es auf dem Motor hat, desto nötiger ist ein Austausch des originalen Zylinders. Die Laufbahnen sind abgenutzt, haben Kolbenklemmer oder -fresser hinter sich oder sind eingelaufen. Wir bieten euch günstige Standard **Zylinderkits** an, die den Originalen 1:1 entsprechen. Abmessungen, Leistung und Optik sind identisch. Soweit noch verfügbar, bieten wir euch **PIAGGIO** Zylinderkits an.

Die Kits werden mit kompletten Kolben inklusive 2 Kolbenringen, jedoch ohne Zylinderkopf und Dichtungen geliefert.

Grauguss/ 52,5 - 57,8mm Bohrung/ 3 Überströmer/ 125 / 150ccm

Graugusszylinder, Hub 57mm, 3 Überströmer, Kolben mit 2 Kolbenringen, ohne Zylinderkopf, ohne Dichtsatz

SIP-TIPP Neue Zündkerze, neuen Zylinderkopf und Dichtsatz mitbestellen. Bedüsung nach Zylindertausch überprüfen. Ein 24er SI und eine neue Zündkerze sind Pflicht, Zünd- und Vergasereinstellungen überprüfen ist empfehlenswert. Eine gute Ergänzung sind ein SI 24/24 Vergaser, SIP Road Auspuff und ein leichtes Lüfterrad.

Zylinderkit	Art.-Nr.	€
PIAGGIO 125ccm, Guss, Ø 52,5mm, 3 ÜS, Hub 57mm	19874900	169,00
PIAGGIO 150ccm für Vespa 150 Sprint 2°/Veloce/Super 2°/P150X/PX150 E/Lusso/MY/ P150S/Cosa, Guss, Ø 57,8mm, 3 ÜS, Hub 57mm	24161500	169,00

98510000



24090000







24161710



24161700





2416172

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



10030000

Rennzylinder MALOSSI 166ccm §

für Vespa 125 GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V/Super 2°/PX125-150/PE/ Lusso/Cosa

Drehzahl und Adrenalin! Beides garantiert der **MALOSSI 166ccm**. Ab mittleren Drehzahlen beißt der große Bruder des 139ers so richtig an. Dann heißt es festhalten, sonst steigt die Vespa unkontrolliert weg. Mit einer längeren Übersetzung kann man auf der Autobahn auf der linken Spur auch mal den Blinker setzen. Mit dem passenden Set-Up sind auch 130 km/h keine Seltenheit. Der hochwertige Graugusszylinder bietet mit 7 Überströmern, einem dreigeteilten Boostport und dem ASSO Kolben samt sportlichen 1,2mm Ringen alles was das Herz begehrt. Der **MALOSSI** Zylinderkopf, mit eigenem Layout, realer Quetschfläche und O-Ring Abdichtung ist ein echtes Highlight. Der 20mm SI Vergaser sollte mindestens durch einen 24er SI oder einen 28/30mm ausgetauscht werden. Ein Sportauspuff SIP Road, MALOSSI oder SITO PLUS aufwärts ist empfehlenswert. Sinnvoll ist auch eine Renn- oder Langhubwelle und eine verstärkte Kupplung.

Wer auf V-max steht sollte die Übersetzung mittels DRT Gängen, POLINI/ MALOSSI Übersetzungen oder einem 120er Reifen verlängern. Mit Zylinderüberarbeitung und einem großen Auspuff kann man 210er jagen.

FAZIT Zwar etwas weniger Hubraum als die Konkurrenz, doch punktet der MALOSSI mit purem Fahrspaß und echter Performance! Die Auslegung ist klar Richtung Drehzahl und dementsprechend sollte auch die Komponentenwahl bei Kurbelwelle, Kupplung und Auspuff erfolgen.

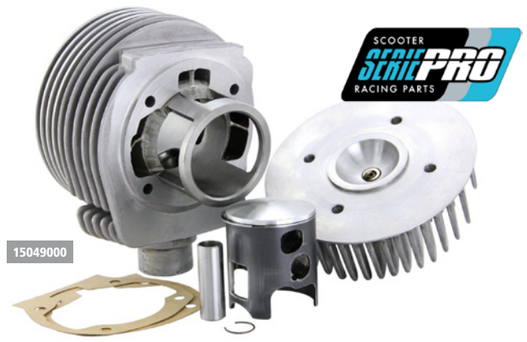
Grauguss/ 61mm Bohrung/ 7 Überströmer/ 166,58ccm

Graugusszylinder, Hub 57mm, 7 Überströmer, dreigeteilter Boostport, Kolben mit 2 Trapezringen à 1,2mm, original MALOSSI Zylinderkopf wird mitgeliefert, inkl. Dichtsatz. Das Gehäuse sollte an die neue Überströmergröße angepasst werden. Bedüsung und Zündeinstellung sollten überprüft und optimiert werden.

SIP-TIPP Ein 24 SI, SIP Road Rennauspuff und eine verstärkte Kupplung sind Pflicht. Eine längere Übersetzung, eine Rennkurbelwelle mit 57 oder 60mm Hub empfehlenswert. Mit Rennauspuff wie SIP Performance, RZ oder SCORPION, 28er Vergaser und/oder elektronischer Zündung wie VESPATRONIC sind noch deutlich höhere Leistungen möglich. Wer mehr möchte, rüstet noch auf ein Membranvergaserkit um und bearbeitet Zylinder und Motorgehäuse zusätzlich.

SIP-COMMUNITY User „4phonia“:
„In oberen Drehzahlen ein übelster Kick, selbst mit 24er SI übelste Leistungsentfaltung und ein Punch der das Grinsen wachsen lässt. Zündung und Bedüsung penibel beachten, dann hält er auch.“

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
MALOSSI 166ccm Guss, Ø 61mm, 7 ÜS	10030000	182,00



15049000

Rennzylinder SERIE PRO 125ccm

für Vespa 125 GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V/Super 2°/PX125-150/PE/ Lusso/Cosa

Dieses Alu/Nikasil Zylinderkit wurde in der SERIE PRO Reihe vom Speedscootershop entwickelt. Es zielt auf alle 125er Vespafahrer mit Führerscheinklasse A1 (=125ccm mit max. 11KW). Der Zylinder hat Plug&Play und in Verbindung mit einem 26er SI Venturi-Vergaser und passendem Rennauspuff eine Leistung von ca. 11KW. Für die Kombination ist auch ein TÜV-Gutachten in Vorbereitung.

FAZIT Somit ist er der einzige 125ccm Aluminiumzylinder für die PX, der mit der Klasse A1 konform ist, die PX richtig auf Trab bringt und das hoffentlich bald auch völlig legal.

Aluminium/ 52,5mm Bohrung/ 6 Überströmer/ 125ccm

Aluminiumzylinder mit Stahllaufbuchse, Hub 57mm, 6 Überströmer, zwei große geteilte Seitenüberströmer, 2 Überströmer gegenüber dem Auslass, Kolben mit zwei Kolbenringen. Das Gehäuse muss nicht angepasst werden. Bedüsung und Zündeinstellung sollten überprüft und optimiert werden.

SIP-TIPP Ein 24 SI, SIP Road Rennauspuff und eine verstärkte Kupplung sind Pflicht.

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
SERIE PRO 125ccm Alu, Ø 52,5mm, 6 ÜS	15049000	449,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Rennzylinder D.R./OLYMPIA 177ccm §

für Vespa 125 GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V/Super 2°/PX125-150/PE/ Lusso/Cosa

Der große Bruder des 135ers ist ein Zylinder mit Leistungsreserven für den problemlosen Alltagsgebrauch. Anders als der kleine **D.R.** bietet der 177er aber durchaus Leistung in höheren Drehzahlen, was vor allem an den zwei zusätzlichen Auslasskanälen liegt. Durch die relativ niedrige Verdichtung ist er der zuverlässige Begleiter auf allen Langstrecken. Der D.R. kann auch auf 2-Überströmern gesteckt gefahren werden, wenn der 3. Überstrom im Zylinder verschlossen wird (Dichtung). Er hat auch dabei eine beachtliche Leistungssteigerung. Bei Verwendung des POLINI-Kopfes und Bearbeitung der Zylinderüberströme auf POLINI 177 Maß wird er deutlich kräftiger, wenn auch nicht mehr so total unzerstörbar. Bewährt hat sich auch die Kombination mit einer längeren Primär und einem SITO Plus oder SIP-T5 Auspuff. Optimale Ergänzung für höhere Drehzahlen ist der GRAND-SPORT Kolben in Verbindung mit dem MMW MALOSSI Zylinderkopf. Der **OLYMPIA 177er** ist mit dem D.R. 177er baugleich und eine gute Alternative, wenn es von Seiten D.R. Lieferprobleme gibt.

FAZIT Top-Allrounder in super Qualität und Long-Distance-Tip.

Grauguss/ 63mm Bohrung/ 7 Überströmer/ 177,68ccm

Graugusszylinder, Hub 57mm, 7 Überströmer, Kolben mit 2 Kolbenringen, Auslass mit 2 zusätzlichen Nebenauslässen Original D.R. Zylinderkopf wird mitgeliefert, inkl. Dichtsatz. Das Gehäuse muss im ersten Schritt nicht bearbeitet werden, Bedüsung und Zündeinstellung sollten überprüft und optimiert werden. Bei Elestart Modifikation der unteren Kühlrippe nötig.

SIP-TIPP W4AC Zündkerze, Zündeinstellung ca. 19°, HD SI 20/20 102-108 sind Pflicht, Vergaser SI 24/24, italienische RAPs/SITO Plus, längere Übersetzung, Rennwelle und VESPATRONIC/HP4 empfehlenswert, 28er Vergaser und SIP / JL RAPs sind der heimliche Traum des DRs !

SIP-COMMUNITY User Massimo M., Schweiz:
“Very good kit for simple tuning. Good torque. With 24/24 SI and standard gearing about 125 km/h possible.”

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
D.R. 177ccm Guss, Ø 63mm, 7 ÜS, Hub 57mm	10001000	166,00
OLYMPIA 177ccm Guss, Ø 63mm, 7 ÜS, Hub 57mm	10070000	169,00









10001000



Ola Backer, Stockholm, Schweden, „Svenska Scooterklubben“

Great Performance for low buck

Wir haben ihn im Sommer 2010 auf dem „100 Fari Bassi“ Treffen von Robin Davy in Seefeld kennengelernt. Einigen von Euch ist er vielleicht mit seiner total verrückten frontgetriebenen Vespa (Scootering Feb. 2007) in Erinnerung.

„Ich hab schon einige 2-Überströmer GLs getunet. Hier bei uns in Schweden und in Dänemark ist dieses Modell sehr populär gewesen und wurde als Vespa Touring VGLA-VGLB von 1959 bis 1963 verkauft. Ich montiere gerne ein D.R./Olympia 177ccm Zylinderkit. Ich öffne aber den oberen 3. Überströmer im Motorgehäuse. Dazu muss man vorher Material aufschweissen oder, wenn man kein Schweißgerät hat, geht das auch prima mit Kaltmetall (z.B. SIP Art-Nr. 14090000).

Zusätzlich vergrößere ich den Drehschiebereinlass, montiere einen 24er SI und eine Vespatronic Zündung. Mit so einer Kombination bekommst du ein großartiges Citybike. Meine GLs sind schneller als eine 12PS PX200! Bau noch einen großen Auspuff drauf und du willst immer mehr! Einmal wurde mir so eine GL gestohlen. Ich bin dem Hundesohn hinterher aber er war zu schnell und entwischte. Ich bekam den Roller aber dennoch wieder zurück und heute lebt er ein friedvolles Leben zusammen mit einem Feuerwehrmann in der Nähe von Stockholm.“

Fazit zum Schluss im O-Ton: „Those 177 kits are great performance for low buck!“

www.scooterklubben.com









Rennzylinder POLINI 177ccm §

für Vespa 125 GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V/Super 2°/PX125-150/PE/ Lusso/Cosa

Der König der 177ccm Klasse. **POLINI** bietet mit diesem Oldschool Klassiker nach wie vor das Maß, an dem sich alle **Graugusszylinder** messen müssen. Leistungsstark schon als Plug´n Play Zylinder, erreicht er mit einer 60mm Langhubwelle 187ccm und den absoluten Hubraum-Olymp. 7 Überströmer mit einem dreigeteilten Boostport versorgen den Zylinder, ein üppiger Auslass und der solide ASSO Kolben unterstützen hier zuverlässig. Schon in niedrigen Drehzahlen zieht er kräftig an. Ganganschlussprobleme gibt es nicht. Mit einer längeren Übersetzung kann er gut als Tourenzylinder gefahren werden. Wer mehr möchte, sollte den 20mm Vergaser gegen den größeren 24/ 24 SI Bruder austauschen und zumindest eine Rennwelle montieren. Noch mehr Dampf und Zuverlässigkeit erreicht man mit dem, hinsichtlich Brennraum und Verdichtung optimierten MMW MALOSSI Zylinderkopf und dem GRAND-SPORT 177ccm Kolben. Ein großer Rennauspuff, Vergaser bis 30mm und ein bearbeiteter Auslass bringen Drehzahlen, V-max bis 125 km/h und Tränen der Freude in die Augen.

FAZIT Robuster, drehmomentstarker Zylinder für den Alltagsgebrauch. Der Allrounder schlechthin.

Grauguss/ 63mm Bohrung/ 7 Überströmer/ 177,68ccm

Graugusszylinder, Hub 57mm, 7 Überströmer, Kolben mit 2 dicken Kolbenringen, Original POLINI Zylinderkopf wird mitgeliefert, Verdichtung 10,6:1, inkl. Dichtsatz. Die Bedüsung und Zündeinstellung sollten angepasst werden. Das Motorgehäuse sollte an die größeren Zylinderüberströmer angeglichen werden.

SIP-TIPP W3AC Zündkerze, Zündeinstellung ca. 17-19°, HD SI 20/20 105-110 sind Pflicht, Vergaser SI 24/24 oder 28/30er, italienische/SIP/JL RAPs, längere Übersetzung, leichtes Lüfterrad/VESPATRONIC und Renn-/Langhubwelle empfehlenswert, Vollwangen-/Lippenwelle und 30er Membranvergaser lassen die Augen auf der Autobahn tränen.

SIP-COMMUNITY SIP-Kunde Gerhard J., Österreich:
„Der Optimale, hat sich auf Langstrecken-Touren sehr gut bewährt."

SIP-COMMUNITY SIP-Mann Matze, 07/2010:
„ Bin mit dem 177er, 28er und Sito Plus 4300km von Landsberg nach Griechenland und zurück gefahren. Und der Zylinder hat die km brav abgearbeitet, ohne Motorpannen!"

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
POLINI 177ccm, Grauguss, Ø 63mm, 7 ÜS	14000800	202,00











Kolbenringe GRAND-SPORT POLINI 177ccm

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/PX125-150/PE/Lusso/Cosa

Hierbei handelt es sich um Gussringe in deutlich hochwertigerer Qualität als das POLINI ASSO Original: Ringdicke 2mm. Tuning leicht gemacht. Keine Ringbrüche mehr. Sicherheit gegen Motor- oder Zylinderschäden. Plug´n Play.

Kolbenringe	Art.-Nr.	€
GRAND-SPORT POLINI 177ccm 63x2mm	20601950	22,00
GRAND-SPORT POLINI 177ccm 63,4x2mm, 1.ÜM	20601960	26,60



Rennzylinder POLINI W5 177ccm by Worb5 § + GS 177ccm by Worb5 §

für Vespa 125 GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V/Super 2°/PX125-150/PE/ Lusso/Cosa

In dem 177er steckt enormes Potential, das mit einer weiteren Bearbeitung geweckt werden kann. Wer sich das selbst nicht zutraut, kann auf die bereits von Worb5 umgearbeiteten Versionen zurückgreifen. Erst mit einer Bearbeitung des Auslasses kann der **POLINI** seine ganze Kraft entfalten.

Der Auslass wird bei dem Rennzylinder POLINI **W5 177ccm** um 2mm nach rechts und links und ebenfalls um 1,5mm nach oben und unten erweitert. Die Auslassform wird an sich quadratischer. Die Kolbenfenster werden vergrößert. Der Boostkanalaustritt angeschrägt.

Beim Rennzylinder POLINI GS 177ccm werden überdies alle Kanten im Zylinder gebrochen. Der Zylinder wird mit einem GRAND-SPORT **177ccm** Kolben versehen und auf diesen angepasst.

Rennzylinder	Art.-Nr.	Preis €
POLINI W5 177ccm by Worb5, Grauguss, Ø 63mm, 7 ÜS	14000870	279,00
POLINI GS 177ccm by Worb5 Grauguss, Ø 63mm, 7 ÜS	14000880	379,00



140008700

Kolben GRAND-SPORT D.R./POLINI 177ccm §

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/PX125-150/PE/Lusso/Cosa

Für hohe Verschleißfestigkeit und Fresssicherheit sorgt die hochwertige Kolbenlegierung mit min. 18% Siliziumanteil. Ein zeitgemäßes Layout, innere Verstärkungen und eine identische Kompressionshöhe runden das Gesamtbild ab. Der **Kolben** ist schon mit einem Kolbenfenster versehen. Die inneren Verstärkungen erlauben eine noch größere maximale Fensterhöhe und -breite. Ideal zum Selbstanpassen und Optimieren.

Darüber hinaus zeichnen sich alle **GRAND-SPORT** Kolben durch hochwertige Kolbenringe aus Stahl mit einer Ringdicke von 1mm aus.

FAZIT An GRAND-SPORT Kolben geht kein Weg vorbei, wenn es um leistungsstarke und haltbare Graugusszylinder geht.

Aluminium/ Ø 63,00/ 63,50/ 64,00mm/ 1mm Kolbenringe

Aluminiumkolben, min. 18% Si- Anteil, 35mm Kompressionshöhe, passender Pinabstand für POLINI/ D.R., zwei 1mm Kolbenringe aus Stahl.

SIP-TIPP Hauptdüse anpassen und neue Zündkerze sind Pflicht. Für die Verwendung in MALOSSI 166ccm Zylindern muss der Zylinder bearbeitet und an die neue Kompressionshöhe angepasst werden. Belohnt wird man mit einem Hubraummaximum auf MALOSSI Basis!

SIP-COMMUNITY User „Vespa76":
„Super Verarbeitet. Ringanordnung wesentlich besser als Original. Fenster haben noch Potenzial nach oben."



Kolben	Art.-Nr.	€
GRAND-SPORT D.R./POLINI 177ccm Ø 63mm	12037000	102,00
GRAND-SPORT D.R./POLINI 177ccm 1. ÜM, Ø 63,5mm	12037100	102,00
GRAND-SPORT D.R./POLINI 177ccm 2.ÜM, Ø 64,0mm	12037200	119,00

Wolfgang Unterholzer, Kärnten, Österreich

Ein Traum von einer Vespa – Meine VBB

„Den Traum von einer eigenen großen Vespa, den hegte ich schon lange. Nachdem ich als Jugendlicher schon eine PK 50 gefahren bin und mein Haus gleich neben dem örtlichen Vespaclubvereinsgebäude steht, war es doch klar, dass irgendwann mein Traum wahr werden musste.

Eines Tages kaufte ich mir dann, recht spontan, eine VBB 150, Baujahr 1961. Diese wurde natürlich optisch noch aufgestylt und der Beitritt zum Vespaclub Wolfsberg war soweit. Da in unserem Club viel an den Motoren geschraubt wird, wurde mein Motor auch bald umgebaut.

Jetzt fahre ich einen PX Millenium Motor mit einem 177er Polini, 60 mm Kurbelwelle, GS Kolbenringe, 30er TMX Mikuni Vergaser, MMW 1 Membrankasten, 200er Übersetzung, Cosa-Kupplung mit MMW Korb, kurzem 4. Gang, Scorpion Auspuff und einem abgedrehten Lüfterrad.

Das Ergebnis – ob Beschleunigung, Durchzug oder Fahrspaß – ist fantastisch. Bis jetzt bin ich ca. 2500 km gefahren. Und egal ob ich an die obere Adria, nach Italien oder längere Touren bei uns zuhause in Kärnten fahre, meine VBB hat mich noch nie im Stich gelassen"



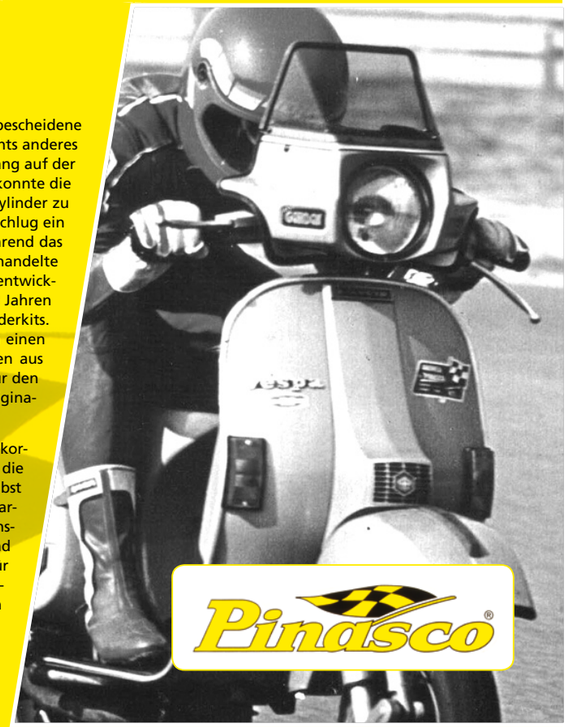






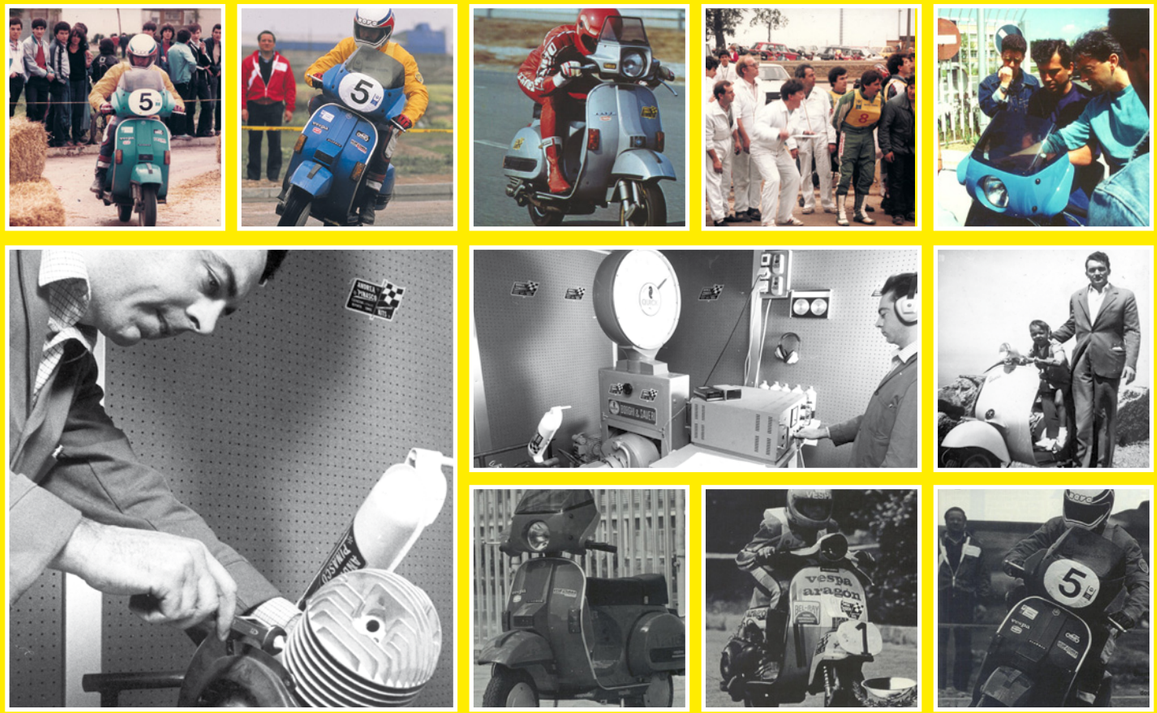
Pinasco Galerie 60er - 70er Jahre

Andrea Pinasco – Tuning aus Leidenschaft



Mit 16 hat sich Andrea Pinasco eine Vespa 125GT gekauft und sich über die doch eher bescheidene Leistung geärgert. Tuningteile gab es damals aber nicht zu kaufen, deshalb blieb ihm nichts anderes übrig, als sich selbst an der Optimierung zu versuchen. Als Jugendlicher war er eine Zeit lang auf der Technikerschule, danach hatte er die Maschinen im Familienbetrieb gewartet. So schwer konnte die Sache mit dem Vespa-Motor also nicht sein. Die Idee war, einen direktgesaugten GS150 Zylinder zu verbauen. Dabei entstand - mehr zufällig als geplant - der erste Doppelvergaser. Das Kit schlug ein wie eine Bombe und wurde aus der heimischen Garage nach ganz Italien verschickt. Während das Doppelvergaserkit noch größtenteils aus fertigen Komponenten zusammengesetzt war, handelte es sich bei dem kurz darauf erschienenen 75er Kit für die V50 um eine vollständige Eigenentwicklung. 1975 nahm Andrea zum ersten Mal an der ‚Ciclo e Motociclo di Milano' teil. Mit 23 Jahren war er der jüngste Aussteller, trotzdem verkaufte er im gleichen Jahr bereits über 400 Zylinderkits. 1980 musste er, mit gut 20 Teilen im Sortiment und Verkaufszahlen in den Tausenden in einen größeren Firmensitz umziehen. Nicht nur die Zylinder, sondern auch die Auspuffanlagen aus dem Hause Pinasco erfreuten sich weltweit einer großen Beliebtheit. Vielleicht, weil sie für den Straßengebrauch optimiert und trotz gesteigerter Leistung kaum lauter waren, als ein originaler Auspuff.

Piaggio selbst war das ‚Unterfangen Pinasco' anfangs suspekt, weil die Vespa ein politisch korrektes Fahrzeug war, an dem man nicht zu tunen brauchte. Bald jedoch merkte man, dass die Vespa durch die Pinasco-Produkte noch attraktiver für den Markt wurde und Vespa somit selbst davon profitierte. In den 1980ern befasste Andrea sich mit einer Vielzahl von Dingen. Er arbeitete für diverse Firmen aus dem Orient an der Aufgabe, den Verbrauch und die Emissionswerte der Scooter und Motorräder zu minimieren. Auch für PGO, Bajai, die Ford Gruppe und einige Schweizer Unternehmen war er tätig. Auch heute noch steht der Name Pinasco für hochwertige Produkte und „die Vespa", davon ist Andrea überzeugt, „ist und bleibt praktisch, bequem und sparsam. Das ist keine Frage von Nostalgie sondern von Qualität." Den zeitgenössischen 4Takt-Trend betrachtet er allerdings mit einer gewissen Skepsis. Zu teuer und umständlich findet er die Motoren und würde es für besser halten, nach effizienteren Lösungen im 2Takt-Bereich zu suchen. Er selbst fühlt sich allerdings nicht dazu berufen. Er hat sich stattdessen in einem Häuschen im Grünen vor den Toren Genuas niedergelassen. Zwar beschäftigt er sich weiterhin mit der ‚Pferdezucht', allerdings geht es dabei mittlerweile tatsächlich um Vierbeiner. Eine Leidenschaft, die er mit seiner Tochter Rosa teilt.



Rennzylinder PINASCO 177ccm Grauguss §

für Vespa 125 GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V/Super 2°/PX125-150/PE/ Lusso/Cosa

Return of a Legend, **PINASCO** erfreut die Herzen der Oldschool Scooterists mit einem weiteren Knüller! Das Vespa Classic Programm wurde um den legendären 177cc Graugusszylinder erweitert. Dieser **Zylinder** ist ein Remake des Klassikers aus den 80ern und 90ern, optimiert und jetzt mit zeitgemäßem und hochwertigem Gussmaterial verfeinert. Die Auslegung des Zylinderkits ist bewusst so gewählt, dass keine Modifikationen an Überströmer oder Einlass erforderlich sind, somit der ideale Plug´n Play Zylinder für deine 125/ 150cc Vespa.

FREIT Preislich attraktiver Einsteigerzylinder aus Grausguss und idealer Zylinder für einen Daily Cruiser. Wer mehr möchte, kann hier schon recht einfach mit einem 24/ 24 SI Vergaser, angepasstem Einlass und Rennwelle seine Vespa zusätzlich beflügeln.

Grauguss/ 63mm Bohrung/ 5 Überströmer / 177ccm

Grausgusszylinder, Hub 57mm, 5 Überströmer, zwei geteilte Seitenüberströmer und 1 Überströmer gegenüber dem Auslass, Kolben mit zwei Kolbenringen, oberer Ring als L- Ring ausgeführt, original PINASCO Zylinderkopf wird mitgeliefert, inkl. Dichtsatz und Einbauanleitung. Das Motorgehäuse sollte - muss aber nicht - an die größeren Zylinderüberströmer angeglichen werden. Bedüsung und Zündeinstellung sollten überprüft und optimiert werden.

SIP-TIPP Mit Rennkurbelwelle mit 57 oder 60mm Hub, Rennauspuff wie SIP Performance, RZ oder SCORPION, GRAND-SPORT Kolben, 28er Vergaser, elektronischer Zündung wie VESPATRONIC sind noch deutlich höhere Leistungen möglich. Für jene die noch mehr Leistung herausholen möchten, bietet der Zylinder durchaus Potential, wozu es jedoch nötig ist, sowohl den Zylinder als auch das Motorgehäuse zu modifizieren.

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
PINASCO 177ccm Grauguss, Ø 3,0mm, 5 ÜS	80500000	186,00









Rennzylinder PINASCO 177ccm Alu §

für Vespa 125 GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V/Super 2°/PX125-150/PE/ Lusso/Cosa

PINASCO ist ein Name im Geschichtsbuch von Tuningfans. Schon 1969 wurde in dem italienischen Motormagazin „Motociclismo" ein PINASCO **Tuningzylinder** für die Vespa vorgestellt – der Erste auf dem Markt erhältliche Tuningyzlinder überhaupt. Zuverlässigkeit und hochwertige Qualität, das sind die Attribute mit denen PINASCO seit Jahrzehnten punktet und für durchgängige Kundenzufriedenheit sorgt. Die exzellenten Aluminiumzylinder mit ihrer hochwertigen Nicasil Beschichtung, den 6 Überströmern und dem soliden ASSO Kolben stehen für die makellose Fertigungsgüte und den beständig hohen Qualitätsanspruch der Firma PINASCO. Wer mehr will, kann hier schon recht einfach mit einem 24/ 24 SI Vergaser, angepasstem Einlass und Rennwelle seine Vespa zusätzlich beflügeln. Wer das Potential des Zylinders maximal ausnutzen möchte, sollte jedoch Zylinder und Motorgehäuse modifizieren.

FREIT Preislich attraktiv und nach wie vor DER Einsteigerzylinder, wenn es um Aluminium und ausgewogene Thermik geht. Ideal als Daily Cruiser oder auch für Tuningzwecke.

Aluminium/ 63mm Bohrung/ 6 Überströmer/ 177,68ccm

Aluminiumzylinder, Hub 57mm, 6 Überströmer, je 2 Seitenüberströmer, Y-förmiger und zweigeteilter Boostport, Kolben mit zwei Kolbenringen, oberer Ring als L-Ring ausgeführt, original PINASCO Zylinderkopf wird mitgeliefert, inkl. Dichtsatz und Einbauanleitung. Das Motorgehäuse sollte - muss aber nicht - an die größeren Zylinderüberströmer angeglichen werden. Bedüsung und Zündeinstellung sollten überprüft und optimiert werden.

SIP-TIPP W3AC Zündkerze, Hauptdüse und Zündeinstellung anpassen sind Pflicht. Vergaser SI 24/24, italienische/SIP/JL RAPs, leichtes Lüfterrad/VESPATRONIC, Renn-/Langhubwellen empfehlenswert. Vollwangen-/Lippenwelle und 28-30er Vergaser sind das nächste Level.

SIP-COMMUNITY User „axelito":
„Exzellenter Tourenzylinder. Für schaltfaule Fahrer der ideale Zylinder, drehmomentstark & unaufällig und unverwüstlich."

SIP-COMMUNITY SIP-Kunde Michael OD., Ireland:
„Excellent!!! MY 125 feels like a different bike!"

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
PINASCO 177ccm Aluminium, Ø 63mm, 6 ÜS	84100000	239,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Rennzylinder PARMAKIT 177/187ccm TSV09 §

für Vespa 125 GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V/Super 2°/PX125-150/PE/ Lusso/Cosa

Der **PARMAKIT** 177ccm ist ein mit hochwertiger Beschichtung versehener **Aluminium-Zylinder**: 63,0mm Bohrung 177ccm, mit 60mm Langhubwelle sogar 187ccm. Er hat entspannt zahme Steuerzeiten, doch mit entsprechender Bearbeitung oder Höhersetzung mittels Fußdichtung wird der Zylinder leicht zum Biest.

Im Lieferumfang sind 5 Kopf- und 6 Fußdichtungen aus Kupfer mit einer Stärke von 0,2mm enthalten. Laut Hersteller sollte der optimale Quetschspalt bei 1,6/ 1,7mm liegen. Der Zylinderkopf ist aus Vollmaterial CNC gefräst, blau eloxiert und mit horizontaler Verrippung. Ein weiteres Feature ist die integrierte, innenliegende Kopfzentrierung. So ist ein optimaler Sitz und gute Abdichtung gewährleistet. Der Hauptauslass mit 63% Breite (Sehnenmaß) wird durch 2 Nebenauslässe unterstützt. 5 großflächige Überströmer mit einem einteiligen Boostport versorgen den Zylinder, der VERTEX Kolben bietet mit zwei 1,0mm Stahlringen eine optimale Ergänzung. Den PARMAKIT Zylinderkopf gibt es mit zentraler oder seitlicher Zündkerzenposition.

FREIT Guter Aluminium Einsteiger Zylinder. Die hochwertige Beschichtung macht den Zylinder extrem standfest und zuverlässig. Eine gute und dankbare Basis für weiteres Tuning und Bearbeitung.

Aluminium/ 63mm Bohrung/ 5 Überströmer/ 177,68ccm

Aluminiumzylinder, Hub 57mm, 5 Überströmer, Kolben mit 2 Stahlringen à 1,0mm, zentrierter Zylinderkopf mit zentraler oder seitlicher Zündkerze für Langgewindekerzen, Verdichtung 12:1, inkl. 5 Kopf- und 6 Fußdichtungen. Das Motorgehäuse muss an die größeren Zylinderüberströmer angeglichen werden. Bedüsung und Zündeinstellung sollten überprüft und optimiert werden.

SIP-TIPP Eine längere Übersetzung ist Pflicht, Rennkurbelwelle mit 57 oder 60mm Hub, 24/24 SI und SIP ROAD/SITO Plus Rennauspuff sind zu empfehlen. Mit Rennauspuff wie SIP Performance, RZ oder SCORPION, 28er Vergaser, elektronischer Zündung wie VESPATRONIC sind noch deutlich höhere Leistungen möglich. Wer mehr möchte, rüstet noch auf ein Membranvergaserkit um und bearbeitet Zylinder und Motorgehäuse zusätzlich.



75041600



75041700





Rennzylinder PARMAKIT	Art.-Nr.	€
TSV09 177ccm, Aluminium, Ø 63,0mm, Hub 57mm, 5 ÜS	75041600	329,00
TSV09 177ccm, Aluminium, Ø 63,0mm, Hub 57mm, 5 ÜS, zentrale Zündkerze	75041700	329,00
TSV09 187ccm, Aluminium, Ø 63,0mm, Hub 60mm, 5 ÜS	75041800	339,00
TSV09 187ccm, Aluminium, Ø 63,0mm, Hub 60mm, 5 ÜS, zentrale Zündkerze	75041900	339,00
TSV10R LC 177ccm, H2O Ø 63,0mm, Hub 57mm, 5 ÜS, inkl. Zylinderkopf	75042600	409,00

Henrie Mouries, Avignon, Frankreich – Scooter Club du Sud Est.

La Patate – Streetracing in Südfrankreich

Wer einmal französische Gastfreundschaft in Reinfom erleben möchte, sollte ein Rollertreffen in Südfrankreich besuchen. Der Scooter Club du Sud Est hat einige hundert Mitglieder und veranstaltet jedes Jahr ein Rollertreffen oberster Güte. Henrie ist der Präsident des Clubs und stolzer Besitzer einer ganzen Reihe von erstklassigen Customs, die europaweit erste Preise einheimsten. Auch in der Renn- und Rollercrossszene mischt er erfolgreich mit.

„Endlich hatte mir SIP den neuen QUATTRINI M1X Zylinder für meine Vespa geschickt. Ich war extrem gespannt als das Paket kam, da mich die QUATTRINIs für meine Smallframes schon voll überzeugten. Ich war von der nahtlosen Gussqualität und dem Top verarbeiteten Kolben sofort begeistert. Noch mehr ist mir aber der Zylinderkopf mit zentraler Zündkerze ins Auge gefallen. Ich hab mir eine MAZZUCCHELLI 57mm Rennwelle (Art.-Nr. 450000) mit SIP Performance Rennauspuff (Art.-Nr. 2000000) mitbestellt. Unglaublich, 21 PS aus dem Stand, mit praktisch null Aufwand! Kurze Zeit später hab ich mir noch die VESPATRONIC Zündung (Art.-Nr. 5000500), den 24/24G Vergaser der T5 und eine verstärkte Cosa Kupplung (21 Zähne) montiert. Das ist meine Tourenkombination. Ein Traum wurde wahr.

Jetzt ist das Setup perfekt und ich bin bereits mehr als 8000km mit meinem Roller unterwegs gewesen, alles läuft immer noch einwandfrei. Ich kann den QUATTRINI Zylinder mit dem Setup nur empfehlen. Nächstes Jahr möchte ich den M1XL (Art.-Nr. 1504600) ausprobieren. Der verspricht ja noch mehr Leistung ….“



SIP Man Alex, Henrie, Hoby aus Kopenhagen, Mormoiron Scooter Run, Sud-Frankreich, 2009





§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Rennzylinder Quattrini 172 ccm M1X/M1XL §

für Vespa 125 GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V/Super 2°/PX125-150/PE/ Lusso/Cosa

Forza Quattrini! Wenn andere Zylinderhersteller noch schlafen ist “Max” Quattrini schon am Ball und begrüßt die 125/ 150 Fahrer mit einem neuen Paukenschlag! Endlich gibt es News für die sportlichen Smallblock Fahrer: einen makellosen Aluminiumzylinder mit hochwertigem Kolben. Das Leben kann so schön sein! Das **QUATTRINI M1X MilleMigliaZylinderkit** setzt die Reihe der erfolgreichen QUATTRINI Zylinder fort. Auch hier verbindet das Zylinderkit hochwertige Verarbeitung mit der Güte eines echten Rennsportprodukts. Ziel war, einen Zylinder mit der Leistung eines MALOSSI 166 und der Haltbarkeit eines D.R. 172 zu entwickeln. Erste Tests auf einem bearbeiteten Drehschiebermotor mit Vespatronic und 28mm Vergaser ergaben 24,3 PS an der Kurbelwelle. Dies alles mit einem PnP Zylinder „out of the box”! Wer einen hochwertigen und leistungsstarken Aluminiumzylinder sucht, ist hier Bestens aufgehoben und kann den meisten 172ern erfolgreich Paroli bieten! Das Motorgehäuse sollte an die größeren Zylinder Überströmer angepasst werden. Dieses Zylinderkit hat eine Zentralzündkerze (Langgewinde) und erfordert die Zylinderhutze der Cosa 125/ 150. Für viele wird ein Traum wahr: Der M1XL ist die Direktansaugerversion des 172er QUATTRINI Kits. Der 30mm Membranansaugstutzen mit 4-Klappen Membran sitzt direkt auf dem Zylinderfuß. Der original Kurbelwelleneinlass muss verschlossen werden. Der Direktansauger hat ein noch größeres Leistungspotential.

FREIT Je nach Ausbaustufe des Motors ist der 172er vielseitig einsetzbar, vom durchaus zuverlässigen Touren und Alltagsroller, bis zum echten Quartermile Racer.

Aluminium/ 62mm Bohrung/ 6 Überströmer/ 172ccm

Aluminiumzylinder mit beschichteter Laufbahn, zwei große geteilte Seitenüberströmer und 2 Überströmer gegenüber dem Auslass, zentrierter Zylinderkopf mit kugelförmig ausgedrehtem Brennraum und mittiger, zentraler Zündkerze für Langgewindekerzen, Kolben mit zwei Kolbenringen. M1XL: zusätzlich inkl. 30mm Membranansaugstutzen und 4-Klappen Membran. Peripherie des Motors sollte der Leistungssteigerung entsprechen.

SIP-TIPP Mit Rennkurbelwelle mit 57 oder 60mm Hub, Rennauspuff wie SIP Performance, RZ oder SCORPION, 28er-30mm Vergaser und Tassinari VForce Membran Art.-Nr. 27422000 und/oder elektronischer Zündung wie VESPATRONIC bis zu 24 PS möglich. Für jene die noch mehr Leistung herausholen möchten, bietet der Zylinder etliches an Potential, wozu es jedoch nötig ist, sowohl den Zylinder als auch das Motorgehäuse zu modifizieren.

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
QUATTRINI M1X 172ccm, Aluminium, Ø 62,0mm, 6 ÜS, Hub 57mm	1504511	439,00
QUATTRINI M1XL 172ccm Direktansauger Aluminium, Ø 62mm, 6 ÜS, Hub 57mm	15046100	549,00



15045000











Christian, SIP beantwortet:

Warum Bedüsung erhöhen?



Durch Motortuning steigt immer auch der Luftbedarf des Motors. Die alte Bedüsung könnte dem gestiegenen Luftdurchsatz nicht die notwendige Menge Sprit zuführen. Würde der Motor mit der alten (=zu kleinen) Bedüsung betrieben, dann wäre das „produzierte” Gemisch zu mager, der Motor würde heißlaufen, Kolben und/oder Zylinder droht der schnelle Hitzetod. Es ist deshalb sehr wichtig, die Bedüsung bei der Montage eines Tuning-Zylinders entsprechend den Angaben des Herstellers anzupassen. Oft genügt schon der Austausch der Hauptdüse.



15046000



Zylinder Largeframe

125-172ccm – T5

Die leistungstärkste klassische 125er Vespa mit Schaltgetriebe, die je produziert wurde. Die serienmäßigen 12 PS kommen unter anderem von dem Aluzylinder mit 55mm Bohrung, 52mm Hub und den 5 Überströmern („Traversi"). Die T5 Kurbelwelle, der T5 Vergaser und der T5 Auspuff haben den restlichen Anteil an dem Leistungszuwachs. Der Motor passt in jede Largeframe und ist sehr schön zu fahren. Ein T5 Motor ist mehr als eine Alternative zu einem 200er Motor. Der MALOSSI Rennzylinder ist ein Traum: Entweder als Tourer nur gesteckt und die Übersetzung leicht verlängert (Kupplungszahnrad, größerer Reifen, DRT Gänge) oder als Drehzahlmonster mit bis zu 12.000 U/min in Verbindung mit einem SIP Performance Rennauspuff und einem 30er Vergaserkit. Der POLINI ist die günstige Graugussvariante. Sein Vorteil: extremes Drehmoment und daher gute Ergänzung zu dem auf Drehzahl ausgelegten restlichen Set-up.



Zylinderkit 125ccm

für Vespa T5

Il modello sportivo, die **Vespa T5 125ccm**. 1985 auf den Markt gekommen, zeugte die T5 von Innovation in Design und Leistung. Darüber hinaus hat das durchdacht sportliche und leistungsstarke Motorkonzept bis heute noch einen regen und aktiven Liebhaberkreis. **PIAGGIO** hat leider für viele T5 spezifische Ersatzteile die Produktion eingestellt. Doch wir sind wie immer am Ball und können euch nach wie vor Originalzylinder „Made by GILARDONI" anbieten. Hochwertiger Aluminiumguss, gekrönt mit einer robusten Nicasilbeschichtung, 5 Überströmer (T5 = Traversi 5) und üppige Kanalquerschnitte bilden die Basis für dieses 125ccm VESPA T5 Prachtstück, mit 12PS die leistungsstärkste 125er Vespa. Der Kolben wird vom bekannten Hersteller ASSO produziert und war als Erster in der VESPA Ahnenreihe mit 2 dünnen, 1mm starken und bruchsicheren Kolbenringen ausgestattet. Alles in Allem sorgt dies für einen thermisch unkritischen, langlebigen und doch sportlichen Zylinder. Wer seinem Fahrzeug ein zeitgemäßes Update verpassen will, dem empfehlen wir auf jeden Fall einen angepassten Zylinderkopf mit optimiertem Brennraum und Verdichtung. Das Highlight bilden hier die CNC gefertigte Köpfe von MMW.

FAZIT Wer einen Ersatz für seinen Originalzylinder in 1A Qualität sucht, ist hiermit richtig beraten.

Aluminium/ 55mm Bohrung/ 5 Überströmer/ 123,54ccm

Aluminiumzylinder, Hub 52mm, 5 Überströmer, Kolben mit 2x 1,0mm Kolbenringen und verchromter Lauffläche, Verdichtung 11,3:1.

SIP-TIPP W3CC Zündkerze, neue Fußdichtung, Zündeinstellung 19°, HD SI 24/24G 108 sind Pflicht, RAP SIP Performance, MMW Kopf und COSA-Kupplung empfehlenswert.

SIP-COMMUNITY Norrie Kerr "Tuning Vespas- The Norrie Kerr Way":
„Of course the icing on the cake is the T5. The barrel is a work of art"

Zylinderkit	Art.-Nr.	€
125ccm Aluminium, Ø 55,0mm, 5 ÜS,	24956300	219,00

Rennzylinder POLINI 152ccm §

für Vespa T5

Der unkonventionelle Dampfhammer. Im Gegensatz zum Original T5 Zylinder ist dieses Tuning Goodie schon auf Leistung bei niedriger Drehzahl ausgelegt und bietet vom Start weg atemlos machendes Drehmoment. **POLINI** geht wie immer den klassischen Weg und produziert das Prachtstück in sauberem Finish, mit 6 Überströmern und aus Grauguss. Trotzdem bietet der POLINI Fahrspaß pur. Im Stadtbetrieb problemlos noch mit dem 24SI Originalvergaser. Für Überlandfahrten oder Autobahn gerne auch mit längerer Übersetzung, Sportauspuff und größerem Vergaser ab 28mm. Wichtig ist auf jeden Fall ein angepasster Zylinderkopf.

FAZIT Der Preisleistungssieger für die Vespa T5 Modelle. Wie alle POLINI Zylinder Hammer-Drehmoment von unten und Leistung die schon sehr früh anliegt. Keine Drehorgel wie der Original T5 Zylinder.

Grauguss/ 61mm Bohrung/ 6 Überströmer/ 151,97ccm

Graugusszylinder, Hub 52mm, 6 Überströmer, Kolben mit 2 x 1,5mm Kolbenringen, Verdichtung 11,4:1, Auslassbreite 58%, inkl. Fussdichtung. Plug'n Play, im ersten Schritt keine Anpassungsarbeiten erforderlich. Bedüsung und Zündeinstellung sollten überprüft und optimiert werden.

SIP-TIPP Angepasster Originalkopf oder der optionale MMW CNC Zylinderkopf sind Pflicht. Mit längerer Übersetzung, Rennauspuff wie SIP Performance und EVO, PM sowie SCORPION, 28er Vergaser sind noch deutlich höhere Leistungen möglich. Für jene die noch mehr Power herausholen möchten, bietet der Zylinder durchaus Potential. Auf Grund der einfachen Gussringe sollte bei der Auslassbreite allerdings nicht übertrieben werden.

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
POLINI 152ccm, Grauguss, Ø 61,0mm, 6 ÜS	14000570	179,00





18030000







Rennzylinder MALOSSI 172ccm §

für Vespa T5

Der Überflieger – **MALOSSI** präsentiert mit dem **172ccm Tuningkit** den Oberhammer schlechthin. Mehr Hubraum, mehr Leistung, mehr Drehzahl – in jedem Bereich einfach immer das bisschen MEHR. Angelehnt an die Charakteristik des Originalzylinders bietet MALOSSI hier die wohl sportlichste Auslegung des T5 Themas. Hochwertiges Aluminium, 5 Überströmer und eine standfeste Nicasilbeschichtung sorgen für einen thermisch absolut unkritischen Zylinder. Der Kolben ist ein Markenfabrikat von ASSO und glänzt mit 2 dünnen, bruchsicheren und trapezförmigen Kolbenringen. Sportliche Fahrweise und längere Autobahnfahrten alleine oder zu Zweit sind somit kein Problem mehr. Für die Stadt sorgenfrei mit dem 24mm Originalvergaser zu fahren, freut sich der Zylinder bei größeren Touren über eine längerer Übersetzung, Sportauspuff und einen größeren Vergaser ab 28mm. Wichtig sind auf jeden Fall ein angepasster Zylinderkopf, empfehlenswert hier das CNC gefertigte Highlight von MMW.

FAZIT Des SIP-Manns Liebling für jeden T5 Freund, absolutes Hubraum-Maximum, edelstes Aluminium, hochwertige Beschichtung, solider und guter Kolben. Drehzahl und Leistung sind garantiert.

Aluminium/ 65mm Bohrung/ 5 Überströmer/ 172,55ccm

Aluminiumzylinder, Hub 52mm, 5 Überströmer, Kolben mit 2 Trapez Kolbenringen und verchromter Lauffläche, Verdichtung 11,0:1, Auslassbreite 61%, inkl. Dichtsatz, Auslassstehbolzen und Kolbenbolzenlager. Plug'n Play, im ersten Schritt keine Anpassungsarbeiten erforderlich. Bedüsung und Zündeinstellung sollten überprüft und optimiert werden.

SIP-TIPP W3CC Zündkerze, Zündeinstellung 14-16°, HD SI 24/24G 118-122, modifizierter Zylinderkopf/MMW Kopf und COSA-Kupplung sind Pflicht, RAP wie SIP Performance, längere Übersetzung und 28/30er Vergaser empfehlenswert. 30-34er Vergaser mit Membranansaugstutzen gehören für alle Bottom-End-Tuner auf den Wunschzettel.

SIP-COMMUNITY SIP-Kunde Daniel W., Issing, Deutschland:
„Super, 1A Allroundzylinder für Touren und auch Stadtverkehr. Drehzahl mit SIP Auspuff liegt bei knappen 10.000 U/min. Und das bei Volldampf von unten."

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
MALOSSI 172ccm, Aluminium, Ø 65,0mm, 5 ÜS	18030000	305,00
MALOSSI W5 172ccm by worb5, Alu, Ø 65,0mm, 5 ÜS, 2 Kolbenring(e), ohne Zylinderkopf	18035000	409,00

Für alle denen das nicht reicht: Der unter der SERIE PRO laufende **W5 MALOSSI 172ccm** wurde von worb5 an Auslass, Fußfenster, Boost Port und Kolbenfenster überarbeitet. Noch mehr Drehzahl und Leistung sind garantiert.

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



Zylinder Largeframe

125-165ccm 4-Takt

Seit Anfang der 90er Jahre baut **LML Limited** das italienische Vespa P Modell unter Lizenz. Jetzt – angesichts der sich verschärfenden Abgasnormen (die Euro3 Norm endet mit dem 1.1.2012) – geht LML einen genau so mutigen, wie logischen Schritt nach vorn und produziert die LML Star mit 4-Takt-Motor. Beide Modelle (125/150ccm) sind ‚echte' Blechroller mit Handschaltung und der originalen 80er Jahre PX Optik. Gleichzeitig sind sie so sparsam, umweltverträglich und wartungsarm wie moderne Roller und genau diese Mischung macht die neue LML so beliebt. Natürlich wünschen sich auch die 4 Takt Fahrer eine immer bessere Performance und die großen Tuning-Hersteller ziehen mit. **POLINI** und **PINASCO** haben schon ein paar heiße Teile im Angebot, um die neuen Stars zu pimpen:





Rennzylinder POLINI 165ccm §

für LML Star 4T/Star Deluxe 125/150 4T

Dieses Zylinderkit ist ein optimaler Tourenzylinder für jede Lebenslage! Die graphitbeschichtete Laufbuchse garantiert einen optimalen Gleitwert und gute Wärmestabilität. Der Kolben mit hohem Siliziumanteil liefert mit seiner perfekt an den Zylinderkopf angepassten Omega-Form eine Verdichtungsrate von 10.3:1. Die spezielle Kopfdichtung aus Inox Stahl in Verbindung mit Fluoridtechnopolymer trägt dazu bei die Betriebstemperatur zu reduzieren.

FAZIT POLINI haucht dem zahmen 4-Takter Leben ein.

Aluminium/ 60mm Bohrung/ 165ccm

Aluminiumzylinder, Kolben mit 3 Ringen (2 aus nitriertem Stahl und ein verchromter Oberkolbenring), Ölabstreifer, Kopfdichtung

SIP-TIPP Für optimale Performance empfehlen wir das POLINI 22mm Vergaserkit inkl. Ansaugstutzen (Art.-Nr. 1770089) und die leistungsoptimierende POLINI Auspuffanlage (Art.-Nr. 1900014).

Rennzylinder POLINI	Art.-Nr.	€
165ccm, Alu, Ø 60mm, Hub 57.8mm, ohne Zylinderkopf	13000010	249,00











§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSE… …TEN SEITE

Joscha Blanck, SIP-Mann, Sensenmann,
Landsberg oder Hamburg, Deutschland:

Jeder TS1 Fahrer hat eine T5 … für´s Gewissen.

Nordlicht Joscha Blanck gehört seit 2007 zur SIP Belegschaft. Seitdem ist der Hamburger Jung mit dem losen Mundwerk für das Ladenlokal zuständig und sorgt dafür, dass jeder Kunde kompetent beraten, zufrieden und mit dem passenden Teil in der Hand nach Hause geht. Roller fährt Joschi eigentlich schon immer und vor allem das ganze Jahr durch. Denn ein Auto hat und will er nicht. Sein Herz hat er an eine Lambretta verschenkt, dennoch gibt er zu: „Jeder TS1 Fahrer hat eine T5… für's Gewissen". Und der Plan geht auf, denn Joschas T5 ist Sommer wie Winter ein zuverlässiger Ankommer.

Joscha hat sich für einen 172er Malossi Zylinder in Verbindung mit einem MMW Kopf und Malossi Membran-Ansaugstutzen entschieden, den er mit einem 28er PHBL Vergaser fährt. Dieses Setup lässt seiner T5 mehr Hubraum und Leistung zu Gute kommen, gleichzeitig ist der Motor haltbar und läuft absolut verlässlich. Ideal also für einen vielseitigen Alltagsroller.

Neben einer verstärkten COSA Kupplung mit Ring und 21 Zähnen hat er eine PM EVO Auspuffanlage verbaut. Eine gut abgestimmte Kombination, die zuverlässig läuft und Joschi die Zeit gibt, stattdessen ausgiebig an seinen anderen Projekten zu schrauben. Über den nächsten Winter will er das Fahrwerk jetzt aber doch mit SIP Dämpfern aufrüsten und sich eine Scheibenbremse gönnen. Zusammen mit den 3,50er Heidenau K58 Reifen wird ihn das in Zukunft sicher noch ein bisschen komfortabler reisen lassen, wenn er wieder einmal quer durch Deutschland nach Hamburg – nach Hause fährt. „CU an Ostern auf dem Scytheman-Treffen oder am SIP Tresen!"

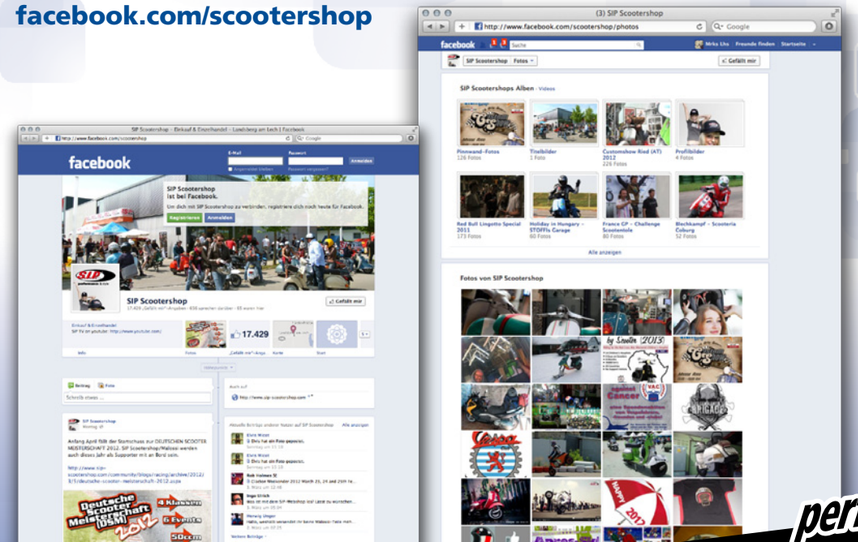


SIP SCOOTERSHOP auf Facebook

facebook

Mehr als 18.000 Freunde können nicht irren (Stand April 2012)! Füge uns deinem Facebook Konto als Freund hinzu und du profitierst von exklusiven Facebook Angeboten und bekommst brandheisse Infos die wir nur über diesen Kanal verbreiten. Zudem fragen wir unsere Facebook Freunde lange bevor neue Produkte geplant sind, welche Version oder Designvariante ihnen am besten gefällt. Sei näher dran, füge unsere Seite Deinem Facebook Account hinzu!

facebook.com/scootershop



performance&style



Zylinder Largeframe

200ccm: 200–225ccm

Die Königsklasse und Ziel jedes Vespisti-Traumes. Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/˙98/MY/Cosa 200 Fahrer werden hier fündig. Da der PX200 Motor aber auch in jede Largeframe gebaut werden kann, ist das 200er Tuning auch bei allen anderen äußerst beliebt. Die 200er Klasse ist des SIP Mannes liebstes Kind. Fast alle unsere Roller sind mit 200er Motoren ausgestattet: vom Roadtuning bis zum Bottem-end.

Der POLINI Zylinder ist ein Dampfhammer. In Kombination mit einem GS Kolben ist er auch gut auf Strecke fahrbar. Der PINASCO mit Langhubwelle ist ein Tourenbomber. Schön Kraft von unten raus. Unser Favorit war und ist der MALOSSI 210er. Mit einem roadgetunten 200er kann man problemlos Strecken überwinden. Jedes Jahr machen wir einen SIP Betriebsausflug mit dem harten Kern. Es ging bisher immer über die Alpen mit vielen Passfahrten, sehr oft ans Meer. Egal ob Rally, GS160, SS180, VNB, VBB, Sprints, ... Alle sind mit 200er Motoren unterwegs, alle mit 210er MALOSSI. Die Motoren haben richtig Dampf, 115 km/h Reisegeschwindigkeit, 125-130 km/h Vmax. Unser Freund Michael Hoby, Ex-Präsi vom Copenhagen Scooter Club, war auch schon x-mal mit uns unterwegs. Nur fährt er sich erstmal warm, bis er mit uns startet: Kopenhagen-Landsberg 1200km, 16-18h, Tank-, Rauch- und Pinkelpausen fallen da knapp aus. Alle Quartermile Fans und PS-Junkies kommen hier auch auf ihre Kosten. Die deutschsprachige Rollerszene ist weltweit für ihre Streetracer bekannt. Fast alles sind 200er. Auch die leistungsstärksten 200er Motoren – ohne NOS und Fremdmotor – mit über 40 PS kommen aus dieser Szene. Willkommen also in der Königsklasse!

Zylinderkit PIAGGIO 200ccm

für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/˙98/MY/Cosa 200

Ist euer altes Zylinderkit verschlissen, eine Überholung lohnt sich nicht mehr, oder ihr wollt eure betagte 10 PS PX mit dem leistungsstärkeren 12 PS Original **PIAGGIO** Zylinderkit beglücken? Für einen günstigen Preis können wir euch hier den hochwertigen 12 PS PIAGGIO PX 200 **Zylinder** anbieten! Bewährte Original Qualität, passendes Kolbenspiel, jahrelange Erfahrung, solide Kolbenringe und ein stabiler Markenkolben des bekannten italienischen Herstellers ASSO runden das Angebot ab.

FREIT Keine Angst mehr vor der nächsten Steigung, jetzt könnt ihr eurem Originalroller wieder die Sporen geben! Die nächste Ausfahrt kann kommen, bei uns bekommt ihr das leistungsstärkste **PIAGGIO** Originalzylinder Kit.

Grauguss/ 66,5mm Bohrung/ 3 Überströmer/ 198ccm/ 12 PS

Graugusszylinder, Hub 57mm, 3 Überströmer, Kolben mit 2 Kolbenringen, ohne Zylinderkopf, ohne Dichtungen

SIP-TIPP Das Zylinderkit wird ohne Auslassstutzen geliefert, gleich mitbestellen: Art.-Nr. 13014300 Auslassstutzen PIAGGIO PX200 schraubbar für Art.-Nr. 41470800. Mit Rennwelle, SIP-Road und GS-Kolben wird die Vespa zum Tourenbomber.

Zylinderkit	Art.-Nr.	€
PIAGGIO 200ccm, Grauguss, Ø 66,5mm, 3 ÜS, 2 Kolri	41470800	179,00
PIAGGIO by SIP 200ccm für Vespa 180 Rally Grauguss, Ø 66,5mm, 3 ÜS, 2 Kolri, Zylinderfuß abgedreht für Rally 180	41470600	209,00

Zylinderkit SERIE PRO 200ccm §

für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/˙98/MY/Cosa 200

Unser **SERIE PRO** PX200 **Zylinderkit** bieten Euch 12 PS in Verbindung mit einem hochwertigen GRAND-SPORT Kolben. Als Basis für dieses Zylinderkit dient ein 12 PS PX200 Zylinder. Dieser wird in Deutschland mit einem GRAND-SPORT Kolben versehen und bei jedem Zylinder wird das Kolbenspiel überprüft. Die neuen GS Kolben bieten mit ihrer erstklassigen Qualität und 1,5mm Kugelgraphit Kolbenringen mit verchromter Lauffläche eine zeitgemäße Basis und sinnvolles Update. Die hohe Materialgüte ist eine ideale Voraussetzung für standfeste Langlebigkeit und Laufleistung. Ein Tourenauspuff wie der SITO Plus oder der SIP Road oder auch ein Sport-Auspuff wie der SIP-Performance lassen die Vespa fliegen.

FREIT 12 PS mit GS-Kolben ist eine dankbare Tourenkombination.

Grauguss/ 66,5mm Bohrung/ 3 Überströmer/ 198ccm/ 12 PS

Graugusszylinder, Hub 57mm, 3 Überströmer, GRAND-SPORT Kolben mit 2x 1,5mm Kolbenringen mit verchromter Lauffläche, ohne Auslassstutzen, ohne Zylinderkopf, ohne Dichtungen

SIP-TIPP Das Zylinderkit wird ohne Auslassstutzen geliefert, gleich mitbestellen: Art.-Nr. 13014300 Auslassstutzen PIAGGIO PX200 schraubbar für Art.-Nr. 41470800. Leichtes Lüfterrad, Rennwelle und SIP-Road empfehlenswert.

Zylinderkit	Art.-Nr.	€
SERIE PRO 200ccm, Grauguss, Ø 66,5mm, 3 ÜS, 2 Kolri	41470700	199,00



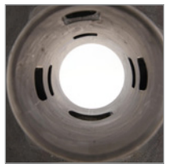
12090000



41470800









Auslassstutzen
PIAGGIO – für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/˙98/MY/Cosa 200schraubbar
Art.Nr. 13014300
15,90 €

Kolben GRAND-SPORT 200ccm §

für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/˙98/MY/Cosa 200

Die neue **GRAND-SPORT Kolbenserie** für die PX 200 Originalzylinder bietet erstmals 2 hochwertige, schmalere und bruchsichere Kolbenringe aus Kugelgraphit mit verchromter Lauffläche. Die Vorteile: Bruchsicherheit, sorgfältige Abdichtung und Langlebigkeit. Die Ringe sind mit einer Dicke von 1,5mm ausgeführt (Original 2,5mm) und erlauben echte Optionen in Auslassbreite und Bearbeitung. Auch höheren Drehzahlen steht nichts mehr im Weg. Der Kolben zeichnet sich aufgrund seines hohen Siliziumanteils durch ideale Verschleißfestigkeit und Fresssicherheit aus. Er hat eine identische Kompressionshöhe wie das PIAGGIO Original, gut zu demontierende Drahtclips und einen bikonischen und deutlich leichteren Kolbenbolzen mit ~46g.

FREIT Der GRAND-SPORT 200ccm Kolben ist der ideale Begleiter, nicht nur für Tuning sondern auch als zuverlässiges Ersatzteil und Originalaustausch.

Aluminium/ Ø 66,5/ 66,7/ 66,9mm/ 2x 1,5mm Kolbenringe

Aluminiumkolben, min. 18% Si-Anteil, 42,5mm Kompressionshöhe wie der PIAGGIO Originalkolben, 2x 1,5mm Kolbenringe aus Kugelgraphit mit verchromter Lauffläche, bikonischer Kolbenbolzen ~ 46g. Bitte beachten: Empfohlenes Kolbenspiel 11/ 100- 12/ 100mm.

SIP-TIPP Eine ideale Ergänzung für Tourenfahrer sind der PX200 Auspuff SIP Road, der DRT Schwimmerkammerdeckel und das Lüfterrad PK Special.

Kolben	Art.-Nr.	€
GRAND-SPORT 200ccm, Alu, Ø 66,5mm	12090000	96,00
GRAND-SPORT 200ccm, Alu, Ø 66,7mm, 1. ÜM	12091000	95,00
GRAND-SPORT 200ccm, Alu, Ø 66,9mm, 2. ÜM	12092000	95,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE.

Rennzylinder POLINI 208ccm / „POLOSSI“ by Worb5 §

für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/´98/MY/Cosa 200

Der Dampfhammer! **POLINI** setzt beim **208er** auf brachiale Power aus dem Drehzahlkeller anstatt auf Drehzahlen. Alpenpässe oder Quartermile – der POLINI schiebt in jeder Lebenslage wie ein Güterzug. Der Stadtcowboy wird bei steigendem Vorderrad und Brutalo-Beschleunigung auf Kurzstrecken seinen Spass haben, Tourenpiloten sollten bei Überlandtouren oder längeren Vollgasfahrten auf einen 28/30mm Vergaser zurückgreifen. Wer dem POLINI Zuverlässigkeit abspricht, tut dem Zylinder deutlich Unrecht. Allerdings ist das werksseitige Kolbenspiel mit 1/10mm doch recht eng bemessen. Selbst ein original PIAGGIO Zylinder hat 12/100mm Kolbenspiel. Als Dank gibt es einen Drehmoment Traktor mit ordentlich Dampf von unten. Der POLINI wird ohne Zylinderkopf geliefert. Ein angepasster Zylinderkopf ist beim POLINI besonders wichtig, um den Zylinder thermisch nicht zu überlasten! Am besten auf den MMW Kopf zurückgreifen. Auch sollte der Zylinder für eine bessere Wärmeableitung schwarz eingenebelt werden. In der neuesten Ausführung wurde der POLINI Kolben mit einem zweiten Kolbenring, Ausführung L- Ring, ergänzt. Noch besser ist aber die Verwendung des GRAND-SPORT Kolbens: hochwertige Materialien, eine spezielle Kolbenbeschichtung und der 1,0mm HQ Kolbenring machen den Zylinder langstreckentauglich und ermöglichen auch eine sinnvolle Auslassbearbeitung. Für alle, denen das nicht reicht: Die SERIE PRO Version ist mit einem GRAND-SPORT 208er Kolben ausgestattet und auf diesen abgestimmt. Die Folge: deutlich bessere Haltbarkeit und auch mehr Leistung als das Standard Kit.

Die POLOSSI-Version von W5 in der SERIE PRO Reihe kommt anstatt des POLINI Kolbens mit einem komplett überarbeiteten MALOSSI 210er Kolben. Der Kolben ist am Boostfenster zusätzlich angepasst. Das Kolbenspiel beträgt 0,13mm. Das 3. Zylinderfußfenster ist erweitert und der Auslass bearbeitet. Die Version verspricht viel Kraft und Haltbarkeit.

FAZIT Der 208er POLINI ist preislich attraktiv und das bei maximalem Drehmoment und guter Leistung. Die Anpassung der Überstromkanäle im Motorblock ist unbedingt nötig und der Zylinder muss sauber abgestimmt und eingefahren werden.

Grauguss/ 68mm Bohrung/ 7 Überströmer/ 207,01ccm

Graugusszylinder, Hub 57mm, 7 Überströmer, Kolben mit 2 Kolbenringen, oberer Ring als L- Ring ausgeführt, Verdichtung 10,6:1, inkl. Fussdichtung. Das Motorgehäuse sollte an die größeren Zylinderüberströmer angeglichen werden. Bedüsung, Zündeinstellung und Kolbenspiel sollten überprüft und optimiert werden. Kopie eines TÜV-Prüfberichtes unter „Artikelinfo Download“ abrufbar.

SIP-TIPP W3CC Zündkerze, Zündeinstellung 19-20°, HD SI 24/24E 125-128 und modifizierter Zylinderkopf sind Pflicht. 28/30er Vergaser, RAP SITO Plus/italienischer RAP, LUSSO 3 Kupplung, Renn-/Langhubwelle empfehlenswert, und nachts träumt der POLINI 208 vom englischen RAP wie SIP / JL / SCORPION, 30-36 Membranvergaserkit, Vollwangen-/Lippenwelle und elektronischer Zündung... und wird zum Albtraum für den Normalbestückten.

SIP-COMMUNITY SIP-Kunde Luca F. , Garmisch, Deutschland:
„Mindestens einmal muss jeder POLINI fahren!“

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
POLINI 208ccm Grauguss, Ø 68,0mm, 7 ÜS, 2 Kolri	14000820	222,00
POLINI 208ccm „POLOSSI“ by Worb5, Grauguss, Ø 68,0mm, 7 ÜS, 2 Kolri	14000810	415,00







14000810





Christian, SIP beantwortet:

Warum Überströmer anpassen?



Über die Überströmer strömt das Benzin/Öl Luftgemisch aus dem Kurbelgehäuse in den eigentlichen Zylinderraum, hier wird das Gemisch verdichtet und gezündet. Jeder Strömungsübergang oder Kante stellt hier eine Strömungsbremse oder Verwirbelungskante dar und sollte vermieden und gegebenenfalls angepasst werden.

Kolben GRAND-SPORT 208ccm §

für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/´98/MY/Cosa 200

High Tech Conversion Kolben für POLINI 208ccm. Für hohe Verschleißfestigkeit und Fresssicherheit sorgen die hochwertigen Kolbenlegierung und min. 18% Siliziumanteil. Für zusätzliche Stabilität sorgen die solide innere Rippenstruktur und die Versteifungsstege am Kolbenbolzenauge. Auch wurde das Boostportfenster erweitert und befindet sich in optimierter Position. Die Kompressionshöhe ist identisch der des POLINI Kolbens. Die Molybdändisulfid-Beschichtung gibt dem Kolben optimale Notlaufeigenschaften, sorgt für eine Verminderung der Reibung und unterstützt beim perfekten Einfahren von Kolben und Zylinder. Darüber hinaus zeichnen sich alle **GRAND-SPORT Kolben** durch hochwertige Kolbenringe aus Kugelgraphit mit verchromter Lauffläche und einer Ringdicke von 1mm aus. Ein weiteres Plus ist der serienmäßig bikonische und leichtere Kolbenbolzen.

FAZIT Wer auf bewährte Technik, hochwertige Materialien und erprobte Zuverlässigkeit Wert legt, wird hier fündig.

Aluminium/ Ø 68,00/ 68,50/ 69,00mm/ beschichteter Kolben/ 1mm Kolbenring

Beschichteter Aluminiumkolben, min. 18% Si- Anteil, 42,5mm Kompressionshöhe wie das POLINI Original, innere Rippenstruktur und Versteifungsstege am Kolbenbolzenauge für mehr Stabilität, Boostportfenster eckig, größer und mit optimierter Position, größere Seitenkanäle mit Quersteg, 1mm Kolbenringe aus Kugelgraphit mit verchromter Lauffläche, bikonischer Kolbenbolzen. Empfohlenes Kolbenspiel 12/ 100- 13/ 100mm.





SIP-TIPP Der bikonische Kolbenbolzen passt ohne Änderungen auch in einen 211er MALOSSI Kolben >> ca. 10g Gewichtsersparnis!

Kolben	Art.-Nr.	€
GRAND-SPORT POLINI 208ccm, Aluminium, Ø 68,0mm, 2 Kolri	12034000	102,00
GRAND-SPORT POLINI 208ccm, Aluminium, Ø 68,5mm, 1.ÜM 2 Kolri	12034100	102,00
GRAND-SPORT POLINI 208ccm, Aluminium, Ø 69,0mm, 2.ÜM, 1 Kolri	12035200	102,00

Kolbenbolzen GRAND-SPORT

Wenn´s auf die Details ankommt: **bikonischer Kolbenbolzen** von **GRAND SPORT**, 16x50mm.

Passt auf POLINI 152/208ccm Kolben / GRAND SPORT 208ccm Kolben / MALOSSI 211ccm / PINASCO 215ccm Kolben. Leichter bei gleichbleibender Stabilität:

Gewichtsvergleich:

orig. Kolbenbolzen POLINI 208ccm	42 Gramm
orig. Kolbenbolzen MALOSSI 210ccm	47.6 Gramm
Kolbenbolzen GRAND SPORT	38.1 Gramm

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Kolbenbolzen	12036000	14,90

Pierre Pahr, SIP-Mann und Owner von „Speedscootershop“, Landsberg, Horgau, Deutschland:

Why don´t you cut it down

Unser Technik-Guru Pierre ist seit gut 20 Jahren mittendrin im Rollergeschehen. Lange hat er bei Piaggio Deutschland Erfahrung gesammelt, die er jetzt hier bei SIP einbringt und natürlich auch immer gern an die Kunden weitergibt. Pierre ist die letzte Instanz in der Technik-Hotline. Wenn die Fragen immer schwerer werden, hat Pierre die richtige Antwort.

Sein absoluter Liebling ist sein Old School Custom PX Umbau, mit dem er seit 18 Jahren unterwegs ist und etliche Kilometer ‚runtergerissen‘ hat. Am Wörthersee waren die beiden, in Italien und Österreich und auch auf der Customshow in Paris, wo die gecuttete PX genauso erfolgreich war, wie auf zahlreichen anderen Customshows. Auch zwei Jahrzehnte und einige „Facelifts“ später ist die PX ein echter Hingucker. Trotzdem geht es Pierre vor allem um die inneren Werte. „Ich liebe meinen 220 Polini Cut weil er so bombig zu fahren ist“, meint er. Und wir glauben es ihm gern. Schließlich schlägt in ihm ein 27 PS Herz von Polini. Den 208er Zylinder hat Pierre leicht bearbeitet und fährt ihn mit einer 60er Langhubwelle und einem 30PHB Vergaser auf Drehschieber. Das ganze kurbelt über die sauber arbeitende MMW 5-Scheiben Kupplung zum ultralangen 24/63 Primärgetriebe. Das Getriebe selber hat er erst kürzlich noch mit dem ultrakurzen 37Z 4.Gang von DRT ausgestattet. Was nun den gleichen Bums vom dritten in den vierten gibt wie vom zweiten in den dritten. Den Auspuff hat er selbst gebaut. Knapp 140 Sachen schafft die PX damit. Und ja, das Ganze hält! Mittlerweile seit über 15000 km. Für kurze WE-Ausfahrten nimmt er erst gar kein Werkzeug mehr mit. „Außerdem“ lacht Pierre „reichte es immer locker aus, um beim Blitzstart von der Ampel meine Clubkollegen abzuhängen….. Polini – das ist und bleibt der Hammer!“



Rennzylinder POLINI 210ccm

für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/´98/MY/Cosa 200

Die Entwicklung macht bei **POLINI** auch nicht vor der Königsklasse halt. POLINI greift nun mit dem 210ccm Rennzylinder in der Klasse der großen Aluminiumzylinder den dort dominierenden MALOSSI 210er an. Der **POLINI 210er** ist ein Aluminium Zylinder mit Nicasillaufbahn. Durch die guten thermischen Eigenschaften eignet er sich für Touren viel besser als sein älterer Bruder in Grauguss. Die Steuerzeiten wurden überarbeitet, der Kolben hat 2 Kolbenringe. Durch die 68,5mm Bohrung kommt er auf satte 210ccm. Mit 57mm Hub überzeugt er schon mit einem ordentlichen Drehmoment, mit einer 60mm Langhubwelle dreht er bei gleichem Drehmoment weiter aus. Der Zylinder kann Plug&Play gefahren werden, jedoch empfehlen wir die Anpassung der Motorüberströmer. In Verbindung mit dem POLINI Rennauspuff und dem Venturi Luftfilter verspricht POLINI 19 PS.

FAZIT Der 210er ist eine direkte Kampfansage an MALOSSI und wir sind gespannt, welche Antwort darauf aus Bologna kommt.

Aluminium/ 68,5mm Bohrung/ 7 Überströmer/ 210 ccm

Aluminiumzylinder, Hub 57mm, 7 Überströmer, Kolben mit 2 Kolbenringen, oberer Ring als L- Ring ausgeführt, inkl. Fussdichtung.

Das Motorgehäuse sollte an die größeren Zylinderüberströmer angeglichen werden. Bedüsung, Zündeinstellung und Kolbenspiel sollten überprüft und optimiert werden.

SIP-TIPP W3CC Zündkerze, SI 24/24E 125-128 und modifizierter MMW Zylinderkopf sind Pflicht. Der POLINI Venturi Luftfilter ist eine gute Ergänzung. Mit 28/30er Vergaser, RAP, LUSSO 3 Kupplung und Langhubwelle werden die 20 PS geknackt.

Rennzylinder POLINI	Art.-Nr.	€
210ccm, Aluminium, Ø 68,5mm, 7 ÜS, 2 Kolri	14000830	329,00











How To Wheelie









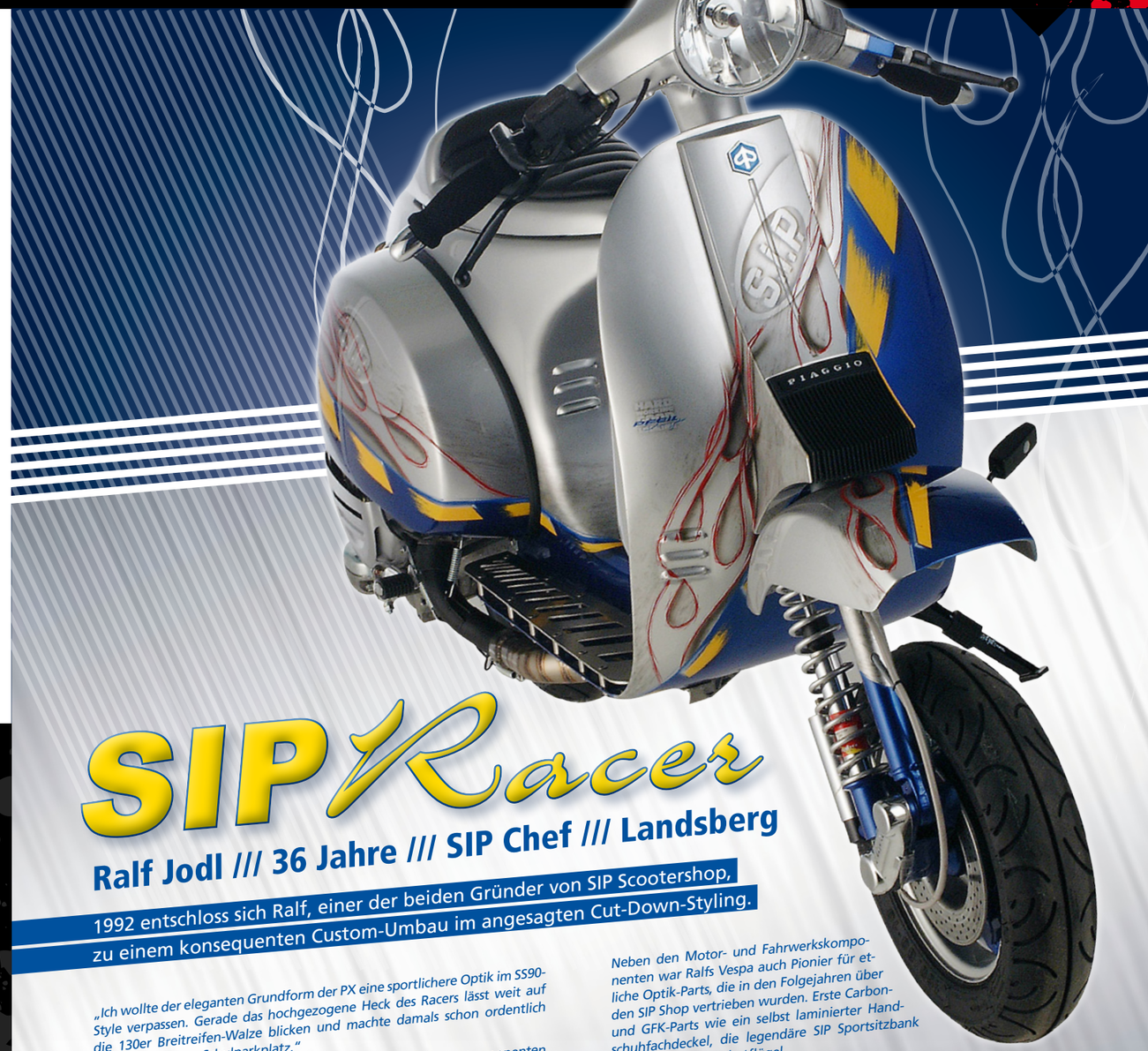






Wheelie-Fahren ist gefährlich und nichts für die öffentliche Straße!
Wir übernehmen keine Haftung.

① Luft raus aus dem Hinterrad, 1 bar ist ideal fürs Wheelie Fahren!
② Grundstellung. Schrittgeschwindigkeit fahren, Kupplung ziehen, Fuß auf die Hinterradbremse! Gewicht zentral, jetzt Gas geben.
③ Kupplung gefühlvoll einkuppeln, dabei nicht vom Gas gehen! Beim Einkuppeln mit dem Po nach hinten rutschen bis die Arme gestreckt sind. Wheelies fährt man nur mit Gas und Bremse. Also kein Rumreissen am Lenker, outet dich als Grobmotoriker.
④ Der Roller sollte nun auf das Hinterrad steigen. ACHTUNG: auch wenn du das Gleichgewicht nach rechts oder links verlierst, NIE den Fuß von der Hinterradbremse! Wenn der Roller im oberen Kipppunkt ist, leicht auf die Bremse treten, damit du nicht nach hinten fällst.
⑤ Wer nicht auf der Hinterradbremse steht, kann sich schnell bei zu viel Gas nach hinten überschlagen. Sieht nicht gut aus.
⑥ Wieder Gas geben wenn du zu stark gebremst hast, damit die Kiste schön oben bleibt. Nur so gibts Haltungsnoten.
⑦ Abcoolen und den Mädels winken (am besten linke Hand, damit du weiter Gas geben kannst!)



SIP Racer

Ralf Jodl /// 36 Jahre /// SIP Chef /// Landsberg

1992 entschloss sich Ralf, einer der beiden Gründer von SIP Scootershop, zu einem konsequenten Custom-Umbau im angesagten Cut-Down-Styling.

„Ich wollte der eleganten Grundform der PX eine sportlichere Optik im SS90-Style verpassen. Gerade das hochgezogene Heck des Racers lässt weit auf die 130er Breitreifen-Walze blicken und machte damals schon ordentlich Eindruck auf dem Schulparkplatz."

Zugunsten der Alltagstauglichkeit wurden nur hochwertige Komponenten wie ein 211er MALOSSI Zylinder oder das 34er Membranvergaser-Kit samt tiefer gelegtem Ansaugstutzen verbaut. Da zu dieser Zeit nur wenig Tuningteile erhältlich waren, war Ralfs Erfindungsreichtum gefragt: So entwickelte er kurzer Hand eine selbst gebaute Vollwangenwelle, bei der die Auswuchtöffnungen durch eingeschraubten und geklebten Kunststoff geschlossen wurden, um eine optimale Vorverdichtung zu erreichen. Diese brachte die PX zusammen mit Zylinder und Vergaser sowie mit dem PSP 2000 Auspuff bereits auf über 25 PS und das Ganze mit dem Segen vom TÜV. Auch eine der ersten GRIMECA Scheibenbremsen sowie ein BITUBO-Fahrwerk kamen zum Einsatz.

Neben den Motor- und Fahrwerkskomponenten war Ralfs Vespa auch Pionier für etliche Optik-Parts, die in den Folgejahren über den SIP Shop vertrieben wurden. Erste Carbon- und GFK-Parts wie ein selbst laminierter Handschuhfachdeckel, die legendäre SIP Sportsitzbank oder der T5-Carbonkotflügel.

Wer glaubt die Vespa dient nur Ausstellungszwecken hat weit gefehlt. Neben dem Einsatz als Daily Rider, wurde sie über Jahre hinweg intensiv zu Anfahrten von ca. 40 Treffen genutzt. Knapp 2000 km innerhalb einer Woche waren keine Seltenheit. Auch an vielen Quartermiles und Customshows war Ralf's Racer vertreten und heimste unzählige Pokale („Best Street Racer", „The Best of All", „Best Acceleration"…) ein.















11000000

KAUF TIPP

Rennzylinder MALOSSI 210ccm §

für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/˙98/MY/Cosa 200

The One and Only. Der **210er MALOSSI** ist der unangefochtene König der Vespa-Tuning-Zylinder. Er bietet wirklich alles, was man sich für seine Vespa nur wünschen kann: optimale Verarbeitung, Top-Haltbarkeit und vor allem Leistung ohne Ende. Wer wirklich wissen will, was aus einer Vespa herauszuholen ist, kommt am MALOSSI nicht vorbei! Hochwertiger Aluminiumguss, standfeste Nicasilbeschichtung, 7 Überströmer und potente Kanalquerschnitte bilden die Basis für einen zuverlässigen und thermisch absolut unkritischen Zylinder. Das patentierte MALOSSI CVF2 System, in Verbindung mit einem soliden ASSO Kolben versorgen den Zylinder und sind Garant für langen Fahrspaß. Darüber hinaus ist der Kolben mit 2 dünnen, bruchsicheren und trapezförmigen Kolbenringen ausgestattet. Die optimale Basis für Drehzahl und Leistung.

Den 210er gibt es wahlweise ohne Kopf oder mit dem neuen MALOSSI HTSR Zylinderkopf (High Turbolence Squish Racing) mit O-Ring-Abdichtung, optimiertem Brennraum, Kerzenposition und Quetschfläche sowie der höheren Verdichtung von 12,5:1. Mit der mitgelieferten Kopfdichtung kann zwar der unbearbeitete Originalkopf verwendet werden, jedoch empfehlen wir die speziell umgearbeiteten Zylinderköpfe von MMW mit angepasster Bohrung und geändertem Brennraum, für Kurz- und Langhubwellen erhältlich. Nichts nervt mehr als ein klingelnder Motor.

Eine Kopie eines TÜV-Gutachten wird ebenfalls mitgeliefert und erleichtert - garantiert aber nicht - eine Eintragung in Roller mit Erstzulassung bis 01.01.1989.

Alle SIP-Tourenbomber sind mit dem 210er, SIP-Performance, Rennwelle, kurzem 4.Gang, LUSSO III Kupplung, MMW Kopf und einem 24 – 28er Vergaser ausgestattet. Cruising-Speed 115-120km/h, 20-21 PS und schön Dampf in allen Bereichen. Letzter Langstrecken-Mörderbelastungstest: Scooter Raduno Isola Elba, Italien, 2 Tage runter, 2 Tage rauf, 1 Tag Elba, 2100km in 5 Tagen und bei 3 SIP-211ern keinen Ausfall. Was will man mehr.

Der MALOSSI kann auch sehr gut mit Langhubkurbelwellen gefahren werden. Je nach verwendeter Dichtung zum Ausgleich des Hub-Unterschiedes wird die Leistung eher auf Drehzahl (Fußdichtung) oder Drehmoment (Kopfdichtung) ausgelegt.

Wer mehr Leistung will, soll auf Membranansaugstutzen, Lippen-oder Pilzwelle, TASSINARI Membrane, Vergaser von 28-32mm und VESPATRONIC Zündung setzen. Und wem das nicht reicht, dem steht der Rest des großen Tuningprogrammes für den 210er offen: Vergaser bis 38mm, DSE Auspuff für Motoren ab 25 PS, CNC Kupplungskörbe, ….

Die SIP Racer sind ebenfalls mit 210ern unterwegs. Und die PS-Schlachten, die in den letzten Jahren in der deutschen Rollerszene geführt wurden, wurden meist mit massiv überarbeiteten MALOSSIs gewonnen. Die 40PS Marke ist überschritten, und das ohne Lachgas und Fremdgehäuse. Respekt! All denjenigen, die sich Lehrgeld an verfrästen Überströmern und Auslässen sparen wollen, legen wir die von W5 und SESC überarbeiteten







3115764

210er der SERIE PRO Reihe ans Herz. Hier profitiert man von langjähriger Tuningerfahrung und muss das nächste Level nicht selbst erfinden.

FRZIT Wer nach einem kompromisslosen Zylinder für alle Lebenslagen sucht, kommt in der Königsklasse am 210er nicht vorbei.

Aluminium/ 68,5mm Bohrung/ 7 Überströmer/ 210,06ccm

Aluminiumzylinder, Hub 57mm, 7 Überströmer, Kolben mit 2 Trapez Kolbenringen und verchromter Lauffläche, ohne Zylinderkopf Verdichtung 10,5:1 oder mit HTSR Zylinderkopf (High Turbolence Squish Racing) Verdichtung 12,5:1 inkl. Fuß- und Kopfdichtung, inkl. Kopie-TÜV-Gutachten. Bedüsung und Zündeinstellung sollten angepasst werden. Das Motorgehäuse sollte, muss im ersten Schritt aber nicht, an die größeren Zylinderüberströmer angeglichen werden. Kopie eines TÜV-Prüfberichtes unter „Artikelinfo Download" abrufbar.

SIP-TIPP W3CC Zündkerze, Zündeinstellung 18-19°, SI 24/24E-G mit HD 125-128 und modifizierter Zylinderkopf sind Pflicht, italienischer RAP/ englischer RAP wie SIP / JL / RZ, LUSSO 3 Kupplung, Renn-/Langhubwelle, Vespatronic und 28/30er Vergaser empfehlenswert, und mit 30-36 Membranvergaserkit, Vollwangen-/Lippenwelle, wassergekühltem Zylinderkopf... wird Bottem-End-Tuning real.

SIP-COMMUNITY **User Stephan B., Lehr , Garmisch, Deutschland:**
„Durchzug und Endleistung suchen seinesgleichen. Der hat durch Sticktuning in Verbindung mit einem SIP- Performance Auspuff auf Anhieb 132 km/h Endgeschwindigkeit erreicht. Ohne zu Fräsen oder anderer Bearbeitung des Motors. Der geilste Zylinder den ich je gefahren habe!" [SIP: Überströmer trotzdem anpassen, ist auf Dauer gesünder ... !]

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
MALOSSI 210ccm, Aluminium, Ø 68,5mm, 7 ÜS, 2 Kolri,ohne Zylinderkopf	11000000	265,00
MALOSSI 210ccm, Aluminium, Ø 68,5mm, 7 ÜS, 2 Kolri, inkl. Zylinderkopf	3113764	359,00

Kolben MALOSSI by W5 für MALOSSI 210ccm §

Als Start-Up und Plug'n Play Lösung bieten unsere bearbeiteten Kolben ein zuverlässiges Upgrade. Der 210ccm **MALOSSI Kolben** ist ein wesentlicher Bestandteil des Überströmersystems. Das von MALOSSI patentierte CVF System (Ciclo veloce di Fluidi) nutzt die seitlichen Ausarbeitungen des Kolbens als zusätzliche Überströmerfläche. Im Original noch begrenzt, sind bei bei der überarbeiteten W5 Version die Strömungswiderstände beseitigt, Engpässe deutlich erweitert und vergrößert. Jetzt kann der 210er endlich frei atmen!

Der Kolben wird komplett mit Kolbenbolzen und 2 Kolbenringen geliefert und ist in den Größen A, B und C erhältlich.

FRZIT Wer nach dem bisschen Mehr sucht, findet hier die richtige Ergänzung.

SIP-TIPP Der deutlich leichtere, bikonische GRAND-SPORT Kolbenbolzen ist ein weiteres und optimales Goodie. Reduzierung der bewegten Masse um zusätzliche 10 Gramm und Entlastung des Kurbeltriebs. Zylinder, Kolben und Kurbelwelle werden es dir danken!

Kolben	Art.-Nr.	€
MALOSSI by W5, für MALOSSI 210ccm A, Ø 68,5mm	12020100	145,00
MALOSSI by W5, für MALOSSI 210ccm B, Ø 68,5mm	12020200	145,00
MALOSSI by W5, für MALOSSI 210ccm C, Ø 68,5mm	12020300	145,00





Der High-Tech Kopf für den 210er:
57mm Hub, Art.Nr. 43322855 123,00 €
60mm Hub, Art.Nr. 43322875 123,00 €

Alexander Barth, SIP Mann, Landsberg, Deutschland

Keep on Scooterin´

Alex fährt seit 1989 Vespa. Er hat zusammen mit Ralf Jodl SIP im Jahre 1994 gegründet. Bei SIP ist er für die Produktentwicklung und den Einkauf zuständig. Als Alltagsroller fährt er eine SS180, eine PX200E und eine Sprint Veloce. Nächstes Jahr kommt dann hoffentlich das Jahrzehnt-Projekt auf die Straße: eine restaurierte deutsche GS3 mit Quattrini M1XL 177 Motor.

„Kaum ein Fahrzeug ist ein ähnlicher Sympathieträger wie die Vespa. Egal wo man damit hinkommt, Leute reagieren positiv auf einen. Wenn ich auf meinem Roller sitze, fällt der Alltag von mir ab. Vespafahren ist für mich ein letztes Stück Freiheit und Abenteuer. Auf einem 50 Jahre alten Roller durch Europa zu fahren, über Alpenpässe oder auch auf der linken Spur auf der Autobahn ist einfach genial. Cool finde ich die Szene. Egal in welchem Land man ist, es gibt immer Vespa Freaks und man spricht gleich dieselbe Sprache. Für jeden ist was dabei, ob Veteranentreffen, Quartermile Rennen oder Customshows. Jeder findet seinen Platz und jeder hat Platz. Ich habe eine ganze Menge Vespas, 50er, Faro Basso, … Der gelbe SIP Racer gehört auch dazu. Vier davon fahre ich im Alltag. Mein derzeitiger Lieblings- und Tourenroller ist meine rote SS180. Sie ist 1A restauriert und mit einem vernünftigen Motor und Sportstoßdämpfern ausgestattet:

MALOSSI 210, angepasste Überströmer, ausgependelte Langhublippenwelle und MMW Zylinderkopf sind die Basis. Der Vergaser ist der von DRT überarbeitete SI 24/24E, Zündkerze ist eine W3CS, das Polrad ist noch das modifizierte PK Lüfterrad. Ich habe nächstes Jahr aber Bock auf eine Vespatronic. Die Kupplung ist eine Cosa-Kupplung 23Z mit MMW Korb und verstärkten Federn. Beim Getriebe bin ich noch beim kurzen 4. Gang, werde da aber nächstes Jahr noch mit den neuen DRT Zahnrädern rumspielen. Der SIP Road für die 200er ist mein Tourenauspuff. Leise und kräftig. Das Tuning ist im Low-Budget Bereich und Langstrecken erprobt. Die SS180 kommt auf echte 125km/h, hat eine perfekte Beschleunigung. Ich war damit schon in Nizza/ Monaco an der Cote Azur, auf der Insel Cres in Kroatien und in Treviso, Italien. Und diese SIP-Trips waren nie länger als 5 Tage, mehr geht in der Hauptsaison nicht.

D.h. wir suchen uns coole Ziele und sitzen dann den ganzen Tag auf der Karre, um dahin zukommen. Aber das ist ja gerade das Schöne ;-)"



§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Rennzylinder MALOSSI W5 210ccm by Worb5 §

für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/˙98/MY/Cosa 200

Mehr Leistung mit dem 210er gibt's es, wenn ihr ihn sauber überarbeitet oder euch einfach für einen Überarbeiteten entscheidet. Wir bieten euch in der SERIE PRO Reihe einen von Tuning-Guru Andi Wrobel vollständig überarbeiteten **MALOSSI** an. Die 3 Zylinderfußfenster werden erweitert, der Boostportkanal (dritter Überströmer gegenüber Auslass) ebenfalls. Der Auslass wird zur Seite ca. 2,5mm und nach oben ca. 2,00mm erweitert. Die Haupteinströmfenster werden etwas nach oben gezogen und gleichzeitig etwa 1 bis 2 Grad angeschrägt. Zusätzlich werden die Kolbenfenster auf maximales Niveau erweitert. Jeder der schon einmal einen 210er überarbeitet hat, weiß, wieviel Arbeit das ist ...

Es ist schon eine beachtliche Leistungssteigerung, die durch die komplette Bearbeitung erzielt werden kann. Gerade durch die Auslassbearbeitung steigt die Drehzahl der maximalen Leistung um etwa 300 1/min an. Im gesamten Drehzahlbereich ist ein deutlicher Leistungs- aber auch Drehmomentanstieg zu verbuchen. Der Motor läuft wesentlich angenehmer. Eine Leistungssteigerung von 2 bis 4 PS ist absolut zu erwarten!

FREIT Einfaches und schnelles Power Upgrade. Ideal für alle, die sich die Bearbeitung sparen wollen, bzw. sich nicht selbst zutrauen.

Aluminium/ 68,5mm Bohrung/ 7 Überströmer/ 210,06ccm

Aluminiumzylinder, Hub 57mm, 7 Überströmer, Kolben mit 2 Trapez Kolbenringen und verchromter Lauffläche, Auslass, Überströmer, Zylinderfuß, Kolben überarbeitet, inkl. Dichtsatz. Bedüsung und Zündeinstellung sollten überprüft und optimiert werden. Das Motorgehäuse muss an die größeren Zylinderüberströmer angeglichen werden.

SIP-TIPP Highend Zylinder braucht auch Highendkomponenten: Rennauspuff SIP PERFORMANCE, JL, RZ, DSE, LUSSO 3 Kupplung mit verstärktem Ring, Lippen- oder Pilzwellen, Vespatronic, 30-35mm Membranvergaserkits empfehlenswert.

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
MALOSSI W5 210ccm by Worb5, Aluminium, Ø 68,5mm, 7 ÜS, 2 Kolri, ohne Zylinderkopf,	11005000	389,00









Rennzylinder MALOSSI 221ccm by SESC §

für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/˙98/MY/Cosa 200

Back in Black. Schwarz und Leistungsstark, dass sind die Merkmale für den bearbeiteten 210er **MALOSSI Rennzylinder** aus der kleinen Edel-Tuningschmiede S.E.SC Scooterequipment. Hier legt Tuningguru Oli noch selbst Hand an. Als Basis dient ein 210ccm Rennzylinder von MALOSSI. Die drei Zylinderfußfenster sowie der Boostportkanal (dritter Überstrom gegenüber Auslass) werden auf ein Maximum erweitert. Der Auslass wird poliert und auf einen rechteckigen Querschnitt maximal erweitert. Zusätzlich wird die Auslasssteuerzeit (ca. 190°) für die Verwendung einer 60mm Langhubwelle und 1.00mm Fussdichtung aus Aluminium angepasst. Das Motorgehäuse sollte im Bereich der Überströmer auf den Zylinder angeglichen werden, Schweißarbeiten sind dabei nicht zwingend erforderlich. Eine besondere Neuerung ist der speziell von MMW entworfene Zylinderkopf. Quetschkante wie Brennraumoptimierung sorgen für eine optimale Verbrennung und maximale Leistungsausbeutung. Zudem wird der Zylinderkopf mittels Zentrierbuchsen exakt mittig über der Zylinderbohrung montiert. Dadurch wird das Auftreten von „Klingel"-Geräuschen deutlich reduziert. Wie man es z.B. von KTM Motorrädern kennt sorgt der schwarze Speziallack für eine stärkere Temperaturabgabe und dadurch zu einer verringerten Betriebstemperatur. Eine Leistungssteigerung gegenüber der Serienversion von 2 bis 4 PS ist zu erwarten.

FREIT Einfaches und schnelles Power Upgrade. Ideal für alle, die sich die Bearbeitung sparen wollen, bzw. sich nicht selbst zutrauen.

Aluminium/ 68,5mm Bohrung/ 7 Überströmer/ 221,12ccm/ 60mm Hub

Aluminiumzylinder, Hub 60mm, 7 Überströmer, Kolben mit 2 Trapez Kolbenringen und verchromter Lauffläche, Auslass (Steuerzeit ~190°), Überströmer, Zylinderfuß, Kolben überarbeitet, inkl. Dichtsatz. Bedüsung und Zündeinstellung sollten überprüft und optimiert werden. Das Motorgehäuse muss an die größeren Zylinderüberströmer angeglichen werden.

SIP-TIPP Highend Zylinder braucht auch Highendkomponenten: Rennauspuff SIP PERFORMANCE, JL, RZ, DSE, LUSSO 3 Kupplung mit verstärktem Ring, Langhub-, Langhublippen oder Pilzwellen, Vespatronic, 30-35mm Membranvergaserkits empfehlenswert.

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
MALOSSI 221ccm by SESC, Aluminium, Ø 68,5mm, 7 ÜS, Hub 60mm, 2 Kolri, inkl. Zylinderkopf,	11006000	509,00









Rennzylinder PINASCO 215ccm

für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/˙98/MY/Cosa 200

Update to the Maximum! **PINASCO´s** Devise lautet klar, „Hubraum ist durch nichts zu ersetzten, als durch noch mehr Hubraum". Beeindruckende Ansage sind hier kraftvolle und sportliche 215ccm, mit Langhubwelle und 60mm Hub sogar gewaltige 224ccm. Der hochwertig verarbeitete **Aluminiumzylinder** glänzt nicht nur mit einer maximalen Bohrung von 69mm, sondern auch mit seinem perfekten Finish, dem makellosen GILARDONI Guss und der standfesten NICASIL Beschichtung der Laufbahn. Der hochwertige ASSO Kolben rundet das Gesamtbild ab und bestätigt den hohen Qualitätsanspruch der Firma PINASCO. Ideal als kraftvoller Daily Cruiser oder auch für Tuningzwecke. Wer mehr möchte, kann hier schon recht einfach mit einem Sportauspuff, angepasstem Einlass und Langhubwelle seine Vespa zusätzlich beflügeln. Entgegen früheren Versionen, die bereits für die Verwendung einer Langhubwelle konstruiert waren, muss der aktuelle PINASCO aber unbedingt mit einer Kopf- oder Fußdichtung gefahren werden. Eine SIP-Lieblingskombination mit dem 215er für eine 200er Tourenvespa mit ca. 20PS und 115-120km/h Cruising-Speed: SIP-Performance, kurzer 4.Gang, Rennwelle, LUSSO III Kupplung und 24 T5 / 26er Vergaser 225ccm, langstreckenerprobt und gut Dampf in allen Lebenslagen.

FREIT Idealer und kraftvoller Tuningeinstieg oder Ersatz für den verschlissenen Originalzylinder. Rennzylinderkit mit dem Benefit eines hochqualitativen Aluminiumzylinders, maximaler Bohrung, standfester Nicasil Beschichtung und ausgewogener Thermik.

Aluminium/ 69mm Bohrung/ 4 Überströmer/ 213,14ccm

Aluminiumzylinder, Hub 57mm, 4 Überströmer, zweigeteilter Boostport, Kolben mit zwei Kolbenringen, oberer Ring als L- Ring ausgeführt, original PINASCO Zylinderkopf wird mitgeliefert, inkl. Fussdichtung und Einbauanleitung. Bedüsung und Zündeinstellung sollten angepasst werden. Das Motorgehäuse sollte, muss im ersten Schritt aber nicht, an die Zylinderüberströmer angeglichen werden

Kopie eines TÜV-Prüfberichtes unter „Artikelinfo Download" abrufbar.









SIP-TIPP W3CC Zündkerze, Zündeinstellung 19-23°, SI 24/24E-G mit HD 120-128 sind Pflicht, italienischer RAP/ englischer RAP wie SIP / JL, LUSSO 3 Kupplung, Rennwelle und kurzer 4. Gang empfehlenswert. Mit einem 28/30er Vergaser, PK-Lüfterrad oder Vespatronic wird die Langstrecke zur Kurzstrecke

SIP-COMMUNITY User „scootereast":
„Bin echt begeistert von diesem Zylinder. Verarbeitung und Effizienz für Langtourenfahrer, die etwas mehr Dampf erwarten."

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
PINASCO 215ccm, Aluminium, Ø 69,0mm, 6 ÜS, 2 Kolri, inkl. Zylinderkopf	81110000	329,00

Robert Kerner, externer SIP-Mann, Chef von „Scooter and Spareparts", Kissing, Deutschland – Ottel-Power:

„Ottel-Power"

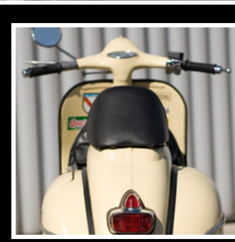
Wenn man auf dem Land wohnt, fährt man Roller sobald die Arme lang genug sind. So auch Robert. Sein erster eigener Roller war eine PX80 Lusso. Ein abenteuerlicher Umbau ohne Backen, dafür aber mit Dropbar und fiesem Rahmencut. ‚Augsburg Style' hieß das damals (1995). Als Robert 2001 dann anfing, bei SIP zu arbeiten, hat es ihn endgültig gepackt. Mittlerweile hat er nicht nur sein Hobby zum Beruf gemacht, sondern ist seit 2008 auch Chef seines eigenen Ladens ‚Scooter and Spareparts'. Bei SIP ist er für den Einkauf und die Produktentwicklung zuständig.

„Mittlerweile habe ich 8 Roller angemeldet", erschrickt er fast ein wenig vor sich selbst. „Von der 1968er V50 bis zur Silver Special Lambretta ist da alles dabei." Aber eigentlich schlägt sein Herz nur für eine: Die ‚Ottel' - eine VBB mit High End Roadtuning. Abgesehen von der Optik des Chassis ist an der originalen 150er Vespa so gut wie nichts unangetastet geblieben.

Ein 210er Malossi mit MMW Kopf und eine 60er Lippenwelle, dazu ein MMW2 Ansaugstutzen mit 2 Klappen RD Membran sorgen für ordentlichen Schub. Die 23 Zähne Cosa Kupplung, der 30er PHBH Vergaser und die variable Zündung von Parmakit runden das Setup ab. Vorn fährt Robert einen Bitubo, hinten einen Sebac Dämpfer mit STO Feder. Die rechte Backe wurde um zwei Zentimeter verbreitert, um ausreichend Platz für das Breitreifenkit zu schaffen. Den Lenker hat Robert zur Grimeca Scheibenbremse passend modifiziert. Zusammen mit dem SIP Hauptbremszylinder sorgt die für Sicherheit. Immerhin beschleunigen die 25 Pferdchen die Ottel auf gut 140km/h. Nicht unwesentlich daran beteiligt: die DSE Auspuffanlage von JL und die ultralange Übersetzung. Um die Motorpower ohne Einbußen auf die Straße zu bringen, hat sich Robert für ein Getriebe von DRT entschieden, jeder Gang mit zwei Zähnen weniger als das Original. Ideal um ordentlich Strecke zu machen. Und tatsächlich sind die beiden schon viel zusammen herumgekommen. Auf Elba waren sie, in Wien, in Viterbo (Rom), ein paar Mal auch in Rovereto. Im kommenden Sommer soll es nach Sardinien gehen… auf der Ottel ein Katzensprung!







§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Rennzylinder MUGELLO 186-225ccm §

für LAMBRETTA 125 GP/DL/LI/150GP/DL/SX/175 TV/200 GP/SX

Tino Sacchi präsentiert euch mit dem **Mugello** V2 186er ein Kit, das dem TV175 ähnelt, jedoch über einen zusätzlichen Boostport verfügt. Es eignet sich hervorragend als Ersatz für verschlissene Zylinder der Serie 1-3 (kleiner Motorblock) und als Basis für leichtes Straßentuning. Gleiches gilt für den ‚großen Bruder'. Die Mugello V1 200er/225er Kits basieren auf dem GP200 und sind ohne Zweifel eine solide Alternative zu den 200er stage4 Zylindern. Der Mugello harmoniert hervorragen mit Standard Vergasern (SH 18-22) und Auspuffanlagen, lässt sich aber auch sehr leicht auf größere Vergaser und andere Auspuffanlagen anpassen.

FREIT Tolles Plug & Play Kit. Hochwertig, absolut haltbar und damit ideal für dezente Tuning-Setups.

Aluminium / Ø 64,0; 66,0 oder 70,0mm / 2 Überströmer

Aluminiumzylinder, nikasilbeschichtet, 2 Überströmer, Boostport. Je nach Ausführung 64,0; 66,0 oder 70,0mm Bohrung. Kolben mit 1,0mm Ringen, inkl. Zylinderkopf, Schrauben und Dichtungen.

SIP-TIPP Mit Langhubwelle, Membran, großem Vergaser und drehmomentfreudigem Rennauspuff JL KRP3 „Fast Road": Perfekt für Cityracer!

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
MUGELLO V2 186ccm für LAMBRETTA 125 GP/DL/LI/150GP/DL/SX/175 TV, Aluminium, 2 ÜS, 2 Kolri, Ø 64,0mm	15033000	475,00
MUGELLO V1 200ccm für LAMBRETTA 200 GP/SX Aluminium, 2 ÜS, 2 Kolri, Ø 66,0mm	15034000	408,00
MUGELLO V1 200ccm für LAMBRETTA 200 GP/SX Aluminium, 2 ÜS, 1 Kolri, Ø 66,0mm	15034100	459,00
MUGELLO V1 225ccm für LAMBRETTA 200 GP/SX Aluminium, 2 ÜS, 2 Kolri, Ø 70,0mm	15035000	485,00

Auch für die **LAMBRETTA**, das Meisterstück aus den Mailänder INNOCENTI Werken, haben wir eine kleine aber feine Auswahl an Ersatzteilen und Tuning-Zubehör im Angebot. Auch hier gilt: Wenn ihr ein neues Teil verbaut, unbedingt Bedüsung und Zündeinstellung anpassen.



15033000



15036000





Rennzylinder IMOLA 186-200ccm §

für LAMBRETTA 125 GP/DL/LI/150GP/DL/SX/175 TV

200ccm auf einem kleinen Motorblock? Kein Problem, denn Tino Sacchi hat mit den Imola Rennzylindern einen ganz besonderen Leckerbissen im Angebot. Mit einem 28er Vergaser und Ancillotti Auspuff drückt der Imola ungefähr 16PS, was einer Vespa T5 mit einem gesteckten 172er entsprechen dürfte. Allerdings sorgen Membraneinlass und optimierter Kolben für deutlich mehr Power im unteren/mittleren Drehzahlbereich. Besonders cool: Durch eine Langhubwelle mit 62mm Hub können insgesamt 200ccm auf einem kleinen Motorblock erreicht werden. Damit sollten die 20 PS zu knacken sein.

FREIT Der ‚TS1 für die Kleinen' überzeugt mit breitem Band und extra Hubraum. Er ist vielseitig einsetzbar und bleibt auch bearbeitet zuverlässig.

Aluminium / Ø 64,0mm / 4 Überströmer

Aluminiumzylinder, nikasilbeschichtet, 4 Überströmer. Kolben mit zwei 1,0mm Ringen, inkl. Membran, Ansaugstutzen, Schrauben und Dichtungen, IMOLA 186ccm inkl. Zylinderkopf.

SIP-TIPP Lang übersetzt und mit einem drehmomentorientierten Auspuff ist der Imola perfekt für entspanntes Touring. Mit einem hochdrehenden Auspuff knackt er die 120er Marke! Dank der gleichen Auslassform passen alle TS1 Anlagen auf den Imola.

SIP-COMMUNITY Artikel über Tino Sacchi in der ‚Scootering':
"The problem with the TS1 revolution is that it has always been restricted to the 200cc engine format... The new Imola 186cc Lambretta cylinder kit threatens (...) to give the same new lease of life to the 125/150/175cc engine as the TS1 did for the larger motors."

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
IMOLA 186ccm, Aluminium, 4 ÜS, 2 Kolri, Ø 64,0mm, inkl. Zylinderkopf	15036000	532,00

Rennzylinder MONZA 200-225ccm §

für LAMBRETTA 200 GP/SX

Top Qualität made in Italy! Mit dem **Rennzylinder MONZA** bietet Euch Tino Sacchi eine ausbaufähige Alternative zum TS1. Der Monza ist nicht nur ähnlich im Design, sondern auch qualitativ auf gleichem Niveau. Die strapazierfähigen Kolbenringe machen eine weitere Auslassbearbeitung problemlos möglich. Die Membran sinkt weit im Ansaugstutzen ein, so dass ausreichend Platz für Vergaser und Schlauch bleibt. Die soliden Dichtflächen lassen ausreichend Platz für weitere Bearbeitung, ohne dass geschweißt werden muss.

FREIT Schöne Alternative zum TS1, durchdachtes Design und Luft nach oben für weitere Bearbeitung.

Aluminium / Ø 66,0 oder 70,0mm / 4 Überströmer

Aluminiumzylinder, nikasilbeschichtet, 4 Überströmer. Kolben mit zwei 1,0mm Ringen, inkl. Zylinderkopf, Ansaugstutzen, Membran, Schrauben und Dichtungen

SIP-TIPP Mit Li oder GP-Langhubwelle, entsprechendem Kolben, 34er Ansaugstutzen, größerem Vergaser und Rennauspuff JL KRP3 macht der Monza gleich doppelt Spaß!

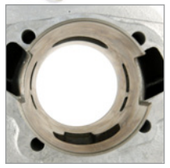
Rennzylinder	Art.-Nr.	€
MONZA 200ccm, Alu, 4 ÜS, 2 Kolri, Ø 66,0mm	15038000	560,00
MONZA 225ccm, Alu, 4 ÜS, 2 Kolri, Ø 70,0mm	15039000	598,00

14000920

14000850



15039000



15038000

Rennzylinder POLINI 225ccm §

für Ape TM / Ape 601V-CAR P2-P501/ Ape MPR 500-MPM-PV600

Den großen Apen gibt **POLINI** die Sporen! Üppiger Hubraum von 225ccm, Leistung von bis 17,3PS und deutlich mehr Drehmoment, das ist die Poweransage, die aus der 200er Ape eine echte Transportbiene macht. 6 Überströmer mit einem sportlich breiten und zweigeteilten Boostport und der solide ASSO Kolben versprechen kraftvolles Feedback. Damit die Zuverlässigkeit gewahrt bleibt, hat POLINI dieses Zylinderkit so ausgelegt, dass die maximale Leistung schon bei niedrigen Drehzahlen anliegt. Die Ape **Rennzylinder** gibt es 3 verschiedenen Ausführungen, mit 16mm oder 18mm Kolbenbolzen, sowie in der Ape TM Version mit zusätzlicher Kopfdichtung.

FREIT Zuverlässig wie ein Originalzylinder, mehr Hubraum, deutlich mehr Leistung und ganz wichtig, deutlich mehr Drehmoment. Das ideale POLINI Upgrade für die 200er Ape.

Grauguss/ Ø 69mm / 6 Überströmer / 224,36ccm

Graugusszylinder, Hub 60mm, 6 Überströmer, zweigeteilter Boostport, Kolben mit 2 Kolbenringen, Verdichtung 9,2:1, inkl. Auslassstehbolzen, Fuß- und Auslassdichtung, sowie Kopfdichtung (NUR Ape TM).

SIP-TIPP Vor Montage alle Komponenten sorgfältig reinigen, Kurbelwelle auf Verschleiß prüfen und optional gleich das Kolbenbolzenlager austauschen.

SIP-COMMUNITY User ‚Seitenbauer':
„Super Teil! Echt klasse verarbeitet, geht ziemlich ab!"

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
POLINI 225ccm für PIAGGIO Ape TM Grauguss, 6 ÜS, 2 Kolri, ohne Zylinderkopf, Ø 69,0mm	14000920	218,00
POLINI 225ccm für PIAGGIO Ape 601V-CAR P2-P501 Grauguss, 6 ÜS, 2 Kolri, ohne Zylinderkopf, Ø 69,0mm	14000850	221,00
POLINI 225ccm für PIAGGIO Ape MPR 500-MPM-PV600, Grauguss, 6 ÜS, 2 Kolri, ohne Zylinderkopf, Ø 69,0mm	14000860	212,00

Was Viele nicht wissen: Die Zylinder der Ape50 sind genau baugleich mit denen der V50/PK50/etc. Das heißt, man kann hemmungslos im weiten Feld des klassischen ‚Fuffitunings' wildern, um seiner kleinen Ape auf die Sprünge zu helfen. Von den 50er Sport- über die 75er Rennzylindern, bis hin zum 85ccm Zylinder, der ursprünglich speziell für die APE Lastendreiräder entwickelt wurde und ordentlich Schub für die niedrigen Drehzahlen mitbringt. Die 102-112ccm Zylinder holen schließlich – bei Vespas, wie bei Apen – das Maximum aus einem Fuffimotor mit originalem 43mm Hub heraus. Ab einem Hubraum von >112ccm wird eine Welle mit 57er Hub erforderlich.

Tech TiPP - Tuningübersicht

TECH TIPP

Die **Tuningübersicht** soll eine Grundabstimmung für Zündung, Vergaser Hauptdüse (HD), Zündkerze und Getriebe bieten. Es sind in jeder Kubik-Klasse einige Beispiele mit verschiedenen Zylinder-, Vergaser-, Kurbelwellen- und Auspuffkombinationen gelistet. Die Kupplung kann jeweils von Sport Kupplungsbelägen bis Rennkupplungen erweitert werden. Die Zündung kann bei jedem Motor durch eine VESPATRONIC/PARMAKIT ersetzt werden. Die gelisteten Werte werden davon nicht berührt.

Diese Werte sind Erfahrungswerte von so realisierten Tuningprojekten. Eine Vergaserabstimmung in Südtirol ist höhenbedingt anders als an der Nordsee. Daher sind alle angegebenen Werte nur Anhaltspunkte und jeder Motor muss individuell abgestimmt werden. Eine Gewähr für Motorschäden kann nicht übernommen werden.

Wer darüber hinaus Fragen hat, sollte die verschiedenen SIP Foren/Communities unter **www.sip-scootershop.com** checken.



Tuningübersicht Largeframe

	Zylinder	ccm		Vergaser	ASS	Düse (HD)	Auspuff	Welle	Hub	Übersetzung	Zündkerze	ZZP°
135ccm	D.R.	135	Road	20.20	D	102-105	Standard	Standard	48	21/68	W4CC	19°
PX80	D.R.	135	Sport	24.24	D	108-118	SIP Road	Standard	48	22/68	W4CC	19°
	MALOSSI	139	Sport	24.24	D	112-118	SIP Road	Standard	48	22/68	W3AC	19°
	MALOSSI	139	Race	24.24	D	120-125	MALOSSI	Renn-	48	22/68	W3AC	19°
166-187ccm	D.R./PINASCO	177	Road	24.24	D	122-128	SIP Road	Standard	57	22/67	W4AC	19°
125-150ccm	PINASCO 2 ÜS	177	Road	24.24	D	105-115	SIP Road	Renn-	57	23/65	W3AC	19°
	POLINI	177	Road	24.24	D	125-132	SIP Road	Standard	57	22/67	W4AC	19°
	POLINI	177	Sport	28	D	125-132	SIP Performance	Renn-	57	22/67	W4AC	19°
	POLINI	177	Sport	PHB 30	M	125-132	SIP Performance	Langhublippe-	60	23/65	W3AC	19°
	POLINI W5	177	Race	TMX 30	M	230-260	SIP Performance	Lippen-	57	23/64	W3AC	19°
	MALOSSI	166	Sport	24.24	D	115-125	SIP Road	Renn-	57	23/65	W3AC	18°
	MALOSSI	166	Sport	30	M	125-135	SIP Performance	Langhublippen-	60	23/65	W3AC	18°
	PARMAKIT	177	Race	30	D	128-138	RZ Righthand	Rennlippen-	57	23/65	W3AC	19°
	QUATTRINI M1XL	177	Race	TMX 30	DA	230-280	SIP Performance	Lippen-	57	DRT 3./4.	W3CC	17°
	QUATTRINI M1XL	177	Race	TM 35	DA	250-320	RZ Righthand	Langhublippen-	62	23/65	W3CC	17°
	QUATTRINI M1XL	177	Race	TMX 30	DA	230-280	RZ Righthand	Vollwangen-	57	DRT 3./4.	W3CC	17°
152-172ccm	POLINI	152	Road	24.24	D	115-122	SITO Plus	Standard	52	Standard	W3CC	16°
T5	POLINI	152	Sport	24.24	D	122-128	SIP Performance	Standard	52	21/68	W3CC	16°
	MALOSSI	172	Sport	28	D	128-138	SIP Performance	Standard	52	21/68	W3CC	14-16°
	MALOSSI W5	172	Race	30	M	128-138	SIP Performance	Lippen-	52	21/68	W3CC	14-16°
208-225ccm	SERIE PRO	200	Road	24.24	D	118-125	SIP Road	Renn-	57	DRT langer 3.	W4CC	21°
200ccm	PINASCO	215	Road	24.24	D	120-125	SIP Road	Renn-	57	Standard	W3CC	18°
	PINASCO	215	Road	24.24	D	125-135	SCORPION	Langhub-	60	DRT langer 3.	W3CC	18°
	POLINI	208	Sport	PHB 28	D	125-135	SIP Performance	Langhub-	60	kurzer 4. Gang	W3CS	19°
	POLINI	208	Race	PHB 30	D	120-130	RZ Righthand	Rennlippen-	57	Standard	W3CP	19°
	MALOSSI	210	Road	24.24	D	120-125	SIP Road	Standard	57	Standard	W3CC	18°
	MALOSSI	210	Sport	26.26	D	132-135	SIP Performance	Langhub-	60	kurzer 4. Gang	W3CS	18°
	MALOSSI	210	Race	PHB 30	M	135-145	SERIE PRO DSE	Langhublippen-	60	DRT langer 3.	W3CS	17°
	MALOSSI	210	Race	TMX 30	M	250-320	RZ Righthand	Glocken-	60	DRT langer 3.	W3CS	17°
	MALOSSI SESC	210	Race	TM 35	M	280-340	SERIE PRO DSE	Glocken-	60	DRT langer 3.	W3CS	17°
	MALOSSI W5	210	Race	VHST 34	M	nach Abst.	S&S Newline	Glocken-	60	23/64	W3CP	17°





Zottel Zossen Scooter Association

Mehr als ihr halbes Leben haben die meisten Mitglieder der Zottel Zossen Scooter Association schon den alten italienischen Schaltrollern gewidmet. Entstanden ist der Club 1989 aus Freundschaft und der Vorliebe, Vespa und Lambretta Roller zum Lebensinhalt zu machen. Die Roller standen fast zu jeder Zeit im Vordergrund und der Ehrgeiz einiger Mitglieder hat schon länger Eindrücke in der europäischen Rollerszene hinterlassen.

So konnten die Roller des Clubs in den letzten Jahren auf diversen Custom Shows oft Preise abräumen.

Einen festen Treffpunkt gibt es eigentlich nicht. Getroffen wird sich immer, wenn sich die Gelegenheit bietet. Und das ist oft. Abgesehen von den normalen Familienfeiern, Urlauben und dem Schrauben in der gemeinsamen großen Werkstatt, die genügend Platz für alle bietet, werden eine Vielzahl von Runs, Nightern und Custom Shows in Deutschland und dem benachbarten europäischen Ausland gemeinsam angefahren.

Timo Pargmann: »Nach den ganzen Jahren, die man sich schon kennt, möchte ich mich mal für die gute Zusammenarbeit, die Unterstützung und das Sponsoring unserer Treffen bedanken!«

www.zottel-zossen.de

Zottel Zossen
Est' 1989
Scooter Association
Bremen & Niedersachsen - Germany

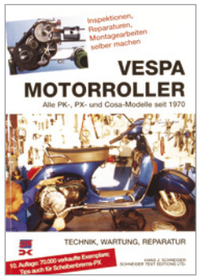


Montage Zylinder MALOSSI 210ccm Vespa PX

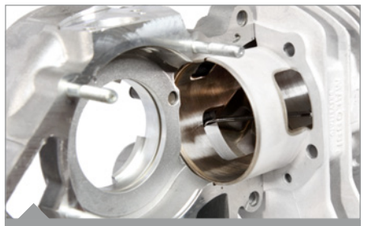
Wir zeigen euch hier exemplarisch die Montage des populären MALOSSI Zylinderkits für die Vespa PX200. Prinzipiell werden alle Vespa Zylinder ähnlich montiert.

Wir empfehlen euch das **Buch „Vespa Motorroller PK, PX, Cosa seit 1970“** für weitere Informationen. Auf mehr als 180 Seiten und mit hunderten von Abbildungen werden dort praktisch alle Reparaturen des Alltags ausführlich beschrieben. Art.-Nr. 994100, 14,90 €.

Ein hochwertiger und leistungsstarker Tuningzylinder benötigt hochwertiges 2-Takt Öl. Unsere Empfehlung: das **SIP Formula 2-Takt Öl**. Synthetisch, hochwertig, äusserst belastbar und dazu unschlagbar preiswert. Art.-Nr. 144000, 6,90 €.







Zylinder aufstecken. Mit Reissnadel oder Edding Überströmer anzeichnen.



Angezeichnete Überströmer mit Stabschleifer / Bohrmaschine und Fräser (z.B. Art.-Nr. 61626000) ausfräsen.



Wir empfehlen Tiefe und Breite wie am Zylinder anzugleichen. Polieren ist aus unserer Sicht nicht notwendig.



Überstehende Motordichtungen bündig abschneiden, Undichtigkeit!



Bei Verwendung einer 60mm Langhubwelle muss der untere Bund des Kolben mit Feile oder Zange entfernt werden.



Grate am Kolben brechen und rund feilen.



Kolbenringe vorsichtig einsetzen. Beim 210er sind diese halb-trapezförmig und passen nur in eine Richtung, Trapez nach oben.



Kolben mit Fenster nach oben einbauen, Kolbenbolzenlager einsetzen und Kolbenbolzen mit einem Tropfen Öl eindrücken.



Kolbenbolzenclips mit Spitzzange an der Nut einsetzen. Es passen auch die leichter zu montierenden POLINI G-Ringe (# 13010000).



Fussdichtung einsetzen. Lauffläche einölen und Zylinder vorsichtig auf Kolben schieben. Kolbenringstöße müssen an Pins anstehen.



Bei Verwendung vom SIP Zylinderkopf O-Ring Dichtung einsetzen...



...und den Zylinderkopf über Kreuz anziehen (17Nm - 21Nm).

Technik Zylinderkopf

TECH TIPP

Wie ist er aufgebaut und was leistet er?

Der aus Leichtmetall gegossene Zylinderkopf besteht im Wesentlichen aus einem Brennraum und Kühlrippen. Er schließt den Zylinder nach oben hin mit einer schmalen Dichtfläche ab (teilweise ist darin ein O-Ring integriert), die auf dem Zylinder aufsetzt. Neben der Abdichtung ist der Zylinderkopf auch für die Wärmeableitung zuständig. Die Kühlrippen sind dazu parallel zur Luftströmung des Lüfterrads angeordnet. Moderne luftgekühlte Motoren (AC, Air Cooled) besitzen zusätzliche Kühlrippen, die waagerecht verlaufen und für eine noch bessere Wärmeableitung sorgen, da der Kopf flächig umströmt wird. Durch Eloxieren oder Einnebeln der Zylinderköpfe mit Spezialfarbe kann das Ableite-Verhalten zusätzlich positiv beeinflusst werden, auch die Vergrößerung der Oberfläche durch Feinstrahlen ist in der Hinsicht sinnvoll. Wasserkühlung (LC, Liquid Cooled) bedeutet mehr Aufwand, bringt aber die beste Wärmeabgabe.

Brennraum und Kerzenposition

Um eine Überhitzungen des Kolbenbodens zu vermeiden, ist eine Brennraumform und Kerzenposition wünschenswert, an der die Zündkerze möglichst weit vom Kolbenboden entfernt ist. Ist die Entfernung zu gering, erreicht das entzündete Gemisch zu schnell die Kolbenoberfläche und überhitzt diese, was einen unschönen Abbrand der Oberfläche oder gar ein Loch im Kolben zur Folge haben kann. Erfahrungswerte zeigten, dass eine zentrale Ausführung von Brennraum und Zündkerze in allen Belangen am Effektivsten ist. Bauartbedingt ist die Position in den meisten „Vespafällen“ jedoch leicht seitlich geneigt und verfügt über einen dezentralen Brennraum. Immerhin trägt dies zur Servicefreundlichkeit bei.

Der Verbrennungsvorgang

Der Zündvorgang erfolgt einige Grad vor dem oberen Totpunkt (OT), wenn der Kolben seinen Weg nach oben fast beendet hat. Das Gemisch wird in diesem Moment (dem Zündzeitpunkt) entzündet und breitet sich im Brennraum aus. Im Optimalfall (ausschlaggebend hierfür sind Zündzeitpunkt und Form des Brennraums) erfolgt nun eine effektive und vollständige Verbrennung des Gemisches und der Kolben tritt seinen Weg zurück zum unteren Totpunkt (UT) an. Erfolgt kein perfektes Zusammenspiel zwischen den einzelnen Komponenten, kommt es zu unkontrolliert heißer Verbrennung und Selbstentzündungen, die sich im Motor durch Klingeln und Klopfen bemerkbar machen. Dieses „Klingeln“ hört sich eigentlich eher wie ein Rasseln oder Klappern an. Auch zu hohe Verdichtungen führen zu Klingelgeräuschen. Nicht selten führt dies zu Kolbenklemmern oder einem Loch im Kolben. Zum richtigen Einstellen des Zündzeitpunktes haben wir hier im Katalog eigene Anleitungen. Mittlerweile gibt es sowohl für Original- als auch für Tuningzylinder optimierte Zylinderköpfe, die in Verdichtung, Quetschspalte, Fläche und Form des Brennraums an die jeweilige Zylinder-Kolben Kombination angepasst sind und dadurch für eine idealere Verbrennung und sicheren Betrieb sorgen.



Zylinderkopf SIP PERFORMANCE für Vespa PX200

Geometrisches und effektives Verdichtungsverhältnis

In der Regel geben Hersteller nur die geometrische Verdichtung an, da diese einfach zu errechnen ist. Allerdings handelt es sich dabei um einen theoretischen Wert, der den kompletten Hub als Rechengröße verwendet, während er den Auslass außer Acht lässt. Durch den Auslasskanal, entströmt Frischgas, jedoch erfolgt z.B. durch einen Resonanzauspuff auch eine Aufladung, d.h. es werden Teile des Frischgases wieder in den Zylinder zurückgedrückt. Will man auch diese Faktoren mit einfließen lassen, ist das effektive Verdichtungsverhältnis das Ziel.

Wichtig: Jeder Zylinder und Hub/Hubraum benötigt einen entsprechend angepassten Kopf. Die Verdichtung bei unseren luftgekühlten Motoren sollte in etwa zwischen 10:1 und 12:1 liegen.

$$\varepsilon = \frac{Vh + Vc}{Vc}$$

ε = Verdichtungsverhältnis
c = Volumen Zylinder
Vc = Volumen Kopf

$$Vh = \frac{(\pi * d^2)}{4} * h$$

d = Durchmesser
h = Hub

Effektives Verdichtungsverhältnis (εe)

$$\varepsilon e = \frac{Vh(1 - \frac{ha}{s}) + Vc}{Vc}$$

Vh = Volumen Zylinder
ha = Höhe Auslasskanal
S = Hub
Vc = Volumen Kopf

Quetschfläche und Quetschkante

Am Ende des Verdichtungshubes soll das Gemisch aus der ringförmigen Quetschfläche durch die sich leicht öffnende Auslegung der Quetschkante in den eigentlichen Brennraum gedrückt werden. Diese Konzentrierung des Gemisches in unmittelbarer Nähe zum Zündpunkt ist unabdingbar für eine saubere und effektive Verbrennung mit möglichst geringer Klingel/Klopfneigung. Für die Quetschfläche wird üblicherweise ein sinnvoller Flächenanteil von 40-50% gewählt, für Drehzahlmotoren etwas weniger.

Höhe und Öffnungswinkel der Quetschkante sind abhängig vom gewünschten Einsatzzweck und der jeweiligen Kolbenwölbung. Als Richtwert sollte hier jedoch ein Maß von 1,1- 1,5mm generell nicht unterschritten werden. Kontrolle der Quetschkante durch 2mm dickes Lötzinn, dieses mit Tesa auf den Kolben kleben, Kopf montieren, einmal durchkicken. Jetzt kann die Quetschkante mittels Schieblehre genau bestimmt werden.



TECH TIPP

Technik Zylinder Teil 2

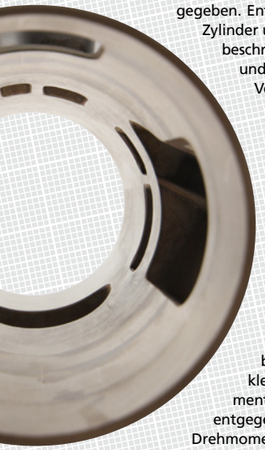
Fortsetzung von Seite 81

Zylinder

Man unterscheidet generell Grauguss- und Aluminiumzylinder. Graugusszylinder besitzen hervorragende Laufbahneigenschaften (Härte, Notlaufeigenschaften) und lassen sich bei Verschleiss nachschleifen, also honen (Übermaßkolben). Thermisch sind sie weniger belastbar, daher sind viele Graugusszylinder eher drehmomentstark konzipiert. Der große Vorteil von Aluminiumzylindern ist die hohe Wärmeableitfähigkeit. Allerdings ist das weiche Aluminium als Lauffläche ungeeignet, weswegen Aluzylinder eine beschichtete Lauffläche besitzen und für höhere Leistungsabgaben auch drehzahlstark ausgelegt werden können. Im Zylinder befinden sich Überströmkanäle und ein Auslasskanal. Große Auslasskanäle sind häufig geteilt, so dass der Kolbenring besser geführt ist. Zylinder mit modernem Layout besitzen häufig einen Stützkanal, auch „Boostport" genannt. Er zielt in etwa Richtung Zündkerze und „stützt" den Gasstrom der seitlichen Hauptkanäle. Bei Direkteinlass Zylindern befindet sich gegenüber des Auslasses der Zylindereinlass. Ist die Bohrung größer als der Hub (z.B. beim 210er Malossi: Hub = 57mm, Bohrung = 68.5mm) spricht man von einem Kurzhubmotor. Umgekehrt ist es ein Langhubmotor, der hat dann einen recht langen Kolbenweg und bietet meist wenig Drehfreude.

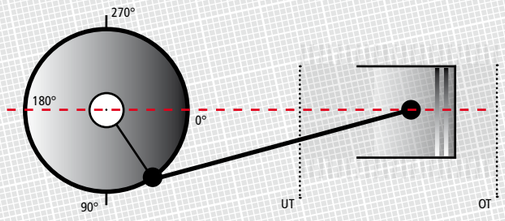
Steuerzeiten

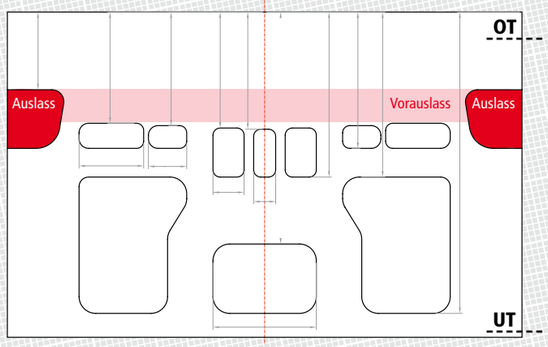
Auf seinem Weg vom oberen Totpunkt (OT) zum unteren Totpunkt (UT) gibt der Kolben erst den Auslasskanal, und dann die Überströmer frei. Jetzt gibt die Kurbelwange den Einlass ins Kurbelgehäuse frei (Drehschiebermotor). Die Steuerzeiten werden in Grad Kurbelwinkel (°KW) angegeben. Entscheidend für ein optimales Zusammenspiel von Zylinder und Auspuff ist der sogenannte Vorauslass. Dieser beschreibt die Dauer in °KW zwischen „Auslass öffnet" und „Überströmer öffnet". Er dient dazu, dass die Verbrennungsgase nach ihrer Arbeit aus dem Zylinder entweichen können, bevor die Überströmer öffnen. Während die Verbrennungsgase unter hohem Druck (3-8 bar) stehen, ist der Druck des vorverdichteten Gases im Kurbelgehäuse nur ganz niedrig (ca. 0.3 bar). Damit es in den Zylinder strömen kann, wenn die Überströmer öffnen, muss der hohe Druck im Zylinder bereits vorher durch den Auspuff entweichen können. Je höher die anvisierte Arbeitsdrehzahl des Motors ist, desto früher muss das passieren. Dafür muss aber mehr Vorauslass vorhanden sein. Es ist nun nicht so, dass mehr Vorauslass automatisch immer besser ist. Das Verbrennungsgas wird immer weniger ausgenutzt, je kleiner der Nutzhub des Zylinders wird, das Drehmoment wird dabei geringer. Hier wirken sich 2 Effekte entgegen: Zum einen mehr Drehzahl, die bei gleichem Drehmoment dann mehr Leistung bedeuten würde. ‚Würde' – denn das Drehmoment wird ja etwas reduziert. Es sei denn, der (richtige) Resonanzauspuff kann das durch sein Druck-Pulsen ausgleichen. Nur dann gibt es wirklich mehr Leistung.



SIP-TIPP Mehr Breite des Auslasses (max. 60-70% der Bohrung bei einteiligem Auslass!) ermöglicht ebenfalls einen schnellen Druckabbau im Zylinder. Dadurch kann man den Vorauslass geringer halten. Wichtig ist hier die Qualität der Kolbenringe.

Ein Problem von zu langen Einlasszeiten stellt der „Blow Back" dar. So wird das Herausdrücken des Gemisches aufgrund einer zu langen Einlasszeit bezeichnet. Er erhöht den Benzinverbrauch, erschwert die Einstellung des Vergasers und führt zum Leistungseinbruch im unteren Drehzahlbereich – das berühmte Freirotzen beim Anfahren.





Abwicklung („Portmap") eines MALOSSI 210ccm Zylinders.

Steuerzeiten messen

Am einfachsten geht das mit einer Gradscheibe, Art.-Nr. 830000. Diese an der Kurbelwelle befestigen. In unserem Beispiel sind 0° bei OT, Kolben steht in OT. Nun Motor drehen bis die Kolbenoberkante gerade die Auslasskante freigibt. Auslassöffnungsgrad ablesen, z.B. 95°. Weiterdrehen bis der erste Überströmer freiliegt. Bsp: 120°. Motor über den UT weiterdrehen bis der Kolben wieder nach oben fährt und die Überströmer wieder schließt. Bsp: 240°. Weiterdrehen bis der Auslass schliesst. Bsp: Auslass schließt bei 275°.

Auslass

öffnet bei 95° KW nach OT
schließt bei 275° KW nach OT
Steuerzeit Auslass = 180° KW.

Überströmer

öffnet bei 120° KW nach OT
schließt bei 240° KW nach OT
Steuerzeit Überströmer = 120° KW.

Aus der Differenz ergibt sich der Vorauslass:

(Steuerzeit Auslass – Steuerzeit Überströmer) / 2 = Vorauslass
(180 - 120) / 2 = 30°

Diese Werte haben sich als erstrebenswert erwiesen:

Auslass: zwischen 176° und 188° KW
Überströmer: zwischen 120° und 128° KW
Vorauslass: zwischen 28 und 32° KW

Umrechnen von °KW in mm Kolbenbewegung

Zum Anzeichnen für Fräsarbeiten an Auslass oder Überströmer ist die Umrechnung der Grad-Angaben in mm wünschenswert. Leider ist dieses Thema recht komplex. Der Kurbelwellenhub und die Kolbenbewegung stimmen nicht überein, darum kann man nicht einfach 360°/2 rechnen und dann die Gradzahl in mm umtragen. Das Pleuel wirkt quasi als Übersetzung, besonders im mittleren Bereich des Kolbenweges. Je näher wir an UT und OT kommen, umso geringer wirkt sich diese Über/ Untersetzung aus. Die richtige Formel ist eine abgewandelte Sinus/ Cosinuskurve, abgewandelt daher weil das Pleuel nur in OT und UT parallel zur Zylinderachse steht, ansonsten abgewinkelt (Deachsierung). Daher kommt auch das Phänomen, dass der Kolben 90° nach OT oder UT nicht exakt die Hälfte des Kurbelwellenhubes durchlaufen hat, sondern schon etwas mehr!

$$x = \sqrt{(r+l)^2 - d^2} - \sqrt{l^2 - \left[\sin(\alpha + \frac{d}{l+r} - d)^2\right]} + r\cos\left(a + \sin^{-1}\frac{d}{l+r}\right)$$

x= Abstand von OT (mm) h= Hub (mm) l=Pleullänge (mm) Alpha=Winkel vor OT (°) d= Deachsierung

SIP-TIPP im Internet befinden sich zahlreiche Excel Umrechner für diese Thematik, eine google Suche hilft hier zügig. Alternativ: Drehen der Kurbelwelle, Ablesen an der Gradscheibe und Anzeichnen ist bei präziser Arbeitsweise und am besten 2 Korrekturläufen auch ausreichend genau.

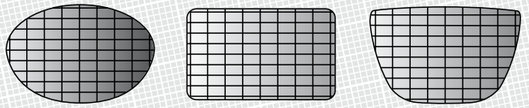
Auslassgeometrie

Entscheidend für die Form des Auslasses sind Breite und Grundform. Die Geometrie hat Auswirkungen auf Haltbarkeit und Charakteristik des Motors. Eine Auslassverbreiterung bringt meist einen Zuwachs an Leistung, die Kolbenringe setzen hier allerdings Grenzen. Wenn man den Auslass nach oben verlängert, also längere Auslass Steuerzeiten verwendet, verringert sich der Nutzhub und der Motor verliert in den unteren Drehzahlbereichen an Kraft, gewinnt jedoch an Leistung in höheren Drehzahlregionen. Solange jedoch nur in die Breite gefräst wird, wird der Nutzhub nicht verringert und der Leistungsverlust in den niedrigen Drehzahlbereichen wird dadurch minimiert. Wenn der Auslass in Höhe der Überströmer jedoch stark verbreitert wird, dann kommt es auch zu Spülungsverlusten, die erst in Resonanz mit der Auspuffanlage wieder in den Griff zu bekommen sind.

Je gerader die Auslassoberkante ist, desto stärker und damit wirksamer ist die entstehende Druckwelle im Auspuff. Je nach Auspuff setzt die Leistung dementsprechend schlagartig ein.

Drei gängige Grundformen des Aulasses sind

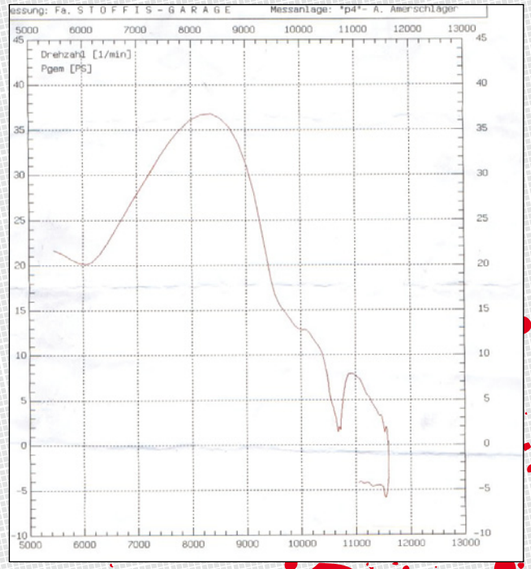
Oval (niedrige Drehzahl, hohe Haltbarkeit)
Eckig (hohe Drehzahl, geringere Haltbarkeit)
Trapez (Mittellösung aus oval und eckig, oft sehr gute Wahl)



oval eckig trapez

Leistungsdiagramm

Spätestens am Ende aller Tuningmaßnahmen sollte eine Leistungsmessung auf einer geeigneten Messanlage stehen. Nur so kann man wirklich die Charakteristik des eigenen Motors erfassen. Gefahren wird die Messung in der Regel im 3. Gang bis zur Enddrehzahl. Danach kuppelt der Fahrer aus und lässt den Motor ausrollen, so kann der Prüfstand die Verluste im Getriebe abziehen. Recht gängig ist die Messanlage „p4" von Amerschläger. Eine Werkstatt in der Nähe mit Leistungsprüfstand findet man am einfachsten auf unserer Internetseite **www.sip-scootershop.com** im Dealerlocator.







Ersatzteile Zylinder Standard

Es muss nicht immer gleich ein neuer Zylinder sein… Hat ein Zylinder mal ein paar tausend Kilometer hinter sich, sollten unbedingt die Kolbenringe oder auch der Kolben getauscht werden, um weiterhin eine vernünftige Kompression zu gewährleisten. Für alle gängigen Tuning- und Originalzylinder haben wir die wichtigsten **Ersatz- und Verschleißteile** für euch lagernd: also Kolben, Kolbenringe, Kolbenbolzen, Kolbenbolzensicherungsringe und Dichtsätze.

Für die älteren Modelle bieten wir **Kolben** bis zum 5. Übermaß (ÜM) an. Damit hat man die Möglichkeit, auch abgenutze Zylinder wieder neu zu beleben. Die angegebene Bohrung/ Ø gibt immer das Maß des Zylinders an. Unsere erste Wahl in Sachen Kolben ist **METEOR**. METEOR Kolben sind von erstklassiger Qualität. In der **PIAGGIO VINTAGE** Linie stammen die meisten angebotene Kolben, die PIAGGIO selber nicht mehr herstellt, von **GOL**, Italien. GOL bietet auch Übermaßgrößen in 0,2mm Schritten an. Die Qualität ist in Ordnung. Die meisten Kolben sind mit 2 normalen Kolbenringen (2xN) in 2,5mm Stärke (bei Smallframes 2,0mm) ausgestattet. Bei neueren Modelle ist der obere Kolbenring ein L-Kolbenring. In älteren Vespas sind Nasenkolben verbaut, in jüngeren Fensterkolben mit gewölbten Kolbenboden.



Die Hauptaufgabe der **Kolbenringe** ist es, den Brennraum gegenüber dem Kurbelgehäuse abzudichten und den Wärmefluss vom Kolben zum Zylinder zu gewährleisten. Darüber hinaus sind sie aber auch zur Regelung des Schmierölhaushaltes von großer Bedeutung.

Sie sind dementsprechend stark beansprucht, unterliegen Verschleiß und sollten regelmäßig getauscht werden. Kompressionsverlust, nachlassende Leistung und schlechtes Startverhalten sind ein eindeutiges Indiz für verschlissene Kolbenringe. Für viele Modelle und Zylinder bieten wir Kolbenringe bis zum 4. Übermaß (ÜM) an. Die angegebene Bohrung/ Ø gibt immer das Maß des Zylinders an. Es gibt normale und L-förmige, bei Tuningzylindern auch trapez- und halb-trapezförmige Kolbenringe.

SIP-TIPP Kolbenringe vorsichtig montieren, nicht überdehnen, es besteht sonst Bruchgefahr. Kolbenringstoßspiel, Art und Ausführung beachten. Trapezringe haben nur eine Einbaurichtung! Sinnvolle Werkzeuge, die die Arbeit am Zylinder erleichtern, sind: Kolbenringzange BU5045, Werkzeug BUZZETTI Kolbenbolzen Ein-Ausbau Art.-Nr. 15194000 und Schlagdorn Kolbenbolzen Art.-Nr. 17820000



BU5045



15194000

Modell	Kolri	Kolben standard Art.-Nr.	Ø	1. ÜM Art.-Nr.	Ø	2. ÜM Art.-Nr.	Ø	3. ÜM Art.-Nr.	Ø	4. ÜM Art.-Nr.	Ø	5. ÜM Art.-Nr.	Ø	€
Vespa 50/PK/XL/XL2/Ape 50	2xN	12245300	38,4	12246800	38,6	12246900	38,8	12247000	39,0	12247100	39,2	12247200	39,4	27,00
Vespa 50 SR (D)/PK50 XL HP	1xL/ 1xN	11570000	38,4 (A)	11571000	38,4 (B)	11572000	38,4 (C)	11573000	38,4 (D)	13261720	38,4 (F)	-		37,00
Vespa PK80 S	1xL/ 1xN	-		19679600		-		19679800	45,0	-		-		59,00
Vespa 90, V9A1T -> 25000	2xN	65500000	47,0	-	-	65520000	47,4	65530000	47,6	-		-		42,00
Vespa 90/R/SS, V9A1T 25001 ->	2xN	-	-	65410000	47,2	65420000	47,4	65430000	47,6	-		-		42,00
Vespa 125 VMA/PV/PK125	2xN	11130800	55,0	11130810*	55,2	11130820	55,4	11130830*	55,6	11130840	55,8	11130850	56,2	45,00/ *39,00
Vespa 125 ET3	2xN	19686000	55,0	19686100	55,2	19686200	55,4	19686300	55,6	-		-		42,00
Vespa 125 ET3/PK 125 ETS/N/S/XL/XL2	1xL/ 1xN	19676700	55,0	19676710	55,2	19676720	55,4	19676730	55,6	-		-		42,00
Vespa 90-125/PV/ET3/PK/XL/XL2, GRAND-SPORT	2xN	75020100	55,0	75031000	55,5	7502200	56,0	-		-		-		69,00
Vespa P80X/PX80 E/Lusso/PX100E	1xL/ 1xN	-	-	-	-	-		-		-		-		62,00
Vespa 125 V1-15/V30-33, Nasenkolben	2xN	19690000	56,5	19691000	56,7	19692000	56,9	19693000	57,1	19694000	57,3	-		57,00
Vespa 125 VM/VN `53-`57	2xN	19640000	54,0	19650000	54,2	19660000	54,4	19670000	54,6	19675000	54,8	19675500	55,2	55,00
Vespa 125 VNA `58-	2xN	19680000	54,0	19681000	54,2	19682000	54,4	19683000	54,6	19684000	54,8	19685000	55,2	55,00
Vespa 125 VNB/GT/GTR 1°/Super	2xN	87440000	52,5	87441000	52,7	87442000	52,9	87443000	53,1	87444000	53,3	87445000	53,7	50,00
Vespa 125 GTR 2°(e)/TS/P125X	2xN	19462000	52,5	19462010	52,7	19462020	52,9	19462030	53,1	-		-		48,00
Vespa PX125 E/Lusso/`98/MY/Cosa 125	1xL/ 1xN	19461000	52,5	19461100	52,7	19461200	52,9	19461300	53,1	-		-		49,00
Vespa 125 T5	2xN	24962800	55,0	-		-		-		-		-		79,00
Vespa 150 VL1-3/VB1/T1-T3 `55-`58**	2xN	19430000	57,0	19431000	57,2	19432000	57,4	19433000	57,6	19434000	57,8	19435000	58,2	57,00
Vespa 150 VBA/VBB/VGLA-B**	2xN	19410000	57,0	19411000	57,2	19412000	57,4	19413000	57,6	19414000	57,8	19415000	58,2	55,00
Vespa 150 GL/Sprint/Super, 2 ÜS**	2xN	19406000	57,0		57,2	19408000	57,4	19409000	57,6	19409500	57,8	19409600	58,2	52,00
Vespa 150 Sprint Veloce, 3 ÜS**	2xN	19662000	57,0	19662100	57,2	19662200	57,4	19662300	57,6	-		-		52,00
Vespa 150 GS VS2-5/VDTS **/***	2xN	19400000	57,0	19401000	57,2	19401200	57,4	19401100	57,6	19401300	57,8	19401400	58,0	50,00
Vespa 150 GS VS2-5/VDTS, GRAND-SPORT	2xN	75008000	57,0	75008400	57,4	75008800	57,8	-		-		-		99,00
Vespa P150X/PX150E/Lusso/`98/MY/P150S	2xN	16753500	57,8	16753600	58,0	16753520	58,2	16753530	58,4			-		50,00
Vespa PX150 E `98/MY/Cosa 150	2xN	-		-		-		-		-		-		-
Vespa 160 GS	2xN	19402000	58,0	19403000	58,2	19403100	58,4	19403200	58,6	19403300	58,8	-		55,00
Vespa 180 SS	2xN	19404000	62,0	19405000	62,2	19405100	62,4	19405200	62,6	19405300	62,8	-		57,00
Vespa 180 Rally	2xN	19420000	63,5	19420100	63,7	19420200	63,9	19420300	64,1	-		-		59,00
Vespa 200 Rally/PX200/PE/Cosa	2xN	15629100	66,5	15629200	66,7	15629300	66,9	15629400	67,1	15629500	67,3	-		54,00
Vespa 200 Rally/PX200/PE/Cosa, GRAND-SPORT	2xN	12090000	66,5	12091000	66,7	12092000	66,9	-		-		-		95,00

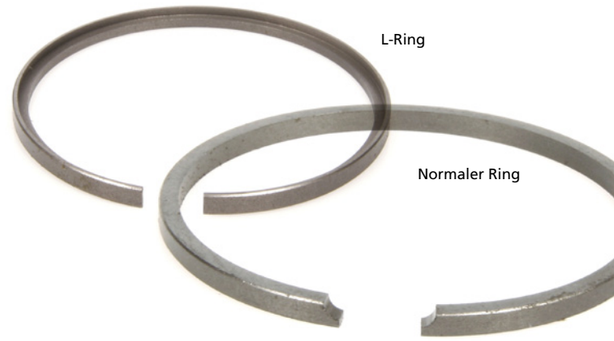
*** auch erhältlich														
Kolben Vespa 150 GS VS2-5/VDTS	7. ÜM	19401500	58,4	50,-				** Kolbenringe Vespa 150 VB1/VL/VBA/VBB/T1-T1-T4/GL/GS/Sprint/V/Super						
Kolben Vespa 150 GS VS2-5/VDTS	10. ÜM	19401600	59,0	50,-										

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Ersatzteile Zylinder Standard

Die Kraftübertragung des Kolbens auf das Pleuel geschieht über den **Kolbenbolzen**. Dieser wird im Kolben in der nach innen verdickten Partie des Hemds in einer Bohrung gelagert. Diese Bohrung trägt oft am Ende Nuten für **Sicherungsringe/Kolbenbolzenclips,** um das seitliche Auswandern des Kolbenbolzens zu begrenzen. Diese sollten bei jeder Demontage des Kolbens erneuert werden.

Die Clips gibt es als C-, G-, Doppel-G Drahtring in 1,0 und 1,2mm Stärke oder als Sicherungsring. Drahtringe können nicht mit Sicherungsringen getauscht werden, unterschiedliche Dicken ebenfalls nicht.





Crown-Shaped Kolben



Nasenkolben

Kolbenring standard Art.-Nr.	Ø	1. ÜM Art.-Nr.	Ø	2. ÜM Art.-Nr.	Ø	3. ÜM Art.-Nr.	Ø	4. ÜM Art.-Nr.	Ø	€		Kolbenbolzen-Clip (1) Art.-Nr.	€	Kolbenbolzen Art.-Nr.	mm	€
77775100	38,4	77775110	38,6	77775120	38,8	77775130	39,0	77775130	39,0	3,00		66120000	0,90	15088000	12x31,5	5,30
77775200 (L)	38,4	-		-		-		-		3,90		66120000	0,90	15088000	12x31,5	5,30
77775100 (N)	38,4	-		-		-		-		3,00		-		-		
-	-	-		-		-		-		-		66150000	1,10	-		
16811900 (N)	44,4	-		-		-		-		9,90		-		-		
77775300	47,0	77775310	47,2	77775320	47,4	77775330	47,6	-		5,90		-		-		
77775300	47,0	77775310	47,2	77775320	47,4	77775330	47,6	-		5,90		66150000	1,10	15089000	15x40	5,50
11065110	55,0	11065111	55,2	11065112	55,4	11065113	55,6	-		5,40		66150000	1,10	15087000	15x47	5,30
11065110	55,0	11065111	55,2	11065112	55,4	11065113	55,6	-		5,40		66150000	1,10	15087000	15x47	5,30
11065120 (L)	55,0	11065121 (L)	55,2	11065122 (L)	55,4	11065123 (L)	55,6	-		5,90		66150000	1,10	15087000	15x47	5,30
11065110 (N)	55,0	11065111 (N)	55,2	11065112 (N)	55,4	11065113 (N)	55,6	-		5,40		-		-		
75020110	55,0	75031200	55,5	75022100	56,0	-		-		20,90		75020190	2,00	-		
22135500 (L)	46,0	22135800 (L)	46,2	-		-		-		7,50		66150000	1,10	22029200	15x37,5	8,10
22135600 (N)	46,0	22135900 (N)	46,2	-		-		-		7,50		-		-		
87432550	56,5	87432560	56,7	87432570	56,9	87432580	57,1	87432590	57,3	6,30		66150000	1,10	15086900	15x44	8,60
87432450	54,0	87432460	54,2	87432470	54,4	87432480	54,6	87432490	54,8	6,50		66150000	1,10	15086900	15x44	8,60
87432450	54,0	87432460	54,2	87432470	54,4	57432480	54,6	87432490	54,8	6,50		66150000	1,10	15086900	15x44	8,60
87432000	52,5	87432100	52,7	87432200	52,9	87432300	53,1	87432400	53,3	6,30		66150000	1,10	15086900	15x44	8,60
87432000	52,5	87432100	52,7	87432200	52,9	87432300	53,1	87432400	53,3	6,30		66150000	1,10	15086900	15x44	8,60
19462200 (L)	52,5	19462400 (L)	52,7	19462600 (L)	52,9	19462800 (L)	53,1			6,30		66150000	1,10	15086900	15x44	8,00
87432000 (N)	52,5	87432100 (N)	52,7	87432200 (N)	52,9	87432300 (N)	53,1	87432400 (N)	53,3	6,30		-		-		
24817000	55,0	-		-		-		-		18,90		66160000	1,10	22394100	16x47	7,30
87432250	57,0	87432260	57,2	87432270	57,4	87432280	57,6	87432290	57,8	6,90		66150000	1,10	13127000	15x48,5	5,40
87432250	57,0	87432260	57,2	87432270	57,4	87432280	57,6	87432290	57,8	6,90		66150000	1,10	13127000	15x48,5	5,40
87432250	57,0	87432260	57,2	87432270	57,4	87432280	57,6	87432290	57,8	6,90		66150000	1,10	13127000	15x48,5	5,40
87432250	57,0	87432260	57,2	87432270	57,4	87432280	57,6	87432290	57,8	6,90		66150000	1,10	13127000	15x48,5	5,40
87432250	57,0	87432260	57,2	87432270	57,4	87432280	57,6	87432290	57,8	6,90		66150000	1,10	13127000	15x48,5	5,40
2060130GS (2)	57,0	2060134GS (2)	57,4	2060138GS (2)	57,8	-		-		19,00		-		-		
16748500	57,8x2,5	87432350	58,0x2,5	87432360	58,2x2,5	87432370	58,4x2,5	87432380	58,6x2,5	6,30		66150000	1,10	13127000	15x48,5	5,40
87450000	57,8x2,0	874501000	58,0x2,0	87450200	58,2x2,0	87450300	58,4x2,0	-		9,10		66150000	1,10	13127000	15x48,5	5,40
87432350	58,0	87432360	58,2	87432370	58,4	87432380	58,6	87432390	58,8	6,30		66150000	1,10	13127000	15x48,5	5,40
87432150	62,0	87432160	62,2	87432170	62,4	87432180	62,6	-		6,40		66160000	1,10	15085000	16x52	6,90
19420010	63,5	19420110	63,7	19420210	63,9	19420310	64,1	-		6,40		66160000	1,10	15085000	16x52	6,90
13204200	66,5	13204400	66,7	13204500	66,9	13204600	67,1	13204700	67,3	6,50		66160000	1,10	11981300	16x59	5,90
12090100	66,5	12091100	66,7	12092100	66,9	-		-		19,90		12036100	2,50			

5.ÜM		6.ÜM		7.ÜM		8.ÜM		9.ÜM								
87432350	58,0	87432360	58,2	87432370	58,4	87432380	58,6	87432390	58,8	6,30						

ALLE PREISANGABEN STAND 04/2012, INKL. 19% MWST. ZZGL. VERSAND, SIEHE LETZTE SEITE **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM**



	Modell	Art.-Nr.	Kolben standard Art.-Nr.	Ø	1. ÜM Art.-Nr.	Ø	2. ÜM Art.-Nr.	Ø	3. ÜM Art.-Nr.	Ø	€
D.R./ OLYMPIA											
50ccm	50/PK50/S/XL/XL2	10002100/ 10002000/ 15108400	12181000	38,4	-	-	-	-	-		40,00
75ccm	50/PK50/S/XL/XL2	10005100/ 10005000	12182000	47,0	121821000	47,4	-	-	-		37,00
75ccm F1	50/PK50/S/XL/XL2	10011000	12186000	47,0	12186100	47,4	12186200	47,8	-		42,00
85ccm	50/PK50/S/XL/XL2	10006000	12183000	50,0	12183100	50,4	-	-	-		39,00
102ccm	50/PK50/S/XL/XL2	10007000	12184000	55,0	12184100	55,4			-		42,00
130ccm	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	10008000/ 10071000	12185000	57,0	12185100	57,4	12185200	57,8	-		49,00
135ccm	P80X/PX80E/Lusso/PX100E	10000000	12180000	60,0	12180100	60,4	12180200	60,8	-		62,00
177ccm	125 VNA-150 T4/PX80-150/PE/Lusso *	10001000/ 10001100/ 10003000/ 10070000	12190000	63,0	12190100	63,4			-		50,00
PINASCO											
75ccm	50/PK50/S/XL/XL2	83900000	10660000	47,0	-	-	-	-	-		47,00
75ccm	PK50/S/XL Automatik	18500000	10801000	47,0	-	-	-	-	-		43,00
85ccm	50/PK50/S/XL/XL2	10880000	10150000	50,0			10152000	50,8			46,00
102ccm	50/PK50/S/XL/XL2	84000000	10681000	55,0	10682000	55 B	10683000	55 C	-		45,00
102ccm	50/PK50/S/XL/XL2	10010793	10160000	55,0					-		46,00
125ccm	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	79400000	10170000	55,0	-	-	-	-	-		66,00
177ccm	PX125-150/PE/Lusso/Cosa ***	84100000	10700000	63 A	10710000	63 B	10720000	63 C	-		60,00
177ccm	PX125-150/PE/Lusso/Cosa ***	80500000	10190000	63	10191000	63,4	10192000	63,8			60,00
177ccm	125 VNB-Super/150 VBA-Super 1° **	80510000	10710001	63	10710003	63,4	10710004	63,8			75,00
177ccm Alu	125 VNB-Super/150 VBA-Super 1° **	80520000	10700000	63 A	10710000	63 B	10720000	63 C	-		60,00
215ccm	200 Rally/PX200/PE/Lusso/Cosa	81110000	55040000	69,0	-	-	-	-	-		107,00
POLINI											
50ccm	50/PK50/S/XL/XL2	14000910	20401200	38,4	20401240	38,8	-	-	-		39,00
75ccm	50/PK50/S/XL/XL2	14000540/ 14000530	20400300	47,0	20400340	47,4	-	-	-		43,00
75ccm R	50/PK50/S/XL/XL2	1400053R	20404900	47,0	20404940	47,4	-	-	-		47,00
75ccm HP	50/PK50/S/XL/XL2	14001900	20403790	47,0 A	2040379B	47,0 B	-	-	-		46,00
85ccm	50/PK50/S/XL/XL2	14000590	20404100	50,0	20404140	50,4	20404180	50,8	-		49,00
102ccm	50/PK50/S/XL/XL2	14000560	20400400	55,0	-	-	20400480	55,8	-		49,00
102ccm DA	50/PK50/S/XL/XL2	1400110L	-	-	-	-	20402180	55,8	-		53,00
112ccm	50/PK50/S/XL/XL2	14000580	20403800	57,5	20403840	57,9	20403880	58,3	-		50,00
130ccm	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	14000500	20400100	57,0	20400140	57,4	20400180	57,8	-		57,00
130ccm W5	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	140005W5	20400100	57,0	20400140	57,4	20400180	57,8	-		57,00
130ccm W5 GS	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	140005GS	75001000	57,0	75002000	57,5	75003000	57,5	-		97,00
130ccm DA	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	1400051L	20400200	57,0	20400240	57,4	20400280	57,8	-		61,00
130ccm R	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	1400050R	20400100	57,0	20400140	57,4	20400180	57,8	-		57,00
130ccm Alu	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	14002110	2040938A	57 A	2040938B	57 B	2040938C	57 C	2040938D	57 D	96,00
135ccm Direkt	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	14002120	2040939A	57 A	2040939B	57 B	2040939C	57 C	2040939D	57 D	96,00
152ccm	T5	14000570	20403500	61,0	20403540	61,4	20403580	61,8	-		59,00
177ccm	125 VNA-150 T4/PX80-150/PE/Lusso *	10060000/ 14000870/ 14000890/ 14000800	20400800	63,0	20400840	63,4	20400880	63,8	-		58,00
177ccm	PX125-150/PE/Lusso/Cosa ***	14000880	12037000	63,0	12037100	63,5	12037200	64,0	-		102,00
208ccm	200 Rally/PX200/PE/Lusso/Cosa	14000820	12030000	68,0	-	68,4	-	68,8	-		68,00
			2040920	68,0	2040924	68,4	2040928	68,8	-		75,00
208ccm - POLOSSI	200 Rally/PX200/PE/Lusso/Cosa	14000810	12020000	68,5 A	12021000	68,5 B	12022000	68,5 C			87,00
MALOSSI									M345969D0	68,5 D	87,00
75ccm	50/PK50/S/XL/XL2	31790300	M347036	47,0	M3470364	47,4	M34703680	47,6	-		49,00
102ccm	50/PK50/S/XL/XL2	31869100	34498100	55,0	34498140	55,4	M34498180	55,8	-		51,00
112ccm	50/PK50/S/XL/XL2	31869400	34532700	57,5	34532740	57,9	34532780	58,3	-		57,00
136ccm	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	15030000	34501000	57,5	34502000	57,9	34503000	58,3	-		81,00
139ccm/166ccm	PX80 / PX125-150/PE/Lusso/Cosa ***	10010000/ 10030000/ 10040000	12000000	61,0	34348640	61,4	34348680	61,8	-		101,00
172ccm/ 172ccm W5	T5	18030000/ 18035000	34670300	65,0 A	34670400	65,0 B	34670500	65,0 C	-		89,00
210ccm	200 Rally/PX200/PE/Lusso/Cosa	11000000/ 3113764	12020000	68,5 A	12021000	68,5 B	12022000	68,5 C	M345969D0	68,5 D	87,00
210ccm W5/SESC	200 Rally/PX200/PE/Lusso/Cosa	11005000/ 11006000	12020100	68,5 A	12020200	68,5 B	12020300	68,5 C	-		145,00
GRAND SPORT											
130ccm	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	-	75001000	57,0	75002000	57,5	75003000	58,0	-		97,00
130ccm	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	-	75005000	57,0	75006000	57,4	75007000	57,8	-		54,00
136ccm	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	-	75002000	57,5	75003000	58,0	-	-	-		97,00
177ccm	PX125-150/PE/Lusso/Cosa ***	-	12037000	63	12037100	63,5	12037200	64,0	-		102,00
208ccm	200 Rally/PX200/PE/Lusso/Cosa	-	12034000	68	12034100	68,5	12035200	69,0	-		102,00
PARMAKIT											
130ccm	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	75041300	75041010	57 A	-	-	-	-	-		99,00
130ccm	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	75041400	75041010	57 A	-	-	-	-			99,00
130ccm	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	75041000/ 75042000	75041010	57 A	-	-	-	-	-		99,00
130ccm	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	75041100/ 75042100	75041010	57 A	-	-	-	-			99,00
130ccm SP09	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	75041310/ 75041410	75041010	57 A	-	-	-	-	-		99,00
130ccm SP09	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	75041210/ 75041500	75041010	57 A	-	-	-	-			99,00
135ccm WF	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	75044200/ 75044300	75041040	58 A	-	-	-	-	-		139,00
144ccm WF	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	75044500/ 75044400	75041050	60 A	-	-	-	-			149,00
144ccm WF H2O	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	75044600	75041050	60 A	-	-	-	-	-		149,00
144ccm SP 10 R H2O	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	75044700	75041050	60 A	-	-	-	-			149,00
177ccm TSV09	PX125-150/PE/Lusso/Cosa ***	75041600	75041060	63 A	-	-	-	-	-		99,00
177ccm TSV09	PX125-150/PE/Lusso/Cosa ***	75041700	75041060	63 A	-	-	-	-			99,00
177ccm H2O TSV10R	PX125-150/PE/Lusso/Cosa ***	75042600	75041060	63 A	-	-	-	-	-		99,00
187ccm TSV09	PX125-150/PE/Lusso/Cosa ***	75041800	75041060	63 A	-	-	-	-			99,00
187ccm TSV09	PX125-150/PE/Lusso/Cosa ***	75041900	75041060	63 A	-	-	-	-	-		99,00
FALC											
123ccm	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	40440200	40441920	54,0	-	-	-	-	-	-	142,00
130ccm/144ccm/153ccm	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	40441800/ 40441100/ 40441700	P2040296A	60,0	P2040296B	60,0	P2040296C	60,0	P2040296D		88,00
130ccm/138ccm/144ccm	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	40441200/ 40441900/ 40441400/ 40441300	40441910	57,0	-	-	-	-	-	-	152,00
QUATTRINI											
125ccm	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	15032000/ 15031000	150311A	56,0	150311B		-	-			104,00
125ccm M1A LC	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	15047000	150311A	56,0	150311B		-	-			104,00
125ccm M1L	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	15043000	150311A	56,0	150311B		-	-			104,00
125ccm M1L 2009	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	15044000	150311A	56,0	150311B		-	-			104,00
172ccm M1X	PX80 / PX125-150/PE/Lusso/Cosa ***	10080000/ 15045000	150451A0	62,0	150451B0		-	-			123,00
172ccm M1XL	PX125-150/PE/Lusso/Cosa ***	15046000	150451A0	62,0	150451B0		-	-			123,00
FABRIZI RACING											
144ccm	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	75039800/ 75049500	2040295A	60,0 A	2040295B	60,0 B	2040295C	60,0 C	-		89,00
153ccm	90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	75049800/ 75049300	2040295A	60,0 A	2040295B	60,0 B	2040295C	60,0 C	-		89,00

* 125 VNA-TS/150 VBA-T4/PX80-150/PE/Lusso/Cosa 1
** 125 VNB/GT/GTR 1°/Super/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint 1°/Super 1°
*** 125 GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V/Super 2°/PX125-150/PE/Lusso/Cosa







Kolbenring(e) standard Art.-Nr.	Ø	1. ÜM Art.-Nr.	Ø	2. ÜM Art.-Nr.	Ø	€	Kolben-bolzenclip Art.-Nr.	€	Kolben-bolzen Art.-Nr.	€	Fuß-/Kopf-dichtung Art.-Nr.	€	Zylinder-kopf Art.-Nr.	€
20940000 (2)	38,4	-	-	-	-	8,10	27200010	1,10	-	-	20900040	4,30	-	-
20930000 (2)	47,0	-	-	-	-	8,90	27200010	1,10	27100060	6,70	20900040	4,30	10000002	28,90
20930000 (2)	47,0	-	-	-	-	8,90	27200010	1,10	27100060	6,70	20900040	4,30	10000002	28,90
20970000 (2)	50,0	-	-	-	-	9,80	27200010	1,10	27100060	6,70	20900040	4,30	-	-
20950000 (2)	55,0	-	-	-	-	9,10	27200010	1,10	27100060	6,70	20900040	4,30	-	-
20960000 (2)	57,0	20960100	57,4	20960200	57,8	9,80	13000000	1,70	-	-	20900040	4,30	10008500	35,00
20901000 (2)	60,0	20901100	60,4	20901200	60,8	13,90	13000000	1,70	-	-	J92840000	2,70	10000500	36,00
20201000 (2)	63,0	-	-	20201200	63,8	10,90	13000000	1,70	27100090	7,70	J92850000	2,70	10001500	38,00
34220000 (2)	47,0	-	-	-	-	21,40	27200010	1,10	-	-	20900040	4,30	36020000	44,00
34220000 (2)	47,0	-	-	-	-	21,40	27200010	1,10	-	-	20900040	4,30	-	-
34230000 (2)	50,0			34232000	50,8	23,00	27200010	1,10	-	-	20900040	4,30	36030000	44,00
34240000 (2)	55,0	-	-	-	-	21,90	27200010	1,10	-	-	20900040	4,30	36040000	44,00
34240000 (2)	55,0					21,90	27200010	1,10	-	-	20900040	4,30	36040000	44,00
34240000 (2)	55,0	-	-	-	-	-	6615000	1,10	-	-	20900040	3,90	36050000	45,00
34750000 (2)	63,0	-	-	-	-	27,00	6615000	1,10	-	-	92820000	2,50	84120000	47,00
34750000 (2)	63,0	34760000	63,4	34770000	63,8	27,00	6615000	1,10	-	-	J92850000	2,70	84120000	47,00
34750000 (2)	63,0	34760000	63,4	34770000	63,8	27,00	6615000	1,10	-	-	J92850000	2,70	84120000	47,00
34750000 (2)	63,0	-	-	-	-	27,00	6615000	1,10	-	-	90784000	9,70	84120000	47,00
5505000 (2)	69,0	-	-	-	-	38,00	6616000	1,10	66130000	12,90	13097700	1,70	84080000	43,00
J20600810 (2)	38,4	J20600850	38,8	-	-	13,60	27200010	1,10	27101000	5,30	20900040	4,30	21101300	26,30
20600200 (1)	47,0	20600240	47,4	-	-	7,60	27200010	1,10	27100060	5,70	20900040	4,30	21100100	26,30
20600200 (1)	47,0	20600240	47,4	-	-	7,60	27200010	1,10	27100060	5,70	20903320	4,70	21100100	26,30
20602010 (1)	47,0	-	-	-	-	11,50	27200010	1,10	27100060	5,70	20903940	5,90	21102340	40,00
20602400 (1)	50,0	20602440	50,4	-	-	8,10	27200010	1,10	27100060	5,70	20900040	4,30	21100100	26,30
20600300 (1)	55,0	20600340	55,4	20600380	55,8	7,60	27200010	1,10	27100060	5,70	20900040	4,30	21100070	
20600300 (1)	55,0	20600340	55,4	20600380	55,8	7,60	27200010	1,10	27100060	5,70	2090005**	5,50	21100070	
20602100 (1)	57,5	20602140	57,9	20602180	58,3	7,80	27200010	1,10	27100060	5,70	20903300	4,70	2110011	31,00
20601310 (2)	57,0	20601340	57,4	20601380	57,8	12,50	13000000	1,70	27100050	5,70	20900040*	4,30	21100050	41,00
20601310 (2)	57,0	20601340	57,4	20601380	57,8	12,50	13000000	1,70	27100050	5,70	20900040*	4,30	38543600	89,00
7500110000 (1)	57,0	7500210000	57,5	7500310000	58,0	20,40	75020170	2,00	75020160	14,90	20900040*	4,30	38543800	89,00
20601310 (2)	57,0	20601340	57,4	20601380	57,8	12,50	13000000	1,70	27100050	6,70	20900050**	5,50	21100050	41,00
20601310 (2)	57,0	20601340	57,4	20601380	57,8	12,50	13000000	1,70	27100050	6,70	20900040*	4,30	21103190	65,00
20603690 (1)	57,0	-	-	-	-	19,00	13000000	1,70	75020160	14,90	20904660	12,20	21103200	66,00
20603690 (1)	57,0	-	-	-	-	19,00	13000000	1,70	75020160	14,90	20904670	14,20	21103200	66,00
20600610 (1)	61,0	20601940	61,4	20601980	61,8	8,80	13010000	1,70	27101100	7,80	9283000	2,90	***	
2060060 (2)	63,0	2060064	63,4	2060068	63,8	12,30	13000000	1,70	27100090	7,80	92800000	2,90	21100090	44,00
120375000 (1)	63,0	12037600	63,5	12037800	64,0	21,00	13000000	1,70	27100090	7,80	92800000	2,90	21100090	44,00
-	68,0	-	68,4	2060168	68,8	12,90	13010000	1,70	27101100	7,80	92810000	3,10	***	-
2060340 (2)	68,0	2060344	68,4	2060348	68,8	18,60							***	-
12120000 (2)	68,5	-	-	-	-	31,00	36445200(C)	0,60	23449200	14,90	92810000	3,10	***	-
M354501 (2)	47,0	M3545014	47,4	M35450180	47,6	15,00	M364450	0,60	M2311783B	10,10	1189990	6,00	38441700	45,00
3527540 (2)	55,0	3527544	55,4	M35275480	55,8	15,10	M361806	0,60	233820B	10,10	1145730	5,30	38355500	37,00
3552630 (2)	57,5	3552634	57,9	3552638	58,3	19,00	M361806	0,60	233820B	10,10	11356200	10,20	38543100	47,00
3563860 (2)	57,5	3563861	57,9	3563862	58,3	38,00	36345000 (G)	0,60	M2311442B	11,70	11840500	8,50	38543200	49,00
1206000 (2)	61,0	35397840	61,4	1208000	61,8	42,00	36345000 (G)	0,60	23448900	10,50	92090000	7,70	38348100	50,00
3545540 (2)	65,0	-	-	-	-	37,00	36445200(C)	0,60	23673000	14,90	929000	4,30	***	-
12120000 (2)	68,5	-	-	-	-	39,00	36445200(C)	0,60	23449200	14,90	M1113779	8,00	3813478	99,00
12120000 (2)	68,5	-	-	-	-	31,00	36445200(C)	0,60	23449200	14,90	M1113779	8,00	***	-
7500110000 (1)	57,0	7500210000	57,5	7500310000	58,0	20,40	75020170	2,00	75020160	14,90	-	-	-	-
2060130GS (2)	57,0	2060134GS	57,4	2060138GS	57,8	19,00	75020180	2,00	27100050	6,70	-		-	-
7500210000 (1)	57,5	7500310000	58,0	-	-	20,40	75020170	2,00	75020160	14,90	-	-	38543800	89,00
12037500 (1)	63,0	12037600	63,5	12037800	64	21,00	75020180	2,00	12037900	14,90	-	-	-	-
12035700 (1)	68,0	12035710	68,5	12035720	69	19,30	120361000	2,50	12036000	14,90	-	-	-	-
75041020 (1)	57,0	-	-	-	-	15,90	-	-	-	-	75041022	13,00	75041026	129,00
75041020 (1)	57,0	-	-	-	-	15,90	-	-	-	-	75041022	13,00	75041027	129,00
75041020 (1)	57,0	-	-	-	-	15,90	-	-	-	-	75041023	14,90	75041026	129,00
75041020 (1)	57,0	-	-	-	-	15,90	-	-	-	-	75041023	14,90	75041027	129,00
75041020 (1)	57,0	-	-	-	-	15,90	-	-	-	-	75041024	16,90	75041026	129,00
75041020 (1)	57,0	-	-	-	-	15,90	-	-	-	-	75041024	16,90	75041027	129,00
75041041 (1)	58,0	-	-	-	-	22,90	-	-	-	-	75041042	16,90	75041043	149,00
75041051 (1)	60,0	-	-	-	-	23,90	-	-	-	-	75041052	16,90	75041053	154,00
75041051 (1)	60,0	-	-	-	-	23,90	-	-	-	-	75041054	20,90	75041055	154,00
75041051 (1)	60,0	-	-	-	-	23,90	-	-	-	-	75041056	22,90	75041055	154,00
75041061 (2)	63,0	-	-	-	-	35,00	-	-	-	-	75041062	16,90	75041064	129,00
75041061 (2)	63,0	-	-	-	-	35,00	-	-	-	-	75041062	16,90	75041065	149,00
75041061 (2)	63,0	-	-	-	-	35,00	-	-	-	-	75041063	19,90	75041066	169,00
75041061 (2)	63,0	-	-	-	-	35,00	-	-	-	-	75041062	16,90	75041067	149,00
75041061 (2)	63,0	-	-	-	-	35,00	-	-	-	-	75041062	16,90	75041068	149,00
		-	-	-	-	-	75020190	2,00	-	-	40441820	23,00	-	-
20602020 (1)	60,0	-	-	-	-	13,30	-	-	-	-	40441820	23,00	-	-
		-	-	-	-	-	75020190	2,00	27100050	6,70	40441820	23,00	-	-
15031300 (1)	56,0	-	-	-	-	27,60	75020190	2,00	75020150	14,90	15031500	15,20	-	-
15031300 (1)	56,0	-	-	-	-	27,60	75020190	2,00	75020150	14,90	15031700	40,00	-	-
15031300 (1)	56,0	-	-	-	-	27,60	75020190	2,00	75020150	14,90	15031400	17,20	-	-
15031300 (1)	56,0	-	-	-	-	27,60	75020190	2,00	75020150	14,90	15031600	22,20	-	-
15045200 (2)	62,0	-	-	-	-	40,00	75020190	2,00	75020150	14,90	15045300	14,20	-	-
15045200 (2)	62,0	-	-	-	-	40,00	75020190	2,00	75020150	14,90	15045400	22,20	-	-
20602020 (1)	60,0	-	-	-	-	13,30	13000000	1,70	27100050	6,70	-	-	-	-
20602020 (1)	60,0	-	-	-	-	13,30	13000000	1,70	27100050	6,70	-	-	-	-

(1) Stück
(2) Stück

* 20900040 für Vespa 90-125/ PV/ET3 / 2090160 für Vespa PK 80-125
** 20900050 für Vespa 50/90-125/PV/ET3 / 2090170 für PK50-125

*** siehe Zylinderköpfe modifiziert

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

ALLE PREISANGABEN STAND 04/2012, INKL. 19% MWST. ZZGL. VERSAND, SIEHE LETZTE SEITE **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM**



Tuning Zylinderköpfe



Zylinderkopf Standard

Je älter ein Fahrzeug ist und je mehr Kilometer es auf dem Motor hat, desto nötiger ist ein Austausch des **originalen Zylinderkopfes**. Das Zündkerzengewinde ist meist defekt. Die Dichtfläche arg in Mitleidenschaft gezogen. Der Kopf wird undicht, bläst ab, verliert an Leistung. Wir bieten euch günstige Standard Zylinderköpfe an, die den Originalen 1:1 entsprechen oder sogar noch von PIAGGIO lieferbar sind. Abmessungen, Leistung und Optik sind identisch.

SIP-TIPP Neue Zündkerze und neue Stehbolzen mitbestellen!

Zylinderkopf	Art.-Nr.	€
für Vespa 50/N/L/R/S/SR/SS/Special/PK50/S/XL/XL2/FL, Ø 38,4mm	79932000	24,90
für Vespa PK50/S/XL N Automatica/XL Plurimatic, Ø 39,0mm	23571600	27,90
für Vespa PK80S, Ø 46mm	22332200	55,00
für Vespa 90/S/SS, Ø 47mm	22280300	22,90
für Vespa 125/PV/ET3/PK125/ETS/N/S/XL/XL2, Ø 55mm	22280500	30,90
für Vespa 125 VNB/GT/GTR/Super/TS/P125X/PX125 E/Lusso/Cosa 125 Ø 52,5mm	90573000	39,00
für Vespa150 VBA/VBB/VGLA/VGLB, Ø 57,0mm, Nasenkolben	24161800	59,00
für Vespa150 GL/Sprint/V/Super/P150S/P150X/PX150 E/Lusso/˙98/Cosa 150	12347400	39,00
für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/˙98/MY/Cosa 200	13013900	65,00

Zylinderkopf SIP

für Vespa 125 VM/VN/150 VB/VL/GS

Für einige Oldies gibt es keine Zylinder mehr. Das können wir leider nicht ändern – noch nicht. Das Defizit an originalen Zylinderköpfen können wir jedoch beheben. In der **SIP Vintage** Linie haben wir nun einige **Zylinderkopf**-Lücken füllen können. Die Köpfe sind aus einem vollen Aluminium Block CNC gefräst. Das Layout ist optimal an die entsprechende Kolbenform und die Bohrung des Zylinders angepasst. Die Verdichtung und die Quetschkante sind perfekt auf die jeweiligen Zylinder abgestimmt. Wir können euch die Köpfe für die Modelle Vespa 125 VM/VN1T, Vespa 125 VN2T, Vespa 150 VL/VB/T2-3/ACMA GL und Vespa 150 GS anbieten.

FRZIT Fehlende oder defekte Zylinderköpfe mit gebrochenen Kühlrippen, defekten Zündkerzengewinden, o.ä. können nun endlich ersetzt werden.

Aluminium/ Ø 54,0-57,0mm/ Kurz-/Langgewinde
Aluminium, CNC gefräst, teils Kurz-, teils Langgewinde

SIP-TIPP Neue Zündkerze mitbestellen! Dem Motor auch mal eine neue Zylinderhaube gönnen.

Zylinderkopf SIP	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 VM/VN1T, Ø 54mm	17010600	179,00
für Vespa 125 VN2T, Ø 54mm	17010700	179,00
für Vespa 150 VB/VL/T2/T3/ACMA GL, Ø 57mm	17010800	179,00
für Vespa 150 GS, Ø 57mm	17010900	179,00



38543500



21103190



Zylinderkopf MALOSSI MMW 136ccm §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK/S/XL/2

Der **MALOSSI 136ccm Zylinderkopf** dient für MMW und Worb5 als Basis, um diesen weiter zu optimieren und auch dem POLINI 130er anzupassen. MMW updated diesen Zylinderkopf zeitgemäß. Der Winkel und die Breite der Quetschfläche werden angepasst, die Kalotte auf den jeweiligen Zylinder optimiert. Das Layout für diese Köpfe ist aus etlichen Einzelanfertigungen für Fahrer der ESC entstanden. Das Feedback vieler Rollerfahrer wurde hier zusammengetragen. Die Köpfe gibt es für den MALOSSI 136ccm, den POLINI 130ccm, und für den GS-Kolben 130ccm, der in MALOSSI/POLINI/DR 130-136ccm Zylindern gefahren werden kann. Mehr Leistung, weniger Klingeln, mehr Haltbarkeit. Das sind die positiven Resultate dieses Kopf-Tunings. Besonders der POLINI 130ccm profitiert davon, da der originale Kopf oft undicht wird. Auch der W5 Kopf nimmt den 136er als Basis. Hier gibt es ebenfalls eine Version für den POLINI 130er. Der Kopf ist nun für eine höhere Verdichtung von 13,5:1 und eine optimierte Quetschkante (QK) von 1,0mm ausgelegt. Damit ist dieser MALOSSI Kopf wesentlich stabiler und druckdichter als das POLINI Original.

FRZIT Ein Must-have für alle POLINI/MALOSSI Piloten.

Aluminium/ Ø 57,5mm/Kurzgewinde/ mit O- Ring

Aluminiumzylinderkopf, massive Ausführung, Ø 57,5mm, Kurzgewinde, Verdichtung 13,1 - 13,5:1, QK 1,0 – 1,1mm, mittig zentraler Brennraum, hochwertige Gussqualität, mit O- Ring

SIP-TIPP Neue Zündkerze mitbestellen! Dichtflächen vor Montage mit Bremsenreiniger reinigen und Zylinderkopf über Kreuz mit entsprechendem Drehmoment anziehen.

SIP-COMMUNITY User „vespa fracks“:
„Für das Preis-/Leistungsverhältnis ist der MALOSSI 136ccm Zylinderkopf sehr gut und sauber verarbeitet. Er bietet durch seinen Dicht O-Ring eine höhere Dichtigkeit. Sehr empfehlenswert“

Zylinderkopf MALOSSI MMW 136ccm	Art.-Nr.	€
für MALOSSI 136ccm, Ø 57,5mm, QK 1,1mm, 13:1	38543700	89,00
für GRAND SPORT Kolben, Ø 57,5mm, QK 1,1mm,13:1	38543800	89,00
für POLINI 130ccm, Ø 57,5mm, QK 1,1 mm, 13:1,	38543600	89,00
für POLINI 130ccm, by W5, Ø 57,5mm, QK 1,0 mm, 13,5:1	38543500	80,00

Zylinderkopf POLINI Racing 130ccm §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK/S/XL/2

POLINI hat seinem Bestseller-Zylinder ein neues **Zylinderkopf**-Update verpasst. Der Kopf ist mit zwei Flossen oder Kühllamellen ausgestattet, die die Wärme besser ableiten. Dadurch wird der Kopf besser gekühlt. Quetschkante und Verdichtung wurden ebenfalls überarbeitet, um die bestmögliche Leistung aus dem Zylinder zu holen. Im Lieferumfang sind 4 Zylinderstehbolzen M7x158mm und eine Zylinderkopfdichtung enthalten.

FRZIT Gutes Preis-Leistungsverhältnis für vielversprechendes POLINI 130ccm Update.

Aluminium/ Ø 58,0mm/ Langgewinde

Aluminiumzylinderkopf, massive Ausführung, Ø 58,0mm, Langgewinde, seitliche Zündkerzenposition, hochwertige Gussqualität, inkl. Zylinderstehbolzen M7x158mm und Zylinderkopfdichtung

SIP-TIPP Neue Zündkerze mitbestellen!

Zylinderkopf POLINI Racing 130ccm	Art.-Nr.	€
für POLINI 130ccm Ø 58mm	21103190	65,00

Zylinderkopf POLINI Racing §

für Vespa 50/PK50/S/XL/XL2

Auch die kleinen Smallframes bekommen von POLINI einen neuen Racing-Kopf. Mit perfekter Quetschkante, Langgewindekerze und spezieller Kopfdichtung.

Zylinderkopf POLINI Racing	Art.-Nr.	€
für 102ccm, Ø 55mm	21100130	35,00



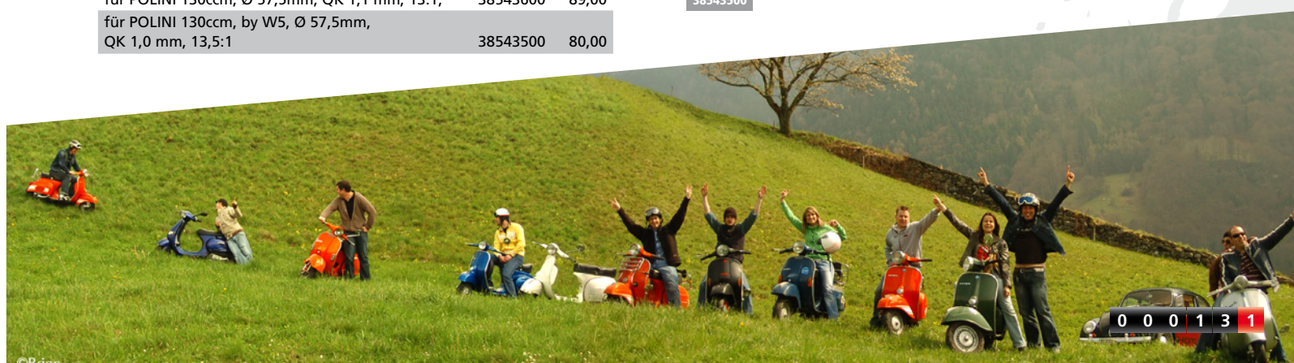
21100130



38543500



38543800



§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Zylinderkopf PINASCO VRH für 177ccm §

für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Sprint/PX80-150/PE/Lusso

Endlich neue Köpfe für den **177er** von **PINASCO**! Dank der universellen Form passen die neuen Teile von VRH auf alle gängigen 177er Zylinder. Gleichzeitig sind die zwei Varianten des VRH Kopfes vielseitig und innovativ. Der VRH PRO hat eine zentrale Zündkerze. Brennraum und Quetschfläche wurden neu berechnet und optimiert. Der VRH GP ist noch vielseitiger und kommt mit zwei herausnehmbaren Kalotten. Eine davon (GP1) ist für den Straßengebrauch bestimmt, die andere (GP2) wurde speziell für Rennzwecke entwickelt und verspricht mehr Schub durch geringere Quetschkante und höhere Kompression.

FREIT Ob Landstraße oder Rennstrecke – der passende Kopf für alle Lebenslagen!

Aluminium/ Ø 63/ Hub 57mm/ zentrale Zündkerze/ Brennraum teilweise herausnehmbar

Aluminiumzylinderkopf, massive Ausführung, Ø 63,0mm, Kurzgewinde, Verdichtung 11,5:1, QK 1,2mm, hochwertige Gussqualität

SIP-TIPP Profis können sich für den VRH GP auch einen Kalotten-Rohling bestellen und diesen, dem jeweiligen Motor entsprechend, selbst bearbeiten und optimieren.



81113000





81114000



Zylinderkopf PINASCO VHR	Art.-Nr.	€
PRO 177ccm für POLINI/D.R./PINASCO 177, Ø 63mm	81113000	109,00
GP 177ccm für POLINI/D.R./PINASCO 177, Ø 63mm	81114000	129,00
GP 177ccm für POLINI/D.R./PINASCO 177, Developer Version, nur innere Brennraumkalotte	81114100	35,00

Zylinderkopf MALOSSI MMW 166-177ccm §

für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Sprint/PX80-150/PE/Lusso

MMW überarbeitet den **MALOSSI** 166er **Zylinderkopf** und liefert ein perfekt auf den jeweiligen Zylinder abgestimmtes Ergebnis. Der Winkel und die Breite der Quetschfläche der Köpfe werden angepasst, die Kalotte auf die einzelnen Rennzylinder abgestimmt. So entsteht ein neues Kopflayout, das mehr Leistung, weniger Klingeln und mehr Haltbarkeit verspricht. Der MMW Kopf für den POLINI/D.R./PINASCO Grauguß 177 ist mittlerweile schon ein Klassiker und wird gerade von Vespisti geschätzt, die den POLINI auch auf Langstrecke fahren wollen. Der MALOSSI 166 Kopf hat eine höhere Verdichtung und ist um einiges sportlicher als der Originale. Der PINASCO 177 hat eine geringe Verdichtung und wenig Steuerzeit. Mit dem neuen PINASCO 177 MMW Kopf und der mitgelieferten 1,0mm Fußdichtung kann man dem Zylinder ordentlich auf die Sprünge helfen. Alle Köpfe gibt es für Standard 57mm Hub und Langhub 60mm. Bei den 60mm Köpfen muss keine zusätzliche Dichtung mehr gefahren werden.

FREIT Durch MMW wird das 166/177er Tuning noch effektiver und haltbarer.

Aluminium/ Ø 63mm/Kurzgewinde

Aluminiumzylinderkopf, massive Ausführung, Ø 63,0mm, Kurzgewinde, Verdichtung 11,5:1, QK 1,2mm, hochwertige Gussqualität

SIP-TIPP Neue Zündkerze und hochwertige MJ9 Stehbolzen mitbestellen!



38348200

Zylinderkopf MALOSSI	Art.-Nr.	€
MMW 177ccm für POLINI/D.R./PINASCO 177, Ø 63mm, Hub 57mm, QK 1,2mm, 11,5:1	38348200	82,00
MMW 177ccm für POLINI/D.R./PINASCO 177, Ø 63mm, Hub 60mm, QK 1,2mm, 11,5:1	38348600	92,00
MMW 166ccm by MMW für MALOSSI 139/166, Ø 63mm, Hub 57mm, QK 1,2mm	38348300	82,00
MMW 166ccm für MALOSSI 166, Ø 63mm, Hub 60mm, QK 1,2mm	38348700	82,00
MMW 177ccm für PINASCO 177 Alu, Ø 63mm, Hub 57mm QK 1,5mm, mit 1,0mm Dichtung	38348400	87,00
MMW 177ccm für PINASCO 177 Alu, Ø 63mm, Hub 60mm QK 1,2mm,	38348500	82,00

Zylinderkopf MMW §

für Vespa T5

Hightech Made in Germany. Dank der kleinen Tuningschmiede **MMW** können alle T5 Piloten wieder aufatmen. The Head is Back! Wenn PIAGGIO & Co. die T5 als Königin der 125er aufs Abstellgleis schiebt, müssen die Köpfe eben selbst hergestellt werden. MMW hat sich des T5-**Zylinderkopf** Problems angenommen, da es seit Jahren keine originalen Köpfe mehr gibt. Die Köpfe sind aus einem vollen Aluminium Block CNC gefräst.

Das Layout ist optimal an die entsprechende Kolbenform und die Bohrung des Zylinders angepasst. Die Verdichtung und die Quetschkante sind perfekt auf die jeweiligen Zylinder abgestimmt. Wir können euch die Köpfe für den MALOSSI 172, den POLINI 152 und den Original Zylinder anbieten. Die Köpfe sind teilweise mit einer O-Ring-Dichtung versehen. Besonders auf den Tuningzylindern erzielen sie sehr gute Ergebnisse. Die höhere Verdichtung führt zu mehr Kraft in allen Drehzahlbereichen und zu einer größeren Maximal-Leistung. Die Motoren laufen dennoch sehr zuverlässig und die Lebensdauer wird nicht beeinträchtig. Langstreckentests von Landsberg zum Scooterrun auf die Insel Elba, Italien haben das schon mehrfach bewiesen ,-)

In Kombination mit einem englischen Auspuff wie dem SIP Performance wird die T5 zu einem Drehzahlmonster, das auch längere Strecken unter Vollgas nicht scheuen muss. 130 km/h und Spass dabei.

FREIT Höhere Leistung, kein Klingeln mehr und längere Lebensdauer der Motoren. Was will man mehr.

Aluminium/ Ø 56,5-66mm/ Langgewinde/ mit O-Ring

Aluminium, CNC gefräst, Langgewinde, Quetschkante 1,2mm, Verdichtung 11,7 –12: 1, mit O- Ring

SIP-TIPP Neue Zündkerze mitbestellen!



17010300





Zylinderkopf MMW T5	Art.-Nr.	€
für Standard 125ccm, Ø 56mm, QK 1,2 mm, 11,7:1	17010100	185,00
für POLINI 152ccm, Ø 62mm, QK 1,2 mm, 12:1	17010200	179,00
für MALOSSI 172ccm, Ø 66mm, QK 1,2 mm, 12:1	17010300	179,00

Zylinderkopf PINASCO VRH für PINASCO 215ccm §

für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/ 98/MY/Cosa 200

Auch **PINASCO** entwickelt im Bereich der Königsklasse immer wieder neue Teile. Frühere Versionen des **215ers** waren bereits für die Verwendung einer Langhubwelle konstruiert. Der aktuelle PINASCO läuft mit einer 57er Welle am besten. Bei einer 60mm Welle muss der Zylinder mit einer Kopf- oder Fußdichtung gefahren werden oder muss mit einem passenden Kopf kombiniert werden.

Der Zylinderkopf PINASCO VRH ist speziell für den PINASCO 215ccm mit Langhubwelle gedacht. Der Brennraum wurde genau für diese Kombination entwickelt. Der Kopf wird mittels Zentrierbuchsen exakt positioniert. PINASCO verspricht ein Plus an 15% Mehrleistung gegenüber Serienköpfen.

Aluminium/ Ø 69,5mm/ 60 mm Hub/ Langgewinde

Aluminium, Brennraum CNC gefräst, Langgewinde, Verdichtung 11:1

SIP-TIPP Neue Zündkerze mitbestellen!



81112000

Zylinderkopf PINASCO PX200 VRH	Art.-Nr.	€
für PINASCO 215ccm, Ø 69,5mm, Hub 60mm, 11:1	81112000	110,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

ALLE PREISANGABEN STAND 04/2012, INKL. 19% MWST. ZZGL. VERSAND, SIEHE LETZTE SEITE **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM**



3813478

Zylinderkopf MALOSSI 210ccm §

für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/˙98/MY/Cosa 200

MALOSSI zieht nach und liefert ein Update des beliebtesten **Tuningszylinders** in der Königsklasse. Der 210er wird nun mit einem eigens konzipierten Zylinderkopf ausgeliefert. Diesen Kopf gibt es auch einzeln und passt auch auf alle 210er Zylinder der letzten Jahrzehnte. Dieser H.T.S.R (High Turbolence Squish Racing) Kopf hat einen konzentrischem Brennraum. Die Kühloberfläche wurde neu berechnet. Das Aluminum hat einen hohen Siliziumanteil. Der Kopf wird mit O-Ring Dichtung ausgeliefert. Er ist für 57mm Hubwellen konzipiert. Bei 60mm Hubwellen wird eine Ausgleichsdichtung benötigt.

FREIT Die perfekte Ergänzung für den beliebtesten Zylinder der Königsklasse.

Aluminium/ Ø 69mm/ 57 mm Hub/ Langgewinde/ mit O- Ring

Aluminium, Brennraum CNC gefräst, Langgewinde, Verdichtung 12,5:1, mit O- Ring

SIP-TIPP Neue Zündkerze, Zylinderfuß-/kopf-Dichtungen und Spacer mitbestellen.

Zylinderkopf MALOSSI PX200	Art.-Nr.	€
für MALOSSI 210ccm, Ø 69mm, Hub 57mm, 12,5:1	3813478	99,00

Zylinderkopf MMW PX200 §

für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/˙98/MY/Cosa 200

Harald Grillhiesl ist der Kopf der kleinen Tuningschmiede **MMW**. Er hat sich im Bereich **Zylinderköpfe** in der europäischen Szene einen Namen gemacht. Kaum einer kennt sich mit Verdichtungen, Brennräumen und Quetschkanten für Vespa Motoren so gut aus, wie er. Exakte Bearbeitung, genaue Winkel und saubere Dichtflächen zeichnen die MMW Köpfe aus. Jahrelange Erfahrung aus bald 1000 überarbeiteten Köpfen schlagen sich hier nieder. Die Basis der PX200 MMW Zylinderköpfe ist der standard Zylinderkopf. Der Brennraum wird CNC gefräst und erhält ein neues Layout. Dieses ist optimal an die entsprechende Kolbenform und die Bohrung des Zylinders angepasst. Die Verdichtung und die Quetschkante sind perfekt auf die jeweiligen Zylinder abgestimmt: MALOSSI Road und Race, POLINI, PINASCO, POLOSSI, Standard. Für die meisten Zylinder gibt es auch eine Langhubversion, bei der man keine weitere Fuß- oder Kopfdichtung benötigt. So gibt es für jeden Motor den exakt passenden Kopf. Einige Köpfe gibt es mit O-Ring Dichtung. Eine O-Ring-Dichtung dichtet sehr sauber ab. Eine normale Kopfdichtung kann man hingegen nicht einklemmen und sie verbrennt bei Überhitzung nicht. Das nervige Klingeln oder Rasseln, das einen Kolbenklemmer ankündigt und die Kupplungshand zucken lässt, ist mit diesen Köpfen nahezu ausgeschaltet – wenn der Grund dafür die falsche Verdichtung war.

FREIT Höhere Leistung, kein Klingeln mehr und längere Lebensdauer der Motoren. Was will man mehr.

Aluminium/ Ø 66,5 – 69,5mm/ 57 - 60mm Hub/ Langgewinde/ teils mit O- Ring

Aluminium, Brennraum CNC gefräst, Langgewinde, Quetschkante 0,0 – 1,3mm, Verdichtung 10,5–12:1, teils mit O-Ring

SIP-TIPP Neue Zündkerze, Zylinderfuß-/kopf-Dichtungen und Spacer mitbestellen.

Firmenfeature MMW

Für jeden Zylinder gibt es einen eigenen Kopf

1985 gründete Johann Mangold das mittelständische Unternehmen für Maschinen- und Werkzeugbau. Mittlerweile führen Betriebswirtin Barbara Mangold und Maschinenbaumeister Harald Grillhiesl den 20 Mann Betrieb. Das Leistungsspektrum ist vielfältig und reicht von der Fertigung gefräste und gedrehte Einzelstücke nach Skizze oder CAD-Zeichnung bis hin zur Produktion von Maschinenbaugruppen mit kompletter Hydraulik- und Pneumatikausrüstung. Ziel und Maxime sind die Herstellung qualitativ hochwertiger Erzeugnisse immer getreu dem Motto: „Wünsche werden sofort erledigt, Wunder dauern bekanntlich etwas länger."

Vor allem beim technischen Betriebsleiter Harald Grillhiesl sind Spezialanfertigungen für Roller in den besten Händen. Schließlich fährt und schraubt er selbst seit 1986. Ganze drei Tage durfte seine erste PX mit ihren originalen 80ccm durch die Gegend tuckern, bis er sie mit einem 139er Malossi bestückte „weil sie so lahm war". Seine langjährige Erfahrung und Begeisterung für die Vespa kommen jetzt Allen zugute, denn die Teile, die er für SIP fertigt, sind durchdacht und bis ins letzte Detail optimiert.



Zylinderkopf MMW für Standard 200ccm

für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/˙98/MY/Cosa 200

Dieser Kopf ist ideal für jedes 200er Tuning, basierend auf dem Standard Original-**Zylinder**. Beim 200er Zylinder steht der Kolben bei OT ca. 1,8mm zurück (MALOSSI und der alte POLINI sind hier bündig). Daher wird der Kopf ohne Quetschkante gefertigt. Mit 60mm Welle ist der Kolbenrückstand ohne zusätzliche Fussdichtung 0,3mm (1,8mm-1,5mm (durch Mehrhub der 60er Welle)). Nachdem der Zylinder niedrige Steuerzeiten hat, kann man ihn um 1mm anheben und hat so wieder 1,3mm Quetschkante.

57mm Hub: ohne Fuß-/Kopfdichtung ca. 1,8mm Quetschkante
60mm Hub: mit 1mm Fußdichtung ca. 1,3mm Quetschkante.

FREIT Höhere Leistung, kein Klingeln mehr und längere Lebensdauer der Motoren. Was will man mehr.

Zylinderkopf MMW PX200 für Standard 200ccm	Art.-Nr.	€
Ø 66,5mm, QK 0,0 mm, 10,5:1	13013930	89,00
Ø 66,5mm, QK 0,0 mm, 10,5:1 inkl. O-Ring	13013935	95,00

13013965



Zylinderkopf MMW PX200 für MALOSSI 210ccm/POLOSSI 210ccm/ POLINI 210ccm §

Für die stärksten Zylinder haben wir eine ganze Reihe an Kopf-Varianten. Alle Ø 69mm Köpfe können sowohl auf dem MALOSSI 210, dem POLINI 208 sowie dem POLINI mit **MALOSSI** Kolben, dem POLOSSI, verwendet werden. Wir empfehlen jedoch, den jeweils entsprechenden Kopf zu nehmen. Dies hat sich in der Praxis mehr als bewährt. Die 57er Köpfe sind für 57mm Hub Wellen. Bei 60mm Hubwellen wird eine Ausgleichsdichtung benötigt. Die 60er Köpfe sind für 60mm Hubwellen. Hier ist keine Ausgleichsdichtung nötig. Der Kolben steht normal 1,5mm über den Zylinder raus. Die Quetschkante ist daher 2,7mm, die effektive Quetschkante 1,2mm. Der **POLOSSI Kopf** hat eine geringere Verdichtung als der 210er Kopf. Daher ist es auch für Motoren interessant, die ein Klingelproblem haben, meist hervorgerufen durch leistungsstarke Rennauspuffanlagen wie dem DSE oder der Scooter&Service. Bevor **POLINI** den 208er mit zwei Kolbenringen auslieferte, gab es auch eine Version mit einem Kolbenring. Wir haben den passenden Kopf für beide POLINIs. Für den POLINI 210ccm Alu gibt es nur 57mm Köpfe. Die Langhuber sollten mit Fußdichtung gefahren werden.

SIP-TIPP Neue Zündkerze, Zylinderfuß-/kopf-Dichtungen und Spacer mitbestellen.

13013930



Zylinderkopf MMW für PINASCO 215ccm §

für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/˙98/MY/Cosa 200

Beim **PINASCO** ist es ähnlich wie beim 200er Zylinder. Der Kolben steht bei 57mm Hub sogar um 2,1mm zurück. Durch die Quetschkante im PINASCO-Kopf wächst die tatsächliche Quetschkante auf über 3mm an. Das ist recht ungünstig für die Verbrennung und kostet Leistung. MMW hat sich des Problems angenommen und für den aktuellen PINASCO, der mit dem POLINI ähnlichen Kolben ausgeliefert wird, einen passenden Kopf designed. Der **PINASCO MMW Kopf** für 57mm Hub hat gar keine Quetschkante. Der PINASCO Kopf für 60mm Hub hat nur eine Quetschkante von 0.6mm. Das ergibt mit dem Kolbenrückstand von ca. 0,6mm (0,6= 2.1 Rückstand - 1.5 Hub durch die 60er Welle) im Zylinder wieder 1,2mm insgesamt.

57mm Hub: ohne Fuß-/Kopfdichtung ca. 2,1mm Quetschkante
60mm Hub: ohne Fuß-/Kopfdichtung ca. 1,2mm Quetschkante

Zylinderkopf MMW PX200 für PINASCO 215ccm	Art.-Nr.	€
Ø 69,5mm, Hub 57mm, QK 0,0 mm, 10,5:1	13013965	95,00
Ø 69,5mm, Hub 60mm, QK 0,6 mm, 11:1, ohne 1,5mm Dichtung fahrbar	13013960	95,00

13013950



Zylinderkopf MMW PX200		Art.-Nr.	€
für MALOSSI 210ccm	Ø 69mm, Hub 57mm, QK 1,2 mm, 11,5:1	13013950	89,00
für MALOSSI 210ccm	Ø 69mm, Hub 57mm, QK 1,2 mm, 11,5:1, inkl. O-Ring	13013855	95,00
für MALOSSI 210ccm	Ø 69mm, Hub 60mm, QK 1,2 mm, 12:1, ohne 1,5mm Dichtung fahrbar	43322770	89,00
für MALOSSI 210ccm	Ø 69mm, Hub 60mm, QK 1,2 mm, 12:1, ohne 1,5mm Dichtung fahrbar, inkl. O-Ring	43322775	95,00
für MALOSSI/POLOSSI 210ccm	Ø 69mm, Hub 57mm, QK 1,2 mm, 10,8:1	13013940	89,00
für MALOSSI/POLOSSI 210ccm	Ø 69mm, Hub 57mm, QK 1,2 mm, 10,8:1, inkl. O-Ring	13013945	95,00
für POLINI 208ccm	Ø 69mm, Hub 57mm, QK 1,2 mm, 10,5:1 „alter" POLINI mit 1 Kolri	13013970	95,00
für POLINI 208ccm	Ø 69mm, Hub 57mm, QK 1,2 mm, 10,5:1 „neuer" POLINI mit 2 Kolri	13013975	95,00
für POLINI 210ccm Alu	Hub 57mm, QK 1,2mm, 10,3:1, „Touring"	13013856	95,00
für POLINI 210ccm Alu	Hub 57mm, QK 1,2mm, 11:1, „Sport"	13013857	95,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Zylinderkopf SIP PX200 §

für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/˙98/MY/Cosa 200

SIP PERFORMANCE macht vor euren Köpfen nicht Halt. Diese neu konstruierten Köpfe sind aus Aluminium Vollmaterial CNC gefräst. Die feingestrahlte und optimierte Oberfläche sowie die zusätzlichen horizontalen Kühlrippen sorgen für eine bessere Kühlung. Eine farbige Eloxierung sorgt für idealen Oberflächenschutz und auch für eine bessere Hitzeableitung. Ein Stabilisierungsplateau dient der Verstärkung und der KOSO KO0R14 Temperaturfühler kann angeschlossen werden, um die Kopftemperatur zu messen. Ein gut abdichtender und hochwertiger O-Ring ersetzt die Kopfdichtung. Vorteil ist die bessere Abdichtung, kein Verrutschen von Dichtungen und keine zusätzlichen Klingelkanten. Brennraum, Bohrung und Verdichtung sind auf den MALOSSI 211er abgestimmt und sind das Ergebnis langjähriger Zylinderkopfversuche am eigenen SIP-Leib. Die SIP Performance **Zylinderköpfe** sind auf Alltagseinsatz und Langstrecken ausgelegt.

Die 57mm Version passt auf alle Wellen mit originalem Hub. Wird eine Langhubwelle mit 60mm Hub verwendet, müssen 1,5mm mit Kopf- oder/und Fußdichtung ausgeglichen werden. Dabei gilt: 1,5mm Fußdichtung = mehr Drehzahl, 1,5mm Kopfdichtung = mehr Drehmoment. Profis gleichen die 1,5mm mit unterschiedlich dicken Kopf- und Fußdichtungen aus. Die 60mm Version ist auf Drehmoment ausgelegt. Hier sollte eine Langhubwelle mit 60mm Verwendung finden. Eine ausgleichende Dichtung ist nicht nötig, da der Brennraum dafür genau angepasst wurde.

FREIT Der passende Zylinderkopf ist das Tüpfelchen auf dem „i". Nur so sind optimale Leistung und Thermik, guter Motorlauf und geringe Klingelneigung gewährleistet.

Aluminium/ Ø 69mm/ 57 - 60mm Hub/ Langgewinde/ mit O-Ring

Aluminium, CNC gefräst, optimierte Luftführung, feingestrahlt schwarz (57mm) oder rot (60mm) eloxiert, Langgewinde, Quetschkante 1,2mm, Verdichtung 11,3-11,8:1, mit O-Ring, Anschlussmöglichkeit für Temperaturfühler

57mm: für 57mm Hub Wellen, bei 60mm Hubwellen Ausgleichsdichtung nötig

60mm: für 60mm Hubwellen, keine Ausgleichsdichtung nötig

SIP-TIPP Neue Zündkerze, Fußdichtung und Temperaturfühler mitbestellen.



43322806







Zylinderkopf SIP PX200	Art.-Nr.	€
für MALOSSI 210ccm, Ø 69mm, Hub 57mm, QK 1,2 mm, 11,3:1 schwarz eloxiert	43322855	123,00
für MALOSSI 210ccm, Ø 69mm, Hub 60mm, QK 1,2 mm, 11,8:1, rot eloxiert	43322875	123,00
für POLINI 208ccm, Ø 69mm, Hub 57mm, Langgewinde, QK 1,2 mm, 10,5:1, Alu, CNC gefräst, schwarz, zentrale Zündkerze	43322806	139,00

Zylinderkopf SIP PX200 Developer Version §

für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/˙98/MY/Cosa 200

Mit der **Developer Version** zollen wir all jenen unter euch Tribut, deren Möglichkeiten durch die Form und Zündkerzenstellung des Original-Kopfes begrenzt waren. Der Kopf wird ohne Kerzengewinde und Brennraum ausgeliefert. Die Zündkerze kann sowohl mittig als auch seitlich eingebohrt werden.

FREIT Für alle, denen Standard nicht genug ist und die mit einer Drehbank o.ä. umgehen können. Individuelle Verdichtungen, Brennraumformen und Quetschkanten sind hiermit möglich.

Aluminium/ Developer Version

Aluminium, CNC gefräst, optimierte Luftführung, feingestrahlt und schwarz eloxiert, Option für Langgewinde, mittiger oder seitlicher Zündkerzenposition, Quetschkanten und Brennraum müssen gefräst werden, Anschlussmöglichkeit für Temperaturfühler



43322805

Zylinderkopf SIP PX200 Developer Version	Art.-Nr.	€
ohne Brennraum, schwarz eloxiert	43322805	123,00

Zylinderkopf SIP PX200 H20 §

für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/˙98/MY/Cosa 200

So viel Dampf, dass der Zylinder heiß läuft? Bei Parmakit und Co. sind wassergekühlte Zylinderköpfe mittlerweile Standard. Unsere wassergekühlten **SIP Zylinderköpfe** schützen auch eure teuren Tuningzylinder wirkungsvoll vor Überhitzung. Die Köpfe sind aus einer speziellen Aluminium-Legierung CNC-gefräst. Neben hoher Festigkeit und geringem Gewicht bieten sie eine überdurchschnittliche Temperaturbeständigkeit. Durch die zentrale Zündkerze und den symetrischen Brennraum wird die Verbrennung optimiert. Das kommt nicht nur dem Abgasverhalten, sondern auch der Leistungsentwicklung zu Gute. Praktisches neues Feature: Der Kopf kann jetzt komplett demontiert werden, ohne das Kühlwasser abgelassen werden muss.

FREIT Das Aus für überhitzende Zylinder und die ultimative Lösung für eure Thermikprobleme.

Aluminium/ Ø 69mm/ Hub 57mm/ wassergekühlt/ 6 O-Ringe

Aluminium, CNC gefräst, zentrale Zündkerze, Langgewinde, Zu- und Ablauf für Wasser, geschlossene Version mit 6 O-Ringen

SIP-TIPP Zur Temperaturregulierung werden Thermostat und Temperaturgeber benötigt. Unbedingt gleich mitbestellen.

Zylinderkopf SIP PX200 H20	Art.-Nr.	€
Ø 69mm, Hub 57mm, Alu, CNC gefräst	17000000	239,00





17000000



SIP Drehzahlmesser mit integrierter Temperaturanzeige
z.B PX, Art.-Nr. 50000400
152,00

Zubehör Wasserkühlung

Je größer ein **Kühler,** desto besser die Kühlleistung und umso schwieriger eine vernünftige Befestigung. Kleine, schmale Kühler finden Platz unter der Seitenhaube und neben der Kaskade. Große Kühler werden am besten stoßsicher unter dem Trittblech oder der Seitenhaube befestigt. **Durchlaufkühler** kommen aus der Scooter-Sprint-Szene. Sie reduzieren die Wassertemperatur um weitere 1,5° und werden nach dem Kühler in den Kühlschlauch eingebaut.

Infos zu den übrigen Artikeln unter **www. sip-scootershop.de**

17070000



KOBA003030



PI463865



17050000



Zubehör Wasserkühlung	Art.-Nr.	€
Kühler MALOSSI MHR L=300mm B=210mm, komplett	71911500	201,00
Kühler MALOSSI MBK 51/Magnum L=200mm B=195mm H=40mm Ø=24mm,	M716608	106,00
Kühler MALOSSI MHR Trophy GILERA Runner L=300mm B=160mm	M719786	218,00
Kühler MALOSSI MHR PIAGGIO ZIP SP (01->) L=300mm B=190mm H=40mm Ø=24mm	M7111862	202,00
Kühler RRP Racing L=370mm B=200mm gerade, ohne Montagematerial	RRP008	209,00
Kühler RRP Racing L=415mm B=200mm gebogen, ohne Montagematerial	RRP009	309,00
Kühler PIAGGIO NRG, 230x130x20mm	PI463865	75,00
Durchlaufkühler HEBO, silber Anschlussweite Ø=17mm Innendurchmesser Ø=13mm	HI1090P	21,80
Durchlaufkühler HEBO, blau eloxiert Anschlussweite Ø=17mm Innendurchmesser Ø=13mm	HI1090A	21,80
Durchlaufkühler HEBO, rot eloxiert Anschlussweite Ø=17mm Innendurchmesser Ø=13mm	HI1090R	21,80
Umwälzpumpe PIERBURG für Wasserkühlung, 12V/1.5A, 820Liter/h	17051100	176,00
Umwälzpumpe BOSCH für Wasserkühlung, 12V	17050000	167,00
Temperaturfühler Adapter LC Anschlussweite: 18mm	KOBG018B00	14,50
Temperaturschalter zur Steuerung der Wasserpumpe ab 70°/75° C, M14x1,5mm inkl. Dichtung	81600600	31,00
Thermostat, mechanisch	17090000	25,70
Temperaturgeber 12V VDO D=55mmTiefe= 62mm Gewinde M14	17070000	22,60
Temperaturanzeige 12V VDO Ø= 50mm, Einbautiefe= 50mm	17080000	41,00
Temperaturanzeige KOSO GP Style Mini, analog 0-150°C, rund, Ø 48mm, carbon-look, h=57mm	KOBA481B35	70,00
Temperaturanzeige KOSO GP Style Mini, analog 0-150°C rund, Ø 48mm, weiß, h=57mm	KOBA481B36	72,00
Temperaturanzeige KOSO Mini II digital, 0-150°C L=55mm, B=30mm schwarz	KOBA003030	53,00
Kühlerfrostschutz, 1,5L (7,40 €/Liter)	81520000	11,10
Kühlschlauch, L 1000mm, Ø 18x3,5mm	17060000	9,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Stehbolzen Zylinder

Zylinderstehbolzen sollten bei jedem größeren Kundendienst oder Zylindertausch gewechselt werden. Einmal eine Mutter falsch angesetzt und dann ist das Gewinde defekt. Nicht vergessen: neue Muttern mitbestellen!


87120000

Stehbolzen Zylinder	Art.-Nr.	€
M7x35mm, PIAGGIO, für Vespa 50/N/L/R/Special/SS/90/SS/PK S/SR/PK50-100/S/XL/XL2, Stück	48000000	1,90
M7x110mm, PIAGGIO, für Vespa 50 S/SR/PK50SS/HP, Stück	16023000	3,10
M7/M8x140mm, für Vespa 125/150*, zur Reparatur defekter Gewinde, Stück	15065900	4,50
M7x140mm, für Vespa 125/150*, Economy-Qualität, Stück	15065600	2,70
M7x140mm, PIAGGIO, für Vespa 125/150*, Stück	15065700	3,70
M8x125mm, für Vespa T5, Stück	87110000	5,30
M8x155mm, für Vespa 125 VM/VN/ACMA/150 VB/VL/VGL1	15065650	4,00
M8x160mm, PIAGGIO, für Vespa 160 GS/180SS/Rally/PX200/PE/Lusso/Cosa 200, Stück	87120000	3,70

* M7x140mm für Vespa 125/150: für Vespa 100/125/PV/ET3/PK80-125/XL/XL2/125 VBA-TS/150 VBA-T4/PX80-150/PE/Lusso/Cosa 125-150


Bild aus Buch „Vespa – Die offizielle Chronik" Art.-Nr. 988795


150685850

Stehbolzen Kit Zylinder DRT

für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/˙98/MY/Cosa 200

Zylinderstehbolzenkit DRT Extra lange Stehbolzen für alle Smallframe-zylinder FALC, MALOSSI, POLINI, QUATTRINI und PARMAKIT in Verbindung mit 52mm oder mehr Hub und höhergesetzte PX80-150 Zylinder. Durch das Höhersetzen der Zylinder reicht das Gewinde der Standard-Stehbolzen nicht mehr aus. Die Zylinderkopfmuttern sitzen auf der letzten Rille. Extra lange Stehbolzen gibt es auch stückweise aus der SERIE PRO Reihe.

Stehbolzen Zylinder	Art.-Nr.	€
M7x150mm, DRT, 4 Stück	15065850	29,00
M7x150mm, SERIE PRO, Stück	15065800	6,60

Stehbolzen Kit Zylinder SERIE PRO by MJ

Die Spezialgewinde werden einzeln in zeitaufwändigen Arbeitsschritten von Hand gefräst. Die **Stehbolzen**, die aus Edel-Werkzeugstahl gefertigt werden, der bereits im ungehärteten Zustand eine Festigkeit von ca. 800N/mm² aufweist, überzeugen durch überdurchschnittliche Zugfestigkeit, Härte und Flexibilität bei allen Motortemperaturen. Die Gewinde wurden so verändert, dass die Stehbolzen nach dem Festziehen straff im Motorgehäuse sitzen. Dies behebt die Probleme von alten Motoren, die übermäßiges Spiel in den Gewinden aufweisen. Die ‚MJ9+' Bolzen eignen sich dabei für leicht, die ‚MJ9++' Bolzen für extrem stark verschlissene Gewinde.

M7x152mm: für höhergesetzte Zylinder FALC/QUATTRINI/POLINI und für Vespa 100/125/PV/ET3/PK80-125/XL/XL2/125 VNA-TS/150
VBA-T4/PX80-150/PE/Lusso/Cosa 125-150

M8x162mm: für Vespa 160 GS/180SS/Rally/PX200/PE/Lusso/Cosa 200

FRAIT Top Qualität und endlich wieder Grip im abgenutzten Gewinde. Ideal für Vielschrauber, die oft an den Zylinder müssen.

Silberstahl / M7x152mm/M8x162mm

Silberstahl mit Chrom / Vanadium Legierung, M7x152mm/M8x162mm, 4 St.

SIP-TIPP Das erstmalige Hineindrehen muss mit etwas Nachdruck durchgeführt werden, denn dabei schneidet sich das Gewinde frei. Damit die Sache gut in der Hand liegt, einfach einen zweiten 6er Gabelschlüssel verwenden.

SIP-COMMUNITY User Marc:
„Bevor die Dinger sich verbiegen wie die „gerollte Ware", reißen die Muttern ab oder der Motor platzt."

Stehbolzen Kit Zylinder SERIE PRO by MJ9	Art.-Nr.	€
M7x152mm, Silberstahl, 4 Stück	15065860	54,00
M7x152mm „+", Silberstahl, 4 Stück	15065870	62,00
M7x152mm „++", Silberstahl, 4 Stück	15065880	62,00
M8x162mm, Silberstahl, 4 Stück	87126000	55,00
M8x162mm „+", Silberstahl, 4 Stück	87127000	55,00
M8x162mm „++", Silberstahl, 4 Stück	87128000	55,00



15065870

87126000

Buchse Stehbolzen Zylinder

für Vespa 125 T5/160 GS/180SS/Rally/PX200/PE/Lusso/Cosa 200

DXC aus Italien hat die Idee des neuen **PINASCO** VRH Kopfes übernommen und Buchsen für die Zylinderstehbolzen angefertigt. Auf die **Stehbolzen** gesteckt, zentrieren sie diese exakt mittig in der Bohrung.

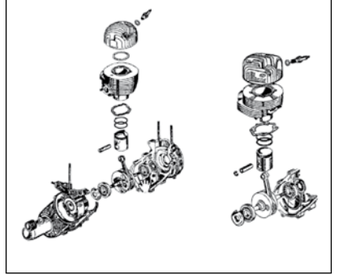
Buchse Stehbolzen Zylinder	Art.-Nr.	€
M8mm, SERIE PRO, by DXC, Paar	87105000	12,50

87105000



ERSATZTEILKATALOG : EXPLOSIONSZEICHNUNGEN

Weitere Ersatzteile für Zylinder unter
www.sip-scootershop.com/ersatzteile



Auslaßstutzen für Zylinderkit

Meist ist der originale und serienmäßige **Auslaßstutzen** nach diversen Kilometern eingelaufen, verrostet oder auch durch Verbrennungsrückstände dicht gesetzt. Für die 200er Modelle gibt es den Stutzen noch von **PIAGGIO** original. Bei den Klassikern wie Rally 180, GS4 oder SS180 gibt es eine Eco und eine Premium Version. **GRAND-SPORT** hat verschiedene Auslaßstutzen entworfen und fertigen lassen. Es gibt eine Ausführung für die Vespa 160 GS/180 SS/Rally und die Vespa 200 Rally/PX200/PE. Um den alten 160-180er Sport-Vespas auch die Möglichkeit zu geben, einen potenten PX200 Renn- oder Standard-Auspuff zu fahren, wurde die SPORT Version entwickelt. Der Außendurchmesser entspricht der 200er. Somit muss nur noch, je nach verwendetem Auspuff und Motorgehäuse, die Auspuffbefestigung an der Schwinge angepasst werden. Alle Stutzen sind aus Stahl, mattschwarz und oberflächengeschützt.

SIP-TIPP Werkzeug für Auslaßstutzen Art.-Nr. 13015000 mitbestellen!

13014380




13014300

Auslaßstutzen	Art.-Nr.	€
PIAGGIO für Zylinderkit für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/˙98/MY/Cosa 200	13014300	19,90
GRAND-SPORT für Zylinderkit für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso /˙98/MY/Cosa 200	13014360	22,90
GRAND-SPORT für Zylinderkit für Vespa 160 GS/180 SS/Rally	13014370	35,00
GRAND-SPORT für Zylinderkit für Vespa 160 GS/180 SS/Rally für Auspuff Vespa 200 Rally/PX200/PE	13014380	35,00

Dichtungen Zylinderfuß/-kopf / Spacer

für Vespa alle Modelle

Dickere **Fuß- und Kopfdichtungen/ Spacer** werden für höhergesetzte Zylinder und Zylinder mit verlängertem Hub benötigt.

Bei Verwendung einer Langhubwelle muss die halbe Länge des Mehrhubes durch eine Kopf- und/oder Fußdichtung ausgeglichen werden. Bei einem Ausgleich durch eine Fußdichtung verlängern sich die Auslasszeiten, die Überströmzeiten werden deutlich länger. Wird der Auslass noch durch Fräsen zusätzlich etwas angehoben, optimiert man den Motor für höhere Drehzahlen. Ein Ausgleich durch eine Kopfdichtung verlängert die Auslass- und Überströmzeiten nur leicht, wobei sich die Überströmzeit stärker verändert als die Auslasszeit (=weniger Vorauslass). Dies ist eine Optimierung für mehr Drehmoment bei mittleren Drehzahlen.

Verbaut man z.B. bei einem MALOSSI 210er eine 60er statt einer 57er Welle, müssen die 3mm mehr Hub durch eine 1,5mm Dichtung nivelliert werden. Dann gilt:

1,5mm Ausgleich Fuß: breites Drehzahlband und hohe PS Zahlen, aber geringes Drehmoment und spät und plötzlich einsetzender Leistungsschub.
1,5mm Ausgleich Kopf: brachiales Drehmoment und Wheeliegefahr in den unteren Drehzahlen, aber geringere Spitzenleistung. Beim 210er ist dies SIP´s liebste Tourenkombination, auch in Verbindung mit langen Übersetzungen.

Beliebt ist auch das Höhersetzen des POLINI 130er in Verbindung mit einer 54mm Welle und belohnt durch Kraft, Standfestigkeit und Podiumsplätzen.

Bei einem längeren Pleuel verändert sich zwar nicht der Hub, aber dennoch muss der Zylinder um die Differenz der Pleuellängen hochsetzt werden. Die Fußdichtungen sind in den Stärken 0,5 – 10,0mm lieferbar, die Kopfdichtungen gibt es von 0,5 – 2,0mm. Sie sind meist aus Aluminium gefertigt.

FREIT Das Langhubwellentuning mit unterschiedlichen Spacerkombinationen gehört zu den Leistungssteigerungen der letzten Jahre. Hier trennt sich die Spreu vom Weizen.

SIP-TIPP Passende Langhubwelle nicht vergessen! Bei dicken Spacern werden oft auch längere Stehbolzen benötigt.

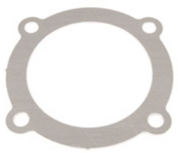


Dichtungen Zylinderfuß/-kopf / Spacer

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2

d [mm]	Fußdichtung 50-130ccm Art.-Nr.	€	Fußdichtung FALC/ QUATTRINI 123-153ccm Art.-Nr.	€	Kopfdichtung 123-153ccm *, Ø 58mm Art.-Nr.	€
0,5	90793000	9,70	90761000	9,70	90794000	9,70
0,8	90793900	9,70	90761100	9,70	-	
1,0	90793200	9,70	90761200	9,70	90794100	9,70
1,5	90793300	9,70	90761300	9,70	-	
2,0	90793400	13,00	90761400	13,00	90794200	9,70
3,0	90793500	13,30	90761500	13,30	-	
4,0	90793600	13,30	-		-	
5,0	90793700	16,00	90761600	15,00	-	
6,0	90793800	16,10	90761700	15,00	-	
8,0	90793910	14,90	-		-	
10	90793100 *	22,00	90761800 *	22,00	-	
	* ohne Überströmer		* ohne Überströmer 90793100	22,00	* für POLINI/DR/MALOSSI/ PARMAKIT/FALC / QUATTRINI 123-153ccm	







Dichtungen Zylinderfuß/-kopf / Spacer

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/PX80-150/PE/Lusso/Cosa

d [mm]	Fußdichtung 2 Überströmer Art.-Nr.	€	Fußdichtung MALOSSI 139/166ccm Art.-Nr.	€	Fußdichtung POLINI 177ccm Art.-Nr.	€	Kopfdichtung MALOSSI 139/166ccm, Ø 61,5mm Art.-Nr.	€	Kopfdichtung DR/PINASCO/POLINI 177ccm, Ø 64mm Art.-Nr.	€
0,5	-		92091100	9,70	90783200	9,70	-		90782200	9,70
0,8	-		92091000	9,70	90783100	9,70	92093000	9,70	90782100	10,20
1,0	-		92091200	9,70	90783300	9,70	-		90782300	12,90
1,5	90784000 *	9,70	92092000	9,70	90783000	9,70	92094000	9,70	90782000	12,90
2,0	-		92091300	13,00	90783400	13,00	-		90782400	12,90
3,0	-		92091400	13,30	90783600	13,30	-		-	
6,0	-				90783500	15,00	-		-	
10	-		92091500	22,00	90783010	22,00	-		-	

* auch als Papierdichtung ohne Überströmer Art.-Nr. 90780000 7,10 €







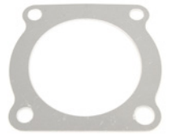
Dichtungen Zylinderfuß/-kopf / Spacer

für Vespa 200 Rally/PX200/PE/Lusso/Cosa

d [mm]	Fußdichtung ohne Überströmer Art. Nr.	€	Fußdichtung MALOSSI 210ccm Art. Nr.	€	Kopfdichtung Standard PX200, Ø 67,0mm Art. Nr.	€	Kopfdichtung MALOSSI/POLINI 208/ 210ccm, Ø 69,0mm Art. Nr.	€
0,5	90781100	9,70	90751000	9,70	-		90771000	9,70
0,8	90781200	9,70	90752000	10,20	92093200	9,70	90772000	9,70
1,0	90781300*	9,70	90753000	10,20	-		90773000	9,70
1,5	90781000	9,70	90754000*	9,70	92093100	9,70	90774000*	9,70
2,0	90781400	13,00	90756000	13,00	-		90775000	12,80
3,0	90781500	13,30	90757000	13,30	-		-	
10	90781600	22,00	90758000	22,00	-		-	
	* auch als Papierdichtung mit Überströmer Art.-Nr. 90760000		* auch als Papierdichtung Art.-Nr. 90750000				* auch als Papierdichtung mit Firering Art.-Nr. 90770000	



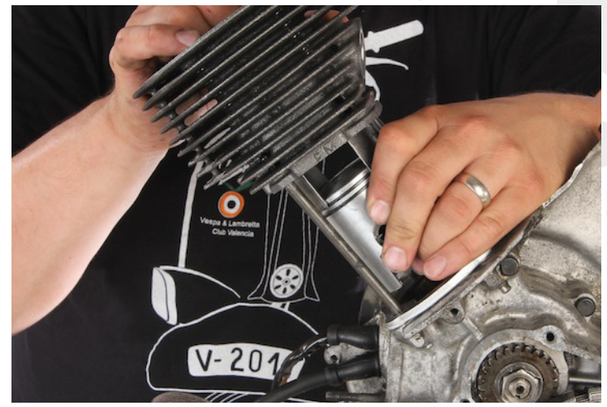




Dichtungen Zylinderfuß/-kopf / Spacer

für Vespa T5

d [mm]	Fußdichtung Art. Nr.	€	Kopfdichtung Art. Nr.	€
0,5	-		90791000	9,70
0,8	90792100	9,70	90791100	9,70
1,0	90792200	9,70	90791200	9,70
1,5	90792300	9,70	90791300	9,70
2,0	90792400	13,00	90791400	12,80
6,0	9079000	15,00	-	



Dichtungen Zylinderfuß/-kopf / Spacer

TECH TIPP

Hier ein paar Beispiele, wie Spacer eingesetzt werden können. Wer sich in dieses Thema vertiefen will, dem empfehlen wir, sich in den bekannten Internetforen, z.B. SIP Forum, GSF, et3.it, usw. umzusehen. Hier tauschen Vespafans ihre Erfahrungen zu diesem Thema aus.

Zylinder	Kopf Spacer	Kopf abgedreht	Fuß Spacer	Fuß abgedreht	Hub	Auslaß	Über-strom	Vor-auslaß	Resultat
POLINI 130ccm	-	2mm	2mm	-	51mm				mit VSP, kurzer 4. und 2.86er solide 16 PS
POLINI 130ccm	-	-	5mm	3mm	51mm				Zylinder oben um 2mm abgedreht, mit VSP Race und 245er Vergaser ordentlich Dampf
PX200 12PS	-	-	-	-	57mm	164°	115°		etwas mehr Kraft im unteren Bereich und etwas mehr Endgeschw. durch längeren Gasdurchsatz
PX200 12PS	-	-	1,5mm	-	60mm	171°	124°	23°	Mehr Drehzahl im mittleren/oberen Bereich - spitzeres Band, etwas sparsamerer Verbrauch
PX200 12PS	1,5mm	-	-	-	60mm	165°	121°	22°	Mehr Drehmoment im unteren/ mittleren Bereich - breiteres Band
PX200 12PS	0,5mm	-	1mm	-	60mm	167°	122,5	22,5°	Mehr Drehzahl im mittleren/oberen Bereich - etwas spitzeres/breiteres Band
MALOSSI 210	-	-	-	-	57mm	180°	120°	30°	
MALOSSI 210	1,5mm	-	-	-	60mm	168°	118°	28°	brachiales Drehmoment, Tourenkombination
MALOSSI 210	-	-	1,5mm	-	60mm	187°	131°	28°	viel PS, wenig Drehmoment

INTERNATIONAL VESPA RACING RUNDKURS



Euro Scooter Challenge

Die Geschichte der ESC beginnt 2003 in Liedolsheim. Just for fun hatte der Stoneheads SC dort im Rahmen des ersten ‚Run&Race' ein kleines Schaltroller-Rennen organisiert. Ein voller Erfolg, denn bereits im darauffolgenden Jahr hatte sich die Teilnehmerzahl mit 66 Startern fast verdoppelt. Das motivierte die Stoneheads zusammen mit Stoffi's Garage, die ein Rennen in Ungarn organisierte, die Meisterschaft ins Leben zu rufen. 2005 zogen der Pacemaker SC, der VC Köflach und Veit vom Team Challenger nach und die ESC konnte sich über 4 fixe Läufe freuen. Der Erfolg gab ihren Bemühungen Recht und 2006 starteten in Liedolsheim bereits über 100 Fahrer. 2007 wurde mit den ‚Destiny Racedays' in Emsbüren ein weiteres Rennen mit ins Programm genommen. Nachdem der ‚Zweitaktwalzer' der österreichischen Nachbarn die letzten 3 Jahre vom GoA SC in Rechnitz veranstaltet wurde, kehrte die ESC 2010 mit dem ‚Holiday in Hungary' am Panoniaring erstmalig seit ihrem Beginn wieder nach Ungarn zurück. Mit knapp 400 registrierten Fahrern aus aller Herren Länder und neuerdings auch als Mitglied des DMV hofft die ESC zukünftig auf eine weiter wachsende Professionalität und Beliebtheit. Wir gratulieren allen Meistern 2011 (K1: Benedikt Neuberger, K2: Christian Rapf, K3a: Andreas Putz, K3b: Lucien Jules, K4: Lutz Höppner, K5a: Christoph Maier, K5b: Valerio Abbate, K7: Stephanie Kleist) und freuen uns auf eine internationale, vielseitige und spannende Saison 2012.

ESC Rennen 2011/2012

France-GP, Mircourt (F):
http://challenge.scootentole.org

Run & Race, Liedolsheim (D):
http://www.runandrace.de

Kurvenlage, Wackersdorf (D):
http://www.kurvenlage.ws

Blechkampf, Belleben (D):
http://www.blechkampf.com

Harz Grand Prix, Aschersleben (D):
http://www.eurochallenge.de

Holiday in Hungary II, Panoniaring (HU):
http://www.eurochallenge.at
http://www.eurochallenge.de









Challenge Scootentole

Die Franzosen geben seit 2008 in organisierter Form Gas. Die ‚Challenge Scootentole' – die Rennserie des größten französischen Vespaforums startet auf vier Strecken: zwei Trainings- und zwei gewertete Läufe. Neben regulären Rennklassen für Small- und Largeframe gibt es dort vor allem für Einsteiger ein attraktives Angebot. Neben der ungewerteten ‚Roulage Tourisme', bei der alles auf die Strecke darf, was Räder hat (auch Exoten wie Oldtimer, Mofas, etc.) gibt es dort Straßenklassen, die Tuningmaßnahmen im großen Stil ausschließen. Hier haben die Roller noch zwei Backen und kleine Vergaser und die Straßencowboys brauchen außer vernünftiger Schutzkleidung und ein bisschen Elan nichts weiter, um sich ins Renngeschehen zu stürzen.

Dass das Konzept aufgeht sieht man an den stetig wachsenden Teilnehmerzahlen. In der vergangenen Saison fanden nicht nur die französischen Straßenklassen Einzug ins Reglement der ESC; eines der französischen Rennen wurde auch offizieller Bestandteil der Euro Scooter Challenge und sorgt nun dafür, dass die europäische Rennszene wieder ein Stückchen dichter zusammenrückt.

http://challenge.scootentole.org/

















BSSO - Scooter Racing in England

Ohne Zweifel ist das Vereinigte Königreich eine der bedeutendsten Motorsportnationen weltweit. Da wundert es nicht, dass die Briten auch in Punkto Roller-Rennsport einiges zu bieten haben.

Schon in den 1960er Jahren wurden Reliability Trials auf britischen Straßen ausgetragen und weil das Material beständig besser und die Scooteristen immer schneller wurden, dauerte es nicht lange, bis sich eine aktive Rennszene mit Reglement und verschiedenen Klassen formierte. Bereits in den 70ern wurden flächendeckend Rennen mit meist über 150 Startern ausgerichtet. Mittlerweile haben sich die einzelnen Vereine, die am Rennzirkus beteiligt sind, im Dachverband der British Scooter Sport Organisation (quasi der ‚Rollerabteilung' der britischen Kommission für Motorrad-Rennsport) organisiert.

Anders als ihre kontinentalen Kollegen fahren die Briten allerdings nicht auf engen Kartbahnen, sondern auf großen schnellen Strecken (wie z.B. Cadwell Park). Deshalb entscheiden sich dort viele Fahrer für eine Lambretta. Ein weiterer eklatanter Unterschied: Auch Automatikroller sind erlaubt. Gefahren wird in unterschiedlichen Klassen, die Raum für fast alles bieten: von der originalen Vespa bis hin zum Cutdown mit wassergekühltem High End Motor. Sogar eine spezielle Seitenwagen Klasse gibt es.

In den letzten Jahren kam es zu einem regen Austausch zwischen den unterschiedlichen nationalen Rennserien und wir konnten uns bei einigen Rennevents über englische Teilnehmer freuen. Auch sind die Deutschen gern gesehene Gäste auf den schnellen Kursen der Insel.

Eigentlich zu schön für die Rennstrecke: Tony O'Briens Vespa 90SS ‚The Green Hornet'. Allerdings fliegt diese Hornisse ausgerüstet mit einem Falc Motor dann doch deutlich schneller, als die meisten ihrer Oldie Artgenossen. „Ride safe in 2012."

http://www.scooterracing.org.uk

VPI

Natürlich qualmen auch in Italien die Reifen. Während sich die Sprintrennen schon lange einer großen Beliebtheit erfreuen, haben sich die Rundkurs-Racer erst 2009 in der VPI organisiert. Die Vespa Pista Italia startet in zwei großen Kategorien (V1 und V2) auf 7 Strecken, teilweise technisch anspruchsvoll, teilweise mörderschnell. Bereits in ihrem zweiten Jahr ist die Serie schwer professionell, gut organisiert und auch medial ansprechend vertreten. Hier kommen Tuning-Ideen auf die Strecke. Hier werden die Neuentwicklungen auf Herz und Nieren getestet. Andererseits… wenn nicht in der Rennsportnation Italien… wo denn dann?

http://www.scooterracingitaly.com/













Pacific North West Scooter Racing Association

Das Rennvirus verbreitet sich auch über den Ozean hinweg und hat Portland, Seattle und Vancouver erreicht. Mit der PSRA haben sich die Speedfreaks in den USA nun einen eigenen Dachverband geschaffen, der die lokalen Rennen koordiniert und zu einer Serie zusammenfasst.

Entscheidender Vorteil der amerikanischen Kollegen: Hier muss niemand nach geeigneten Strecken suchen. Die Renninfrastruktur ist vorhanden, und die beteiligten Clubs müssen sich nur entscheiden, welche Bahn sie am schönsten, schnellsten, anspruchsvollsten finden. Ein Traum. In der vergangenen Saison konnten die Fahrer im Rahmen der Meisterschaft bereits auf 7 Strecken ihre Kräfte messen. Im kommenden Jahr soll das noch weiter ausgebaut und professionalisiert werden. Für Automatikroller und Motorräder gibt es spezielle Klassen. Sie sind ausdrücklich erwünscht. Man darf auf jeden Fall gespannt sein!

http://pacificscooterracing.com/

INTERNATIONAL VESPA RACING - RUNDKURS

Roller Cross

Beim Cross Country (kurz Cross) ist der Name Programm, denn die Fahrt geht ins Gelände. Begonnen hat man damit in England bereits 1919. Zu Beginn noch auf Straßenmotorrädern, kurze Zeit später schon auf optimierten Maschinen mit längeren Federwegen, Stollenfelgen, etc. Der Offroad-Virus griff schnell auf benachbarte Disziplinen über und machte auch vor den Rollern nicht halt.

Bereits in den 80er Jahren erfreuten sich die Schlammschlachten großer Beliebtheit, seit einigen Jahren erlebt das Roller Cross immer mehr an Zulauf und wird gerade von einer Gruppe Süddeutscher Fahrer mit großem Engagement betrieben. Zwar gibt es zur Zeit weder Dachverband noch verbindliches Reglement, trotzdem lassen sich neben einigen offiziellen Veranstaltungen, wie dem Solid Gold Cross Ingolstadt, dem Merry Crossmas in Waiblingen/Stuttgart oder dem Ybbstaler (A) Eisrennen mittlerweile auch viele kleinere Vereine von der Ausrichtung eigener Cross Events begeistern.

Highlight des Jahres ist aber sicherlich das weltweit größte Offroad-Rennen – das Erzbergrodeo, in dem sich gut 1500 Fahrer aus 35 Nationen auf so gut wie allem, was 2 Räder hat, dem ‚Berg aus Eisen' stellen. Ohne Rücksicht auf Verluste fordert die 13,5km lange Piste, die sich in schnellen Kurven zum Gipfel auf 1466m schlängelt, nicht nur eine Menge Mut, sondern auch perfekt abgestimmtes Equipment und technische Präzision von den Fahrern. Belohnt werden sie dafür mit ein bisschen Ruhm, ein bisschen Ehre und einem breiten Grinsen im Gesicht.

Auch beim SIP Team hieß es vor kurzem ab ins Gelände! Nach einem spektakulären Le Mans Start holten die Teams getreu dem Motto ‚No Friends on Cross Days' alles aus sich und ihren Höllengeräten heraus. Fortsetzung folgt!






Deutsche Blechroller Meisterschaft

Sowohl in Stockach als auch in Bremen haben Beschleunigungsrennen eine lange Tradition. Seit fast zwei Jahrzehnten wird auf Feldwegen von der Küste bis an den Bodensee mehr oder minder organisiert geheizt. Was als privates Kräftemessen in kleinem Rahmen begonnen hatte, gewann im Lauf der Zeit immer mehr Zuwachs. 2002 war nach einem Polizeieinsatz in Bremen schließlich nicht mehr von der Hand zu weisen: Eine legale Version der 1/4Meile muss geschaffen werden.

Der Flugplatz in Rotenburg/Wümme bot die optimale Location dazu. Und plötzlich schwappte die Lust am Gasgeben auf 402m auf Rollerbegeisterte aus ganz Deutschland über, die fortan zahlreich zu den Beschleunigungsrennen nach Bremen und ans schwäbische Meer pilgerten. Schnell wurde klar, dass die Klassen vereinheitlicht werden mussten und im nächsten logischen und sinnvollen Schritt setzten sich Vertreter beider großer Veranstaltungen zusammen und handelten einheitliche Regeln aus. Zusammen mit einigen erfahrenen Piloten wie dem Berliner Jesco Schmidt schmiedeten sie das Grundgerüst der neuen Rennserie: die DBM war geboren.

In den letzten Jahren ist als dritte Veranstaltung die Viertelmeile in Mindelheim dazugekommen. In der kommenden (vierten) DBM Saison, kann man sich auf ein weiteres Rennen weiter im Norden Deutschlands freuen. Über die Jahre ist nicht nur die Zahl der Quartermile-Fahrer stetig angestiegen (mittlerweile sind weit über 200 registriert), sondern vor allem die Leistung der Rennfahrzeuge. Waren es bis vor einigen Jahren noch hauptsächlich frisierte Straßenmaschinen, die an den Start gingen, liefern sich inzwischen meist Sportgeräte, die ausschließlich für die Beschleunigungsrennen aufgebaut worden sind, ein Kräftemessen erster Güte. Motorleistungen von über 30 PS sind dabei mittlerweile eher die Regel als die Ausnahme; Spitzenmotoren erreichen über 40 PS. Den aktuellen Geschwindigkeitsrekord hält der 200er Sprinter von Jesco Motors, dem es in Rotenburg gelang, die 160er Marke zu knacken.

Auch wir haben mit unserem aktuellen Custom-Roller eine kleine Beschleunigungsmaschine gebaut und den Glorious Basterd in der vergangenen Saison auf die Viertelmeile geschickt.

Mehr Infos unter: **www.deutscheblechrollermeisterschaft.de**





Firmen-Feature Malossi

Finest Scooter Tuning für Straßencowboys!

MALOSSI, ein Name der in Scooterkreisen ohne Zweifel für sich spricht. Man denkt sofort an Rennsport, Drehzahlen und hochwertige Qualität. Leistung ist kein Geheimnis bei MALOSSI. Wie fast jede Größe aus der Tuningszene, hat auch MALOSSI seinen Firmensitz in Italien. Die Fabrik steht in Calderara di Reno am Stadtrand von Bologna.

Da auch die Motorengiganten MINARELLI und MORINI in der Nähe sesshaft sind, ist das der ideale Ort, um erstklassiges Tuning zu entwickeln. Die Firma MALOSSI gibt es schon seit den 30er Jahren. Doch damals wie heute ist sie im weiten Sinne noch ein Familienbetrieb geblieben. Auch Sohn Andrea und Tochter Alessandra arbeiten neben den 50 Mitarbeitern im Betrieb mit. Die Erfahrungen, die MALOSSI mit seinen eigenen Werkteams auf der Rennstrecke sammelt, sind unersetzlich in der Weiterentwicklung der Tuningparts. Wir jedenfalls – und da können wir fürs gesamte SIP Team sprechen - sind nicht nur „Offizieller MALOSSI Direktimporteur" sondern allesamt heimliche Fans der Marke, was sich in den verbauten Tuningteilen der eigenen Roller nachvollziehen lässt. Regelmäßige Besuche in Bologna halten uns ganz nah am Puls der Entwicklung bei MALOSSI. Wollt ihr den ultimativen Überblick über das MALOSSI Programm? Holt euch die deutsche Version des MALOSSI UNIVERSE, die in Zusammenarbeit mit uns entstanden ist. Dort findet ihr alle 3500 MALOSSI Artikel auf einen Blick.

Online: **www.sip-scootershop.com/malossi**

Jedes Jahr im Oktober feiert MALOSSI den Saisonabschluss mit einer gigantischen Veranstaltung am Adria Raceway in Italien. Wir sind natürlich immer für euch vor Ort. Interesse mitzufahren? Melde dich bei uns, wir informieren dich über alle Details: **malossi@sip-scootershop.de**



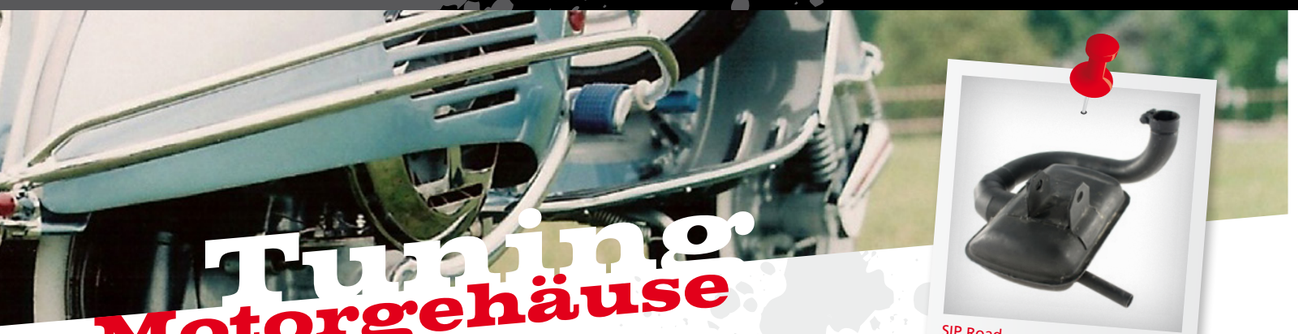




MALOSSI UNIVERSE 2012, Art. 95002012

Malossi bei Facebook

Einfach QR Code z.B. mit dem App „ScanLife" auf Deinem Smartphone scannen.



Tuning Motorgehäuse

SIP Road

Wenn ein Auspuff fehlt, dann auf den SIP Road zurückgreifen. Zwar nicht ganz legal, aber dafür mit ordentlich Power.

Art.-Nr. 24166000 **129,00 €**

Motor Vespa PX

für Vespa 125 V1-TS/150 VL-Super/PX80-200/PE/Lusso/T5

Ein kompletter Motoraustausch macht bei kapitalen Motorschäden Sinn oder wenn ein Oldie oder eine PX80 aufgerüstet werden soll. Neue Motoren sind nur noch für die Vespa PX Modelle lieferbar. Da diese Motoren auf dem neuesten Stand sind, stellen sie ein wichtiges Update für alte Modelle dar und sind eine perfekte Basis für Tuningmaßnahmen. 8" Zoll Fahrzeuge werden damit auf 10" Hinterrad umgerüstet. Alternativ kann man natürlich auch den 10" Motor auf 8" umbauen. Die meisten SIP Oldies sind mit getunten PX Motoren ausgestattet und absolut Langstreckentauglich. Die Maße der meisten Vespa Largeframe Motoren sind gleich, daher können die PX Motoren in folgende Modelle verbaut werden, wenn die entsprechenden Anpassungen vorgenommen werden:

Vespa 125 V1-33/VM/VN/150 VL/VB1/VD/VGL1: Umrüstung von 8" auf 10" vorne, Umrüstung auf 12V, Adapter Motorschwinge/Stoßdämpfer, Rahmen- und Seitenhaubenmodifikation nötig

Vespa 150 GS: Umrüstung auf 12V, Adapter Motorschwinge/Stoßdämpfer, Rahmen- und Seitenhaubenmodifikation nötig

Vespa 125 VNA/VNB/Super/150 VBA/VBB/Super/P150S: Umrüstung von 8" auf 10" vorne, Umrüstung auf 12 V Kabelbaum, Brems-/Lichtschalter, Birnen, Spannungsregler, Hauptständer Sprint nötig

Vespa 125 GT/GTR/TS/150 VGLA-B/GL/Sprint/V/160 GS/180 SS/Rally/P125-150X/P200E: Umrüstung auf 12 V Kabelbaum, Brems-/Lichtschalter, Birnen, Spannungsregler

Vespa PX80-200E/Lusso/`98/MY/T5: Einbau problemlos möglich. Ist der Motor nicht serienmäßig verbaut, ist eine Eintragung beim TÜV nötig.

Die **LML** Motoren sind vom Preis-/Leistungsverhältnis unschlagbar. Qualitativ haben sie sich in den letzten Jahren sehr verbessert, was mitunter den Verkaufserfolg der LML Vespa in Italien erklärt. Die Motoren werden teils mit/ohne Elestart, mit Getrenntschmierung und mit/ohne Auspuff geliefert. Einige Motoren sind mit dem LML Membransystem und auch den 5 Überströmer-Zylindern ausgestattet. Dieser Motor ist sehr leistungsstark und eine gute Basis für 166/177ccm Tuning.

Wir empfehlen jedem, der eine restaurierte Vespa aus Vietnam/Pakistan/Indien gekauft hat, den Motor gegen einen neuen LML Motor zu tauschen. Das spart viel Ärger. **PIAGGIO** liefert noch Motoren für die aktuellsten PX Modelle. Sie sind mit Elestart, Getrenntschmierung, Abgasrückführung und Auspuff.

FREIT Perfekt für schnellste Motorüberholung oder als Basis für Tuning.

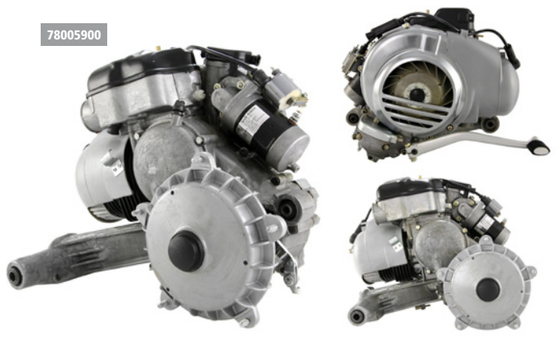
SIP-TIPP Getriebeöl mitbestellen und auffüllen! Oldiefahrer müssen passenden Umrüstkabelbaum, Brems-/Lichtschalter und Spannungsregler mitbestellen. Der Optik wegen dann auch einen geschwungenen Kickstarter und eine passende Lüfterradabdeckung fahren.

78005500



Motor			Art.-Nr.	€
LML	für Vespa P125X/PX125E/Lusso	mit Elestart, ohne Getrenntschmierung, Drehschieber, ohne Auspuff	78005700	949,00
LML	für Vespa P150X/PX150E/Lusso	ohne Elestart, ohne Getrenntschmierung, Drehschieber, 3 ÜS, mit Auspuff	78005500	969,00
LML	für Vespa P125X/PX125E/Lusso/`98/ MY	mit Elestart, mit Getrenntschmierung, mit Membraneinlaß, 5 ÜS, ohne Auspuff	78005800	1.049,00
LML	für Vespa P150X/PX150E/Lusso/`98/ MY	mit Elestart, mit Getrenntschmierung, mit Membraneinlaß, 5 ÜS, ohne Auspuff	78005900	1.049,00
PIAGGIO	für Vespa PX125 E Lusso	mit Elestart, mit Getrenntschmierung, ohne Auspuff	78003000	1.590,00
PIAGGIO	für Vespa PX125 E MY	mit Elestart, mit Getrenntschmierung, mit Abgasrückführung, mit Auspuff	84371650	1.690,00
PIAGGIO	für Vespa PX150 2011	mit Elestart, mit Getrenntschmierung, mit Abgasrückführung, mit Auspuff	78007100	3.449,00

78005900



84371650



Adapter für Einbau PX Motor in Wideframe §

für Vespa 125 V1-33/VM/VN/ACMA/150 VL/VB1/VD/VGL/GS

Unter Wideframes verstehen wir die ersten Vespa Modelle Vespa 125 V1-33/VM/VN/150 VL/VB1/VD/VGL1. Eine originale Wideframe ist nur bedingt Langstreckentauglich. Sie ist einfach zu langsam. Eine Wideframe zu tunen ist jedoch nicht einfach. Da ist der Aufwand, einen PX oder T5 Motor in eine Wideframe einzubauen schon überschaubar. Die Vorteile dieses Umbaus: Elektronische Zündung, 20-30 PS möglich, hohe End- und Reisegeschwindigkeiten erzielbar, wartungsarm. Zum Einbau von PX-basierten Motoren in Wideframe-Rahmen haben wir einen Adapter für Motorschwinge und Stoßdämpfer im Programm. Modellabhängig können kleine Modifikationen am Rahmen (im Vergaserbereich), an der Seitenhaube und bei Zylindern über 125ccm im Bereich der Unterseite des Zylinderkopfes auf Höhe des Auslasses nötig sein. Bei Einbau der Felge darauf achten, ob sie gedreht werden muss. Wer 10" fahren möchte, sollte auch den vorderen Reifen auf 10" umrüsten. Wer 8" fahren möchte, kann den PX Motor mit dem entsprechenden Umrüstkit umbauen. Zudem muss die Elektrik auf die wartungsarme 12V Zündung umgebaut werden. Dazu werden noch der Umrüstkabelbaum, der Brems-/Lichtschalter sowie der Spannungsregler benötigt. Der Adapter Stoßdämpfer oben, positioniert den PX-Stoßdämpfer im Wideframerahmen.

FREIT Ein krasser, wirkungsvoller und auch häufig durchgeführter Umbau.

SIP-TIPP Mit den Anbauteile für Motor PX Vintage Style lässt sich der PX Motor besser tarnen.

SIP-COMMUNITY User „johnnyreggae':„Cool stuff!"

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Adapter Motorschwinge	63003000	99,00
Adapter Stoßdämpfer, oben	63003100	89,00

63003000





63003100







PX Motor in Wideframe Rahmen einbauen



Den SERIE PRO Adapter (Art.-Nr. 6300300) in den Rahmen schrauben aber noch nicht ganz fest anziehen. Adapter nach oben schwenken und 2 Löcher in die Traverse bohren, um später den Adaper zu fixieren.



Motor einsetzen und mit dem originalen Motorbolzen festschrauben. Darauf achten, dass die Schwinge vom Motor nicht am Rahmen ansteht, führt zu unangenehmen Dröhngeräuschen.



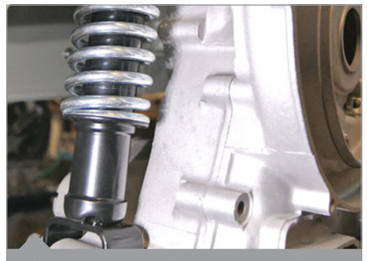
Die Lage der Stoßdämpfer bei Large- und Wideframe Modellen ist unterschiedlich, daher benötigt man noch den Adapter Art.-Nr. 6300310. Bei Verwendung der Stoßdämpfer Distanz Art.-Nr. 1498720 passt auch der Hauptständer wieder.



Motor mit Stoßdämpfer verbinden. Kontrollieren, dass der Motor auch beim Einfedern an keiner Stelle den Rahmen berührt.



Die Rahmenform der Wideframes ist im Bereich des Vergasers anders als Largeframe Rahmen, daher passt der Luftfilterdeckel nicht mehr. Hier muss eine individuelle Lösung gefunden werden.



Achtung: Der Motor sitzt nun etwas weiter rechts. Durch den Versatz muss die Felge gespiegelt gefahren werden. Trotzdem die Laufrichtung des Reifens beachten.

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Anbauteile für Motor PX Vintage Style

Um einen PX Motor in einem Oldie möglichst unauffällig scheinen zu lassen, gibt es einige Anbauteile, die den originalen optisch entsprechen, aber auf den PX Motor passen. Viele davon hat SIP anfertigen lassen, da die meisten SIP Männer getunte PX Motoren in Oldies fahren. Und dann ist Understatement angesagt.

Anbauteile für Motor PX, Vintage Style	Art.-Nr.	€
Lüfterradabdeckung, ohne E-Start, schwarz, „Oldie Style“	75075200	59,00
Lüfterradabdeckung, ohne E-Start, chrom, „Oldie Style“	75075100	56,00
Lüfterradabdeckung, ohne E-Start, grundiert, „GS 150 Style“	75077100	50,00
Lüfterradabdeckung, mit E-Start, schwarz, „Oldie Style“	75075400	59,00
Lüfterradabdeckung, mit E-Start, chrom, „Oldie Style“	75075300	59,00
Lüfterradabdeckung, mit E-Start, grundiert, „GS 150 Style“	75077000	50,00
Kickstarter, chrom, geschwungen	75122000	40,00
Zylinderhaube, für Vespa PX80-150/PE/Lusso, Metall, chrom	19029700	79,00
Zylinderhaube, für Vespa 200 Rally/P200E/ PX200E/Lusso, Metall, chrom	19029700	79,00
E-Zentrale, Vintage Style	85005000	89,00


75075300


75077000

75122000

19029700

19029700

85005000

Umrüstfelge 8“ auf 10“, geschlossen/offen §

für Vespa 98/125 V1-33/VM/VN/VNA/VNB/Super/150 VL/VB1/VBA/ VBB/VD/Super/P150S

Mittels dieser Umrüstfelgen können Oldies schnell auf 10“ Basis umgerüstet werden. Dies bringt zum einen mehr Fahrstabilität, eine längere Übersetzung und zum anderen das wesentlich größere Angebot an 10“ Reifen. Es gibt offene und geschlossene Felgen. Wir bieten für beide Varianten eine Umrüstmöglichkeit an. Die offene Variante kann 1:1 ausgetauscht werden. Die geschlossene ist eher ein Geheimtipp. Hier kann die „Sternmuster“ Felge der Vespa GS150 verwendet werden. Der Lochkreis stimmt, jedoch verursacht die Verwendung einen minimalen Spurversatz.

SIP-TIPP 10“ Reifen und Schlauch nicht vergessen.

Umrüstfelge 8“ auf 10“	Ausführung	Art-Nr.	€
für Vespa 98/125 V1-33/VM/ VN/VNA/VNB/150 VL/VB1/ VBA/VBB/VD	geschlossen, silber	80180000	79,00
für Vespa 98/125 V1-33/VM/ VN/VNA/VNB/150 VL/VB1/ VBA/VBB/VD	geschlossen, chrom	80182000	95,00
für Vespa 125/150 Super/ P150S	offen, silber	80131000	29,00
für Vespa 125/150 Super/ P150S	offen, chrom	81026100	49,00


80180000


80131000


81026100

Bremstrommel Umrüstkit von 8“ auf 10“ Reifen, vorne §

für Vespa 125 V30-33/VM/VN/VNA/VNB/Super/150 VL/VB1/VBA/VBB/ VD/Super/P150S

Die Umrüstung für vorne ist relativ einfach umzusetzen. Lediglich das mitgelieferte Staubschutzblech muss mit etwas Aufwand auf das alte 8“ Staubschutzblech aufgenietet werden. Alle anderen mitgelieferten Komponenten passen Plug&Play. **Bremstrommel Umrüstkit, vorne** inkl. 10“ Bremstrommel vorne, Halbmondkeil, Achse, Bremsbacken, Staubschutzblech 2-Loch Aufnahmen, Tachoschnecke.

SIP-TIPP Härtere vordere Stoßdämpferfeder empfehlenswert. Passende Felge, Reifen und Schlauch nicht vergessen!

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Bremstrommel Umrüstkit von 8“ auf 10“ Reifen, vorne	J50015150	139,00

Bremstrommel Umrüstkit von 10“ auf 8“ Reifen, hinten §

für Vespa 125 V1-33/VM/VN/VNA/VNB/Super/150 VL/VB1/VBA/VBB/ VD/Super/P150S

Um dem verbauten PX Motor den 8“ Look zu verpassen, bieten wir dieses Bremstrommel Umrüstkit von 10“ auf 8“ Bremstrommel an. Das mitgelieferte Staubschutzblech wird ausgetauscht und die Bremstrommelaufnahme einfach nur aufgesteckt.

Bremstrommel Umrüstkit, hinten inkl. Staubschutzblech 8“, Bremstrommel 8“, Bremsbacken 8“, Bremstrommelaufnahme

SIP-TIPP Die Modelle Vespa 125 Super/150 und Super/P150S benötigen zusätzlich eine geschlossene Felge. Als Reifen können wir euch den K75 von Heidenau empfehlen, dieser ist bis 130 Km/h zulässig!

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Bremstrommel Umrüstkit von 10“ auf 8“ Reifen, hinten	J50015160	85,00

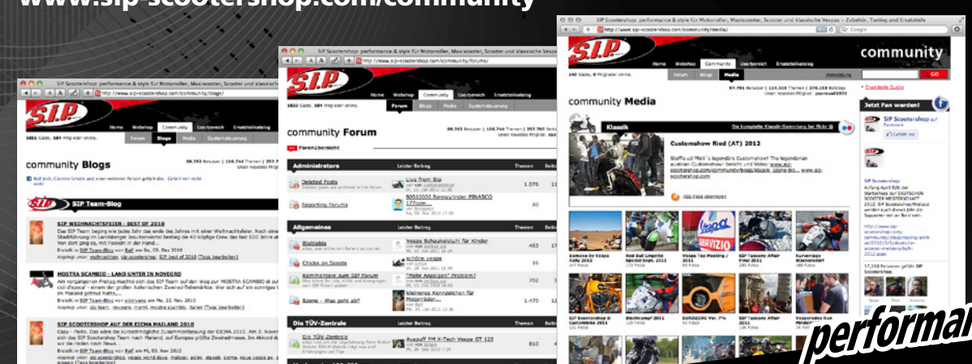

J50015150


J50015160

SIP SCOOTERSHOP
Community, Blogs & Media

90.000 Mitglieder, mehr als 110.000 Themen und 260.000 Beiträge! Tauch ein in eine der mächtigsten Communities rund um den Motorroller. In unseren Blogs berichten wir aktuell von Treffen und Events und geben euch Einblicke hinter die Kulissen hier bei uns. Foren und Blogs können als RSS Feed bequem abonniert werden! Neu sind die Bildergalerien, interaktive Blätterkataloge und alle unsere youtube Videos von SIP TV - auf einen Blick im Reiter „Media“.

www.sip-scootershop.com/community



performance&style

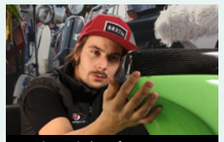
§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



Interview mit
SIP Scootershop-Mitinhaber

Alexander Barth


Stephan, Qualitätsprüfung


Moritz, Einkauf


Robert, Entwicklung

Alex, 1994 hast du zusammen mit Ralf Jodl SIP Scootershop gegründet. Was fällt dir spontan rückblickend als erstes ein?

Alex: Wir hätten uns 1994 auch nicht gedacht, dass wir einmal mit SIP einer der größten Mailordershops für Roller Tuning, Zubehör und Ersatzteile sein werden. Das stand damals nicht im Fokus und ist auch heute nicht oberstes Unternehmensziel. Mich freut es vielmehr, dass wir für die unterschiedlichsten Szenen der Hauptansprechpartner für Vespateile geworden sind. Die Szenen sind sehr aktiv, lebendig und faszinieren mich. Ob Veteranen- und Vespaclubs, die 150m Sprintszene, Scooter Clubs, Mods, die verschiedenen Onlinecommunities. Die Szene ist lebendig wie nie zuvor.

Was bedeutet die Vespa für dich?

Alex: Eine Vespa ist blechgewordene Leidenschaft. Die Vespa ist eine Stilikone. Ihr Design ist perfekt. Eine Vespa zu fahren ist Lebensgefühl. Das Gefühl kann kein anderes Fahrzeug ersetzen. Nur muss sie zuverlässig und auch schnell sein.

Du bist bei SIP zusammen mit einigen Mitarbeitern für den Einkauf und die Entwicklung zuständig. In den letzten Jahren hat sich ja so einiges auf dem Teile-Markt getan. Was ist positiv?

Alex: Es gibt sehr viele Tüftler und Tuninggenies in den unterschiedlichen Szenen. Wir helfen vielen bei der Umsetzung ihrer Ideen und vermarkten sie unter der „SERIE PRO" Reihe. Dasselbe gilt für die vielen kleinen Tuning- und Ersatzteilschmieden. Dadurch dass wir eine weltweite Nachfrage bei uns haben, können viele von diesen kleineren Läden durch unsere Bestellungen leben und weiter entwickeln. Wir haben über 500 Lieferanten die uns mit Teilen versorgen. Jeder BWL Absolvent würde hier massiv reduzieren. Wir freuen uns aber über jedes Teil, das eine Vespa am Leben hält oder sie verbessert. Deswegen haben wir über 35.000 Teile im Sortiment. Das ist positiv.

Was ist negativ?

Alex: Negativ ist die bei manchen Teilen schwindende Qualität und das große Teilesterben für viele Modelle. Besonders PIAGGIO setzt sehr viele Produkte außer Produktion. Täglich bekommen wir Meldungen, dass wieder Teile nicht mehr verfügbar sind. Und noch was: Auch PIAGGIO liefert Teile Made in Fernost in PIAGGIO Kartons. Wir packen keine Teile um, wie gelegentlich vermutet wird. Wo PIAGGIO auf der Verpackung oder auf den Teilen steht, ist PIAGGIO drin. Auch die Preiserhöhungen, besonders bei PIAGGIO Teilen, lassen uns nicht in Freude ausbrechen. Leider sterben derzeit viele Lieferanten. 2011 hat es einige getroffen: GRIMECA, MEC EUR, HEBO Scooter. Manche der dadurch entstehenden Lieferlücken lassen sich leider nicht schließen. Nervig sind ebenfalls die langen Lieferzeiten vieler Lieferanten. Wir haben teilweise 12 Monatsmengen lagernd, um deren Engpässe zu überbrücken.

Warum habt ihr überhaupt öfter Teile in unterschiedlichen Qualitäten im Programm?

Alex: Wir sind immer bemüht beste Qualität zu liefern. Unser Wareneingang sortiert mittlerweile immer mehr Teile aus, bevor sie überhaupt bei uns ins Lager kommen. Für manche Kunden ist der Preis das wichtigste Kaufkriterium, manche wollen nur Premium. Manche vergleichen im Internet Äpfel mit Birnen. Daher bieten wir Teile in mehreren Qualitäten an. Ist die Qualität unserer Meinung nach verbesserungswürdig, kennzeichnen wir sie mit „Economy-Qualität". Diese Teile sind dann aber immer noch besser, als Second-Hand-Teile zu nehmen, die zudem schwer zu finden sind.

SIP Scootershop entwickelt ja selbst immer mehr Teile. Was hat es mit SIP Spareparts, SIP Vintage und SIP Performance auf sich?

Alex: Ich fahre selbst mit meinen Vespas (180SS, PX210, GS3) ca. 9000 km im Jahr. Im Sommer sind es schon 20km täglich zur Arbeit. Mich nervt nichts mehr, als eine unzuverlässige Vespa. Auch grenzt es an Sünde, wenn eine Vespa aufgrund fehlender Teile nicht mehr bewegt werden kann. Da wir manche Lieferanten nicht erziehen können, lassen wir immer mehr Produkte selbst produzieren. Mit dem Logo „SIP Spareparts" bezeichnen wir Eigenproduktionen, die es regulär nur noch in schlechter Qualität oder gar nicht mehr gibt, z.B. Haltebleche für die Seilzüge Lenker, Bremsnocken, Polradmuttern, uvm. Bei „SIP Vintage" haben wir viel Liebe investiert. Der Großteil dieser Produkte wird in Handarbeit in Kleinserien hergestellt. Sie entsprechen 1:1 den Originalen. Wir verpacken sie in Kopien von alten Vespa Club Zeitungen. Sogar der Barcode ist dem alten PIAGGIO Artikeletikett nachempfunden. Mit diesen Teilen muss man sich bei einer Restauration nicht ärgern. Beispiele hierfür sind die GS150 Seitenhauben und die unterschiedlichen Zylinder- und Lüfterradabdeckungen. Für manche wurden mit immensem Aufwand teure Pressformen erstellt, um die Alu-Teile herstellen zu können.

Und was ist mit SIP Performance?

Alex: Hier steckt die intensive Arbeit und Leidenschaft vieler SIP Mitarbeiter drin. Diese Teile verbessern massiv Leistung oder Fahrwerk der Vespa. Die neuen SIP Cosa 2 Kupplungskörbe lösen die jahrelangen Probleme der Cosa Kupplung. Die Stoßdämpfer stellen neuste Fahrwerkstechnik für faires Geld zur Verfügung. Die schlauchlos Felgen haben sich in ganz Europa einen Namen gemacht. In den letzten Jahren gab es hier ein richtiges Produktfeuerwerk: Felgen, Auspuffanlagen, Zylinderköpfe, Bremszangen, Kupplungsdeckel, …. Mein großer Dank gilt hier unserem Entwickler Oliver Hellwig aus Hamburg. Er investiert viel Zeit und Hirnschmalz um immer die beste Lösung zu suchen. Das größte derzeitige Projekt ist sicher das Smallframemotorgehäuse, für das eigene Gussformen erstellt wurden. Aber ohne Gehäuse in Zukunft kein Tuning und keine Restauration mehr. Daher wagen wir uns an solche Projekte.

Was wünscht du dir als Einkäufer für die Zukunft?

Alex: Dass PIAGGIO seine Wurzeln nicht vergisst und die alten Vespen nicht im Stich lässt. Dass wir mit unseren Produkten den Nerv der Kunden treffen. Dass wir alle, SIP Team und SIP Kunden, den Spaß an diesem großartigen Hobby nie verlieren.



Motorgehäuse SIP

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Die Smallframes gehören zu den beliebtesten Vespa Modellen. Da sie von Natur aus langsam sind, werden sie häufig getunt. Die Basis jedes Tunings ist das Motorgehäuse und wie viele andere Teile auch, sind Smallframe Motorgehäuse oder komplette Motoren selten und teuer geworden. Daher haben wir uns entschlossen, ein überarbeitetes **SIP Smallframe Motorgehäuse** neu produzieren zu lassen. Ein enormes Projekt…

Die Grundbasis ist ein PK Gehäuse. Alle Innereien sind von PK Modellen zu übernehmen und gehäuseseitig auch dafür vorgesehen. Die Überströmer entsprechen den Originalen, sind jedoch auf der Front- und Gehäuserückseite vergrößert und das Gehäuse verstärkt. Mehr Material und zusätzliche Verstärkungsrippen/ Streben bieten alle Optionen und mehr Stabilität. Die Zylinderfußdichtfläche ist auf beiden Gehäusehälften verstärkt - für maximal große Dichtfläche bei bearbeiteten Überströmern/ Zylinder. Auch am Einlass steht nun deutlich mehr Material für individuelle Bearbeitung zur Verfügung (passende Ansaugstutzen für alle Kombinationsmöglichkeiten sind separat erhältlich). Die Limaseite hat einen Kabeldurchgang mit geänderter Kabelführung, zusätzlichen Verstärkungen und die untere Gehäuseverschraubung ist für Kurbelwellen mit größerem Wangendurchmesser/ Hub nach außen versetzt. Die Drehschieber Einlasszeit entspricht der PK125 ETS und funktioniert auch auf 50ccm Zylindern sehr gut. Die Drehschieberdichtfläche ist größer und bietet damit Möglichkeiten für Einlasszeitenverlängerung/ Bearbeitung. Die Schaltachse(-arm) ist in einer Buchse gelagert, die austauschbar ist. Der Lagersitz Primär hat den Ø 57,5mm um alle Primärübersetzungen/RepKits nutzen zu können. Das Gehäuse hat innen zusätzliche Verstärkungsrippen/ Streben für mehr Stabilität und die Schwinge ist für die Nutzung von 3.00 und 3.50x10 Reifen ausgelegt. Die Silentgummis sind bereits montiert, auch wenn sie auf der Zeichnung noch nicht zu sehen sind.

Das PK Gehäuse hat einen Lagersitz von Ø 47mm und eine nach oben gerichtete Schmierbohrung, das ETS Gehäuse hat Ø 38mm und eine innen seitlich ausgeführte Schmierschnecke. Das ETS Gehäuse ist für den Einsatz von Kurbelwellen mit ETS 25mm Lagersitz ausgelegt. Beide Gehäuse passen in alle Smallframe Modelle.

FAZIT Das Smallframesterben aufgrund Motorschäden hat ein Ende. Und das bei bestem Preis-Leistungsverhältnis!

SIP-TIPP Dichtsatz, Wellendichtringe, Lager, Keile und Getriebeöl nicht vergessen! Ein neues Gehäuse freut sich auch über neue Motorschrauben und Muttern.

Motorgehäuse SIP	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S 1°	24310000	349,00
für Vespa PK125 S 2°/ETS/N/XL/XL2	24320000	379,00



Motorgehäuse QUATTRINI §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Auch **Max QUATTRINI** hat sich des Smallframe Motorgehäuses angenommen und befriedigt damit all jene, die einen High End Motor aufbauen möchten.

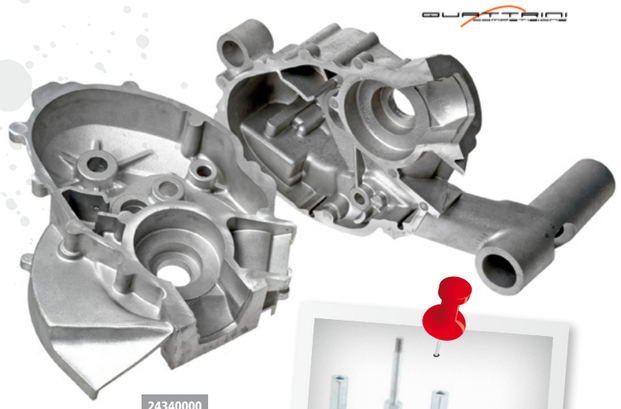
Das Motorgehäuse gibt es in 2 Ausführungen: Die Version mit neu gestaltetem Einlass bietet Platz für eine Kurbelwelle mit 48mm Wangenbreite. Die zweite Version ist ohne Kurbelgehäuseeinlass, hat eine große/hohe Zylinderfußaufnahme und kommt mit einem Spacer für die Montage des wassergekühlten QUATTRINI M1AR. Kurbelwellen mit 51mm Hub und 90mm Wangendurchmesser können damit gefahren werden.

Beide Versionen verfügen über Lagersitze, die für die Verwendung von 25x52x15mm Lagern (entspricht Vespa T5) vorgesehen sind und über ausreichend Platz an der Schwinge für die Montage eines 3.50-10er Reifens. Auch die Montage einer Wasserpumpe auf der Primärseite und eines QUATTRINI Rennauspuffes ist problemlos möglich. Der QUATTRINI Schriftzug auf der Lichtmaschinenhälfte weist sportiv auf deren Herkunft hin.

FAZIT High-End Gehäuse für Smallframefahrer mit Largeframe-Geldbeutel.

SIP-TIPP Dichtsatz, Wellendichtringe, Lager, Keile und Getriebeöl nicht vergessen! Ein neues Gehäuse freut sich auch über neue Motorschrauben und Muttern.

Motorgehäuse QUATTRINI	Art.-Nr.	€
Drehschiebereinlass	24330000	609,00
Direkteinlass	24340000	609,00





Sturzpads
Wer öfter Rennen fährt, schützt seinen Motor mit Sturzpads.
Art.-Nr. 87502000 59,00 €

Motorgehäuse PIAGGIO/LML 125-200ccm

für P125-150X/PX125-150E/Lusso/˙98/MY/˙11/Cosa

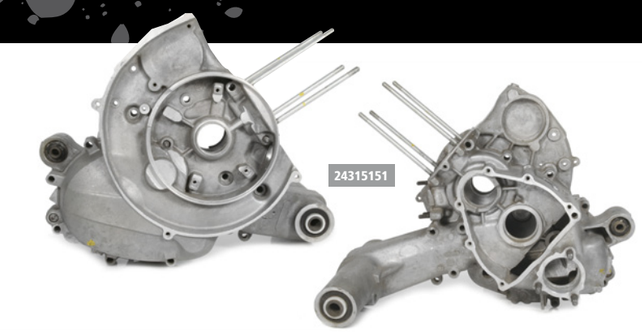
Je mehr Kilometer eine Vespa hinter sich gebracht hat, desto mehr Teile leiden unter dem mechanischen Verschleiß. Bei den **Motorgehäusen** schlagen Lager- und Wellendichtringschalen aus, die Drehschieberkante kann Riefen bekommen, Motorschraubenaufnahmen brechen aus oder man vernichtet den Motor einfach durch einen harten Bodenkontakt. Darüber hinaus ist neues Gehäuse die perfekte Basis für den Aufbau eines getunten Motors. Es ist ein Genuss, an einem neuen Gehäuse Überströmer oder Einlässe zu fräsen und das Gehäuse Schritt für Schritt mit edlen Teilen zu bestücken.

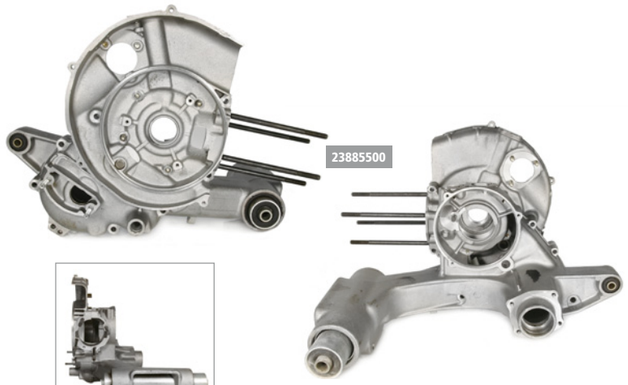
LML kann noch einige Gehäuse liefern, die PIAGGIO schon seit Jahren nicht mehr produziert. Sie sind mit den PIAGGIO Gehäusen baugleich und die Qualität ist gut. PIAGGIO beschränkt sich leider nur noch auf die Gehäuse der neuen PX150 Modelle.

Hin und wieder kaufen wir alte Bestände auf, so dass wir immer wieder alte PIAGGIO Gehäuse anbieten können. Diese heißen dann bei uns NOS – New Old Stock – alter Lagerbestand von Neuteilen. Hier gilt dann, „wer zuerst kommt, fährt zuerst." Derzeit haben wir zum Beispiel einige COSA und PK Automatik Motorgehäuse lagernd. Hier immer wieder einmal die Verfügbarkeit im Web Shop prüfen www.sip-scootershop.com

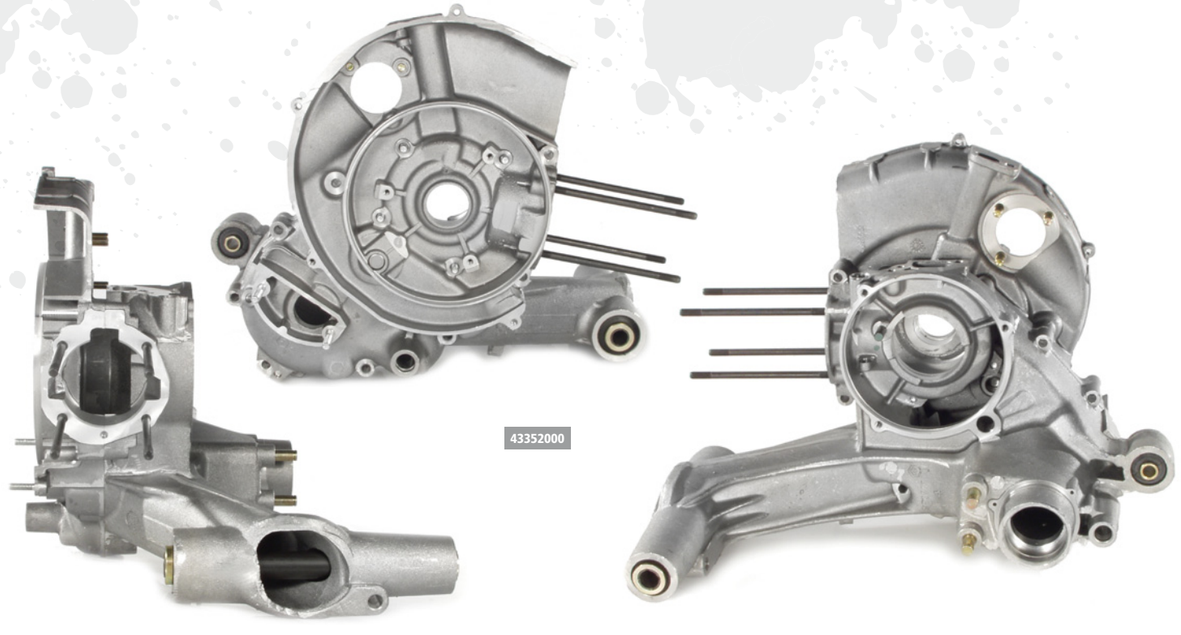
FRAIT Für perfekte Motorüberholung oder als Basis für Tuning.

SIP-TIPP Passenden Wellendichtringsatz, Dichtsatz, Lager und Kleinteile mitbestellen. Getriebeöl nicht vergessen.





Motorgehäuse			Art.-Nr.	€
LML	für Vespa PK125 N/FL/XL2	3-Loch, Schaltdraht	24315151	385,00
PIAGGIO	für PX150 2011, passt auch P125-150X/PX125-150E/Lusso/˙98/MY	mit Elestart, mit Getrennschmierung	43352000	379,00
PIAGGIO	für Vespa Cosa 1 125/150	ohne Elestart, mit Getrennschmierung	24907800	379,00
PIAGGIO	für Vespa Cosa 1 125/150	mit Elestart, mit Getrennschmierung	23885700	379,00
PIAGGIO	für Vespa Cosa 2 125/150	ohne Elestart, mit Getrennschmierung	28854200	379,00
PIAGGIO	für Vespa Cosa 2 125/150	mit Elestart, mit Getrennschmierung	28855100	379,00
PIAGGIO	für Vespa Cosa 1 200	ohne Elestart, mit Getrennschmierung	23885500	355,00
PIAGGIO	für Vespa Cosa 2 200	mit Elestart, mit Getrennschmierung	28854000	379,00



Motorgehäuse LML PX125/150

für P125-150X/PX125-150E/Lusso/˙98/MY/˙11

Dieser Tuningleckerbissen ist erst seit Kurzem auf dem Markt. Er kommt von dem indischen Lizenzbau der LML NV-Serie und ist baugleich mit unseren PX80-150 Motoren. Der Clou an dem **Gehäuse** ist der **Membraneinlass.** Der Einlass ist über beide Hälften gezogen. Dadurch sitzt die Membran mittig über der Kurbelwelle und ermöglicht so ein optimales Strömungsverhalten ohne Ecken und Kanten. Was früher nur mit Aufschweißen, Abplanen, Nachfräsen, Motorverzug und dann Wegwerfen möglich war, kommt nun direkt aus der Fabrik. Die großen Überströmer des Gehäuses passen fast unverändert auf die Überströmer der Tuningzylinder 166cc aufwärts.

Die Vorteile im Überblick:

· Membran in Verbindung mit 20/24/26er Standard Vergaser möglich
· unauffällig auf Membran umrüstbar
· Spritersparnis und schadstoffärmer
· mehr Leistung durch Membransteuerung
· guter Basismotor für 30er bis 34er PHB/ VHSB Vergaser

Das Innenleben der PX Motors kann problemlos übertragen werden. Alle Motorteile der PX passen in dieses Gehäuse. Als Kurbelwelle empfehlen wir eine Vollwangenwelle/ Lippenwelle.

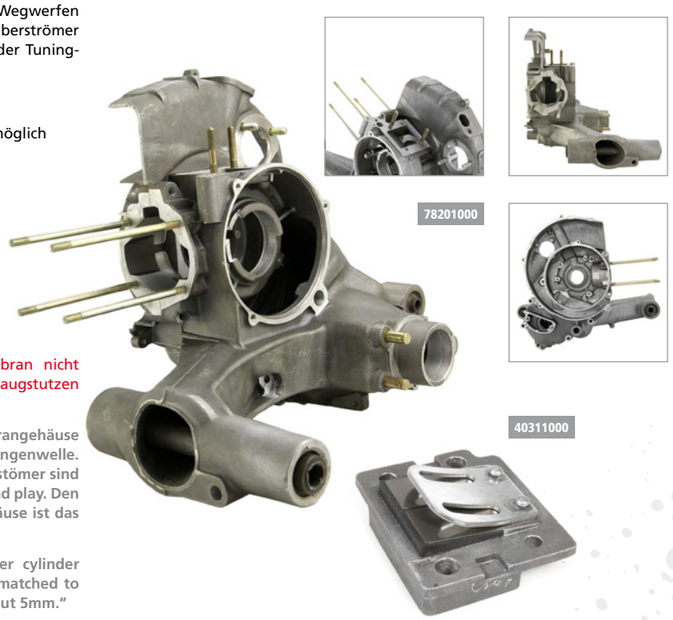
FRAIT Perfekte Basis für leistungstarken 156-177ccm Aufbau

SIP-TIPP Getriebeöl, Wellendichtringe, Dichtsatz und Membran nicht vergessen. MMW liefert die passenden HighEnd Ansaugstutzen für 30-36mm. Getriebeöl nicht vergessen.

SIP-COMMUNITY User „kb2061978": „ Ich fahre das LML Membrangehäuse schon seit 2006 mit nem Polini 177er auf 24er si mit vollwangenwelle. Fakt der Motor ist top. Er lässt sich super einstellen. Die überstömer sind recht gross, müssen aber angepasst werden. Also kein plug and play. Den motor würde ich jederzeit wieder bauen. Kurzum, das Gehäuse ist das Ideal für alle die Membran mit SI verbinden wollen."

SIP-COMMUNITY User „pcirinci": „Very nice quality. It has larger cylinder porting than a standard caseing, but the ports look better matched to the Malossi cylinder. On the Polini the ports are offset by about 5mm."

Motorgehäuse LML	Art.-Nr.	€
mit Elestart, mit Getrenntschmierung, mit Membraneinlaß, 5 ÜS, ohne Auspuff	78201000	229,00
Dichtsatz	92059000	17,90
Membran	40311000	32,00



Motorgehäuse MALOSSI PX200

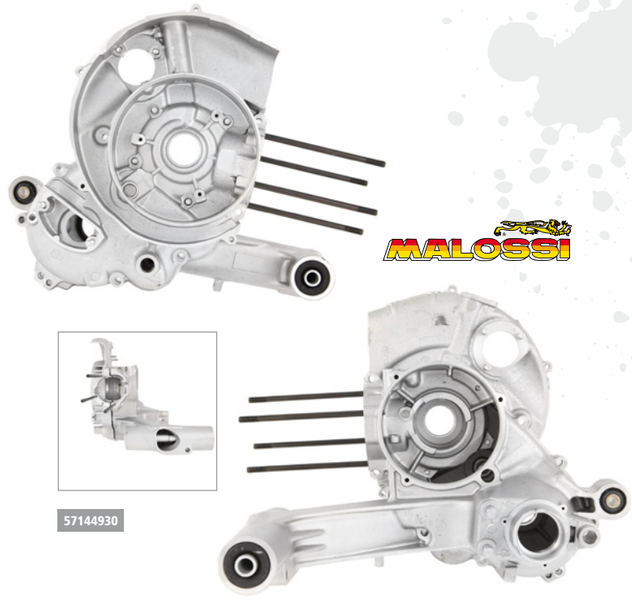
für Vespa P200E/PX200E/Lusso/˙98/MY

Der PX200 Motor ist der Touren- und High-Endmotor schlechthin. Er ist die ideale Besetzung aller Large- und Wideframes. Mit einem getunten PX200 Roadmotor mit **MALOSSI,** Langhub und SIP Road schafft man problemlos 110km/h Reisegeschwindigkeit und ca. 125 km/h Vmax. Das SIP Team macht auf seinen getunten 200er Tourenvespas den jährlichen Betriebsausflug mit durchschnittlich 2500 km/h in 5 Tagen: Italien, Kroatien, Südfrankreich sind damit keine Vespa-Fernreiseziele. Die maximal getunten Vespen der deutsch/österreichischen Szene erreichen mittlerweile über 40 PS ohne Lachgas. Die Basis ist auch hier immer der PX200 Motor. Der 200er ist die Königsklasse aller Schaltvespas. Jeder sollte einen daheim haben und wenn er sich nur einen übers Bett hängt. Leider hat PIAGGIO die Produktion des **PX200 Gehäuses** eingestellt. Nachdem wir über einige Jahre und über alle Kanäle keine Neuauflage bei PIAGGIO erreicht hatten, wollten wir schon aufgeben. Doch im Jahr 2010 haben wir den Import für MALOSSI Deutschland übernommen und damit taten sich neue Chancen auf…

MALOSSI hat nun in Absprache mit PIAGGIO dieses Gehäuse neu aufgelegt. Es entspricht vom Aufbau her dem original PIAGGIO Motorgehäuse. Der Aluminium-Druckguss ist jedoch von höchster Qualität. Alle nötigen Fräsungen sind perfekt und wurden mit Hochpräzisions-CNC-Maschinen gearbeitet. Alle Silentgummis sind eingepresst. Erst nach abschließender MALOSSI Qualitätsprüfung (Messung der Lagersitze unter Einhaltung minimalster Toleranzen etc.) werden diese Motorgehäuse freigegeben!

FRAIT Letztendlich bleibt es zwar ein PIAGGIO Motorgehäuse aber es bekommt von uns die Note 1++.

SIP-TIPP Passenden Wellendichtringsatz, Dichtsatz, Lager und Kleinteile mitbestellen. Verschlussdeckel, Ölpumpen- und Elestartloch machen bei Tuning Sinn. Getriebeöl nicht vergessen.



Motorgehäuse MALOSSI	Art.-Nr.	€
für Vespa P200E/ PX200E/Lusso/˙98/MY mit Elestart, mit Getrennschmierung	57144930	429,00

Motorgehäuse SERIE PRO PX208/PX210

für Vespa P200E/PX200E/Lusso/´98/MY

Sobald man einen Tuningzylinder oder ein Membranvergaserkit fahren will, muss man die Überströmer, bzw. den Einlass entsprechend anpassen und fräsen. Hierzu benötigt man etwas Know How, Übung und die richtigen Werkzeuge. Wir bieten gegen einen geringen Aufschlag fertig **bearbeitete Motorgehäuse** an. Die Basis ist das MALOSSI PX200 Motorgehäuse. Die Umarbeitungen finden durch Tuningbetriebe statt, mit denen wir seit Jahren zusammenarbeiten. Hier zahlen sich deren jahrelange Erfahrung und ihr Lehrgeld aus. Die **EVO Gehäuse** sind wie folgt angepasst: Überströmer geschweißt, geplant, gespindelt, Kanäle auf W5 MALOSSI 210/POLINI 208ccm gefräst und poliert. Einlass kupplungsseitig aufgeschweißt und auf MMW2 gefräst und poliert. Ölpumpenloch zugeschweißt. Ölpumpenachse ausgetrieben und Loch beidseitig zugeschweißt. Loch am Hinterradwellendichtringring zugeschweißt.

FRAIT Plug&Play. Fräser ade.

SIP-TIPP Dichtsatz, Wellendichtringe, Lager, Keile und Getriebeöl nicht vergessen! Ein neues Gehäuse freut sich auch über neue Motorschrauben und Muttern.

Motorgehäuse SERIE PRO		Art.-Nr.	€
für MALOSSI 210ccm	Überströmer angepasst	78240000	489,00
für POLINI 208/210ccm	Überströmer angepasst	78250000	489,00
EVO, für MALOSSI 210ccm W5	Überströmer angepasst, geschweißt, gespindelt, Einlass auf MM2 angepasst	78241000	609,00
EVO, für POLINI 208ccm	Überströmer angepasst, geschweißt, gespindelt, Einlass auf MM2 angepasst	78242000	609,00





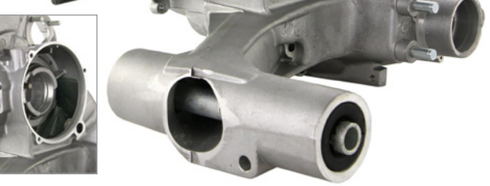




Alex, SIP beantwortet:

Warum habt ihr keine PX200 Motoren mehr?

Weil sie außer Produktion sind. Ab und zu tauchen noch Restposten auf dem Markt auf, wobei man hier aufpassen und genau prüfen muss, was angeboten wird. Eine Zeitlang haben wir noch aus Einzelteilen Rumpfmotoren zusammengebaut und angeboten. Das ist jetzt auch unsere Empfehlung an alle, die einen PX200 Motor möchten. Wir haben alle dafür benötigten Einzelteile da. Entweder ihn daher aus Einzelteilen und gleich mit dem gewünschten Setup (Zylinder, Kurbelwelle, Vergaser, Kupplung und Getriebe) aufbauen oder einen gebrauchten PX Motor ausschlachten und alle brauchbaren Teile übertragen.

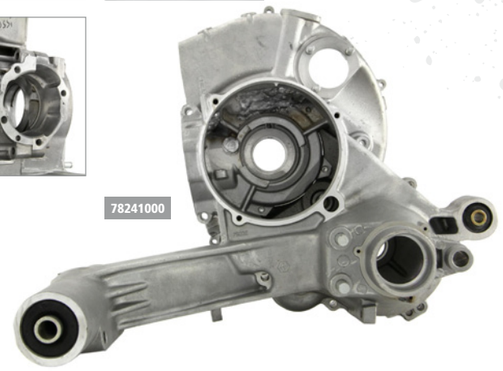














Geschwungener Kickstarter

Der geschwungene Kickstarter macht sich hervorragend auf einem PX Motor im Oldie Chassis:

Art.-Nr. 75122000 **40,00 €**

Silentgummi Motorgehäuse Motorschwinge

für Vespa alle Modelle

Silentgummis sind für ein gutes Fahrverhalten entscheidend. Wer seine Vespa viel fährt, sich oft und gerne in Kurven legt oder auch ihr gewichtsmäßig einiges zumutet, sollte unbedingt öfter einmal die Silentgummis austauschen. Bei Rennrollern ist dies eine Selbstverständlichkeit. Alltagsfahrer werden erstaunt sein, wie schön es sich mit neuen Silentgummis fährt. Silentgummis sind eine Motorlagerung. Sie reduzieren die Vibrationen, die auf den Rahmen übertragen werden. Wir haben sie für die meisten Vespa Modelle lagernd. In Kleinserien werden die Gummis der älteren Modelle neu aufgelegt. **PIAGGIO** kann noch einige für die neueren Modelle liefern. Um Qualitätsschwankungen und Lieferengpässe bei den Herstellern auszugleich, haben wir meist mehrere Ausführungen im Programm. Innovativ sind die Silentgummis für die Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/PX80-150/PE/Lusso, welche die Bauart der späteren Modelle übernommen haben. Sie sind nicht serienmäßig verbaut, aber eine große Vereinfachung bei der Montage. In der **SERIE PRO** Linie haben wir die Silentgummis von **JOCKEY`S BOXENSTOP** aufgenommen. Sie sind härter als die originalen, leben dadurch länger und das Fahrwerk wird optimiert. Dennoch vibriert der Roller nicht mehr als mit den originalen Gummis. Es gibt eigene Versionen für den Breitreifenumbau. Normalerweise wird bei diesem Umbau der Silentgummi durch die Modifikation des Motorgehäuses geschwächt. Diese Gummis sind die Lösung und „es ist fazinierend, wie schön sich selbst eine PX/T5 durch die Kurven bewegen kann." So der Lambretta-Süchtige Markus W. von JOCKEY´S.

FRAIT Pflichtaustausch bei einer Motorüberholung. Wer auf härtere Stoßdämpfer umrüstet, sollte unbedingt auch die Silentgummis erneuern.

SIP-TIPP Am besten auch gleich die Distanzscheiben und- buchsen mitaustauschen. Mit Kupferpaste wird Korrosion verhindert. Mit härterem Stoßdämpfer das Fahrwerk weiter optimieren.

SIP-COMMUNITY User „ThomasN" (zu Art.-Nr. 17472400): „Passt wunderbar. Der Roller fährt wieder sicher und das Hinterrad sitzt wieder gerade im Rahmen."

SIP-COMMUNITY User „remolo" (zu Art.-Nr. 17472600): „Passgenau und einfache Montage, in weniger als fünf Minuten waren sie drin."



Silentgummi inkl. Motorbolzen		Art.-Nr.	€
für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/PX80-150/PE/Lusso	LML	17472710	27,90
für Vespa 200 Rally 2°/P200E/PX200 E Lusso/´98, passt auch Vespa 180/200 Rally 1°*	LML	17472200	29,90

* in Verbindung mit Distanzscheibe Art.-Nr. 17453900































Silentgummi Motorschwinge	Position	Hersteller	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 V1-33/VM/VN1T/Hoffmann	links/rechts		17472100	8,90
für Vespa 125 VN2T/150 VL/VB1/VD/VGL1/GS	links/rechts		17472900	12,90
für Vespa 125 V1-33/VM/VN/Hoffmann//150 VL/VB1/VD/VGL1/GS	oben		17472300	10,70
für Vespa 125 VNA/VNB1-2T 2°/150 VBA/VBB1T 1°	links	PIAGGIO	47947000	29,00
für Vespa 125 VNA/VNB1-2T 2°/150 VBA/VBB1T 1°	rechts		48035000	22,00
für Vespa 50 1°/S 1°/90 1°/125 VNB2T 2°-TS/150 VBB1T 2°-Super/PX80-150/PE/Lusso	links	PIAGGIO	59588000	7,90
für Vespa 50 1°/S 1°/90 1°/125 VNB2T 2°-TS/150 VBB1T 2°-Super/PX80-150/PE/Lusso	rechts	PIAGGIO	59589000	7,90
für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/PX80-150/PE/Lusso, Paar	links & rechts		17472600	24,90
für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/PX80-150/PE/Lusso, Paar, Premium Qualität	links & rechts		17472610	49,00
für Vespa 50 2°/N/L/R/S 2°/Special/SR/SS/PK50/S/SS	links/rechts	SIP	11204000	6,20
für Vespa 90 2°-125/PV/ET3/PK80-125 S/PK125/ETS/N/XL2	links/rechts		11220400	13,20
für Vespa 90 2°-125/PV/ET3/PK80-125 S/PK125/ETS/N/XL2	links/rechts	PIAGGIO	11220410	22,00
für Vespa 160 GS/180 SS *	rechts	PIAGGIO	17472400	14,90
für Vespa 160 GS/180 SS/180-200 Rally 1°, Paar	links & rechts		17472720	49,00
für Vespa 160 GS/180 SS/180-200 Rally 1°, Paar	links & rechts	SERIE PRO by JB	17472700	68,00
für Vespa 200 Rally 2°/P200E/PX200 E/Lusso/´98, passt auch Vespa 180/200 Rally 1° *	links/rechts	PIAGGIO	17472400	14,90
für Vespa 200 Rally 2°/P200E/PX200 E/Lusso/´98, Paar	links & rechts	SERIE PRO by JB	17474100	65,00
für Vespa 200 Rally 2°/P200E/PX200 E/Lusso/´98, Paar, für Breitreifenumbau	links & rechts	SERIE PRO by JB	17474200	69,00
für Vespa T5	links	PIAGGIO	17472400	14,90
für Vespa T5, Paar	links & rechts	SERIE PRO by JB	17474300	65,00
für Vespa T5, Paar, für Breitreifenumbau	links & rechts	SERIE PRO by JB	17474400	65,00
für Vespa PK50 XL FL/HP/N/Rush/PK125 N	rechts	SIP	11204000	6,20
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/Automatica/125 VNA-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa	Stoßdämpfer-aufnahme	PIAGGIO	4031600	2,60

* in Verbindung mit Distanzscheibe Art.-Nr. 17453900

Motorbolzen

für Vespa alle Modelle

Motorbolzen	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 V1-15/V30T -> 228596, M10x42mm, vernickelt, Paar	78724070	19,90
für Vespa 125 V30 2°-33/VM/VN/150 VL/VB1/VD/VGL1/GS, M12x42mm	78724080	5,90
für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa, M14x210mm	87500000	8,90
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2/Automatica, M10x210mm	87501000	5,40
Mutter M10	15252000	1,80
Mutter M14	21214000	1,20
Sprengring, M10	16411000	0,50
Sicherungsscheibe NORD-LOCK, M10	80101000	0,90
Sprengring, M12	16412000	0,80
Sicherungsscheibe NORD-LOCK, M12	80101200	1,40
Sprengring, M14	16414000	0,80
Sicherungsscheibe NORD-LOCK, M14	80101400	1,70


78724070


78724080


87500000


87501000


15252000


21214000


16414000


80101400

Schrauben Motor

für Vespa alle Modelle

Wer selbst an seiner Vespa schraubt, sollte immer die wichtigsten **Kleinteile** zu Hause haben. Nichts ist ärgerlicher, als dass man inmitten einer Schrauborgie von einem fehlenden oder defekten Cent-Teil ausgebremst wird. Daher sind hier einige der Evergreens aufgelistet.


84200000


87130000


87140000


84990000


84190000


87160000

Schrauben Motor		Art.-Nr.	€
M7x42m	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2	84200000	1,90
M7x49mm	für Vespa 125 V1-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa	87130000	2,30
M7x54mm	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2/T5/Cosa	87140000	2,30
M7x75mm	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2	84990000	2,60
M7x80mm	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2/PX80-200 E Lusso Elestart/´98/MY/´11/T5 Elestart	84190000	2,60
M7x94mm	für Vespa 125 VNA 2°-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa	87160000	2,80
M6x?mm	für Vespa PK50 XL/N Automatica/Plurimatic	31099000	1,20
M6x25mm	für Vespa PK80-125 S Automatica	31092000	0,80
M6x70mm	für Vespa PK50-125 S/XL/N Automatica/Plurimatic	87141000	3,20



Schraubenkits

für Vespa alle Modelle

All diejenigen, die sich die Zeit für das Zusammensuchen der einzelnen Schrauben, Muttern, Scheiben und Sprengringe sparen möchten, greifen am besten auf die **„Schrauben Kits Motor"** zurück. Eine fast unzählbare Menge an Kleinteilen sind in den **„Schrauben Kits Motor und Rahmen"** enthalten.

Neben allen Arten von Schrauben sind hier Federn, Muttern, Sicherungsringe, Bremsnocken, Hauptständerbleche, usw. enthalten. Diese Kits sind ideale Ersatzteile-Wundertüten. Auch für Vespamodelle, die nicht explizit angeben sind.

Schrauben Kits		Art.-Nr.	€
Motor	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2	90009000	25,00
Motor	für Vespa 125 VNA 2°-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa	90004000	22,00
Motor & Rahmen	für Vespa 50-125/PV/ET3	76185500	55,00
Motor & Rahmen	für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB, 300 Teile	76185600	72,00
Motor & Rahmen	für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/Veloce, 300 Teile	76185700	72,00
Motor & Rahmen	für Vespa PX80-150 E/Lusso, 300 Teile	76185800	75,00


76185700


90009000


76185600


90004000


76185500


94350000


3111000


93846000


39701000

Schraube Öleinlass/Ölablass		Art.-Nr.	€
Schraube Öleinlass	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/125 V1-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally	94350000	1,70
Schraube Öleinlass	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa	31111000	1,20
Schraube Ölablass	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/125 VNA-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa	94350000	1,70
Schraube Ölablass	für Vespa 160 GS/180 SS	93846000	15,00
Dichtring Öleinlass/Ölablass	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/125 V1-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa	39701000	0,70

Schrauben Kit GRAND SPORT Öleinlass/Ölablass

Grand-Sport



für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/125 VNA-TS/150 VBA-Super/ Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Schraubenpaar, bestehend aus 1 x ohne Magnet **(Öleinfüllschraube)** und 1 x mit Magnet **(Ölablassschraube)**. Einfach gegen die bestehenden Schrauben austauschen. Die Schrauben sind mit einem runden Sitz als vollständige Auflagefläche für die Dichtung und beste Abdichtung ausgestattet. Die Bohrung für den Sicherungsdraht ist höher positioniert, noch bessere Montage des Sicherungsdrahts. Es werden 2 Dichtringe mitgeliefert, Material synthetische Faser, Farbe rot, Dicke 1,0mm.

SIP-COMMUNITY User „Schmeiser": „Perfekt. Man glaubt gar nicht, wieviel Metallabrieb in solch einem Vespa Motor entsteht! Auf jeden Fall kaufen. Pflicht für jeden Motor!"

Schrauben Kit GRAND SPORT		Art.-Nr.	€
Öleinlass/ Ölablass	magnetisch	94355000	10,90

Muttern, Sprengringe, Unterlegscheiben

Viele weitere Muttern, Sprengringe und Unterlegscheiben in anderen Ausführungen und Größen findet man unter **www.sip-scootershop.de**

Muttern, Sprengringe, Unterlegscheiben	M8		M7		M6	
Bezeichnung	Art.-Nr.	€	Art.-Nr.	€	Art.-Nr.	€
Mutter	87180000	0,20	87170000	0,30	17827000	0,20
Muttern Kit, 50 Stck	87185000	7,90 (0,16 €/Stck)	87175000	13,90 (0,28 €/Stck)	17827500	7,20 (0,14 €/Stck)
Mutter, selbstsichernd	PI200800	0,30	87172000	0,40	88840000	0,30
Mutter, Pikenut, verchromt, §	87303000	2,50	87307000	2,60	87302000	2,20
Mutter, Acorn, verchromt	87301000	2,10	87308000	2,40	87300100	0,70
Sprengring	80005000	0,20	80003000	0,20	80008000	0,20
Sprengring Kit, 100 Stck,	80005500	15,90 (0,16 €/Stck)	80003500	17,90 (0,18 €/Stck)	80008500	14,90 (0,15 €/Stck)
Sicherungsscheibe NORD-LOCK	80108000	0,80	80107000	0,80	80106000	0,80
Sicherungsscheiben Kit NORD-LOCK, 10 Stck	80108J00	7,20 (0,72 €/Stck)	80107J00	7,20 (0,72 €/Stck)	80106J00	7,20 (0,72 €/Stck)
Unterlegscheibe	80002000	0,20	80001000	0,20	80009000	0,20
Unterlegscheiben Kit, 100 stck	80002500	15,90 (0,16 €/Stck)	80001500	17,90 (0,18 €/Stck)	80009500	12,90 (0,13 €/Stck)













Sicherungsscheibe NORD-LOCK

Wegweisend sind die neuen **NORD-LOCK Keilsicherungsscheiben**. Dieses hochwertige Schraubensicherungssystem bietet zusätzliche Sicherheit für hochbelastete und unter Vibrationen stehende Fahrzeugteile. Ein unbeabsichtigtes Lösen von Schraubverbindungen gibt es damit nicht mehr.

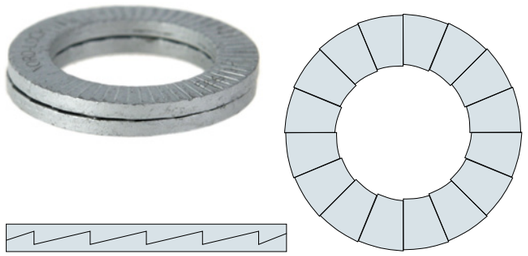
Das **NORD-LOCK Sicherungssystem** besteht aus einem Scheibenpaar. Jede Scheibe besitzt auf der Außenseite eine niedrige, scharfkantige Verzahnung und auf den zueinander liegenden Innenflächen sogenannte Keilflächen. Bei der Montage wird die Schraube/ Mutter ganz normal nach Herstellerangaben festgezogen. Sollte sich nun die Schraube/ Mutter lösen wollen, verhindert die Keilwirkung der innenliegenden Flächen ein Lösen der Verbindung. Die Keilwirkung bewirkt eine Erhöhung der Klemmkraft, die Vorspannung wird vergrößert.

Die Vorteile liegen klar auf der Hand: Maximale Sicherheit beim Sichern von Schraubverbindungen, einfache Montage und Demontage, kein Schraubensicherungsmittel erforderlich, immer zuverlässige Schraubensicherung – egal ob unter trockenen oder geschmierten Bedingungen, oberflächenschonend und wiederverwendbar, perfekt für vibrierende Bauteile und Rasselkisten. Ein Must-have für Bremszangen, Felgen, Verkleidungsteile, Stoßdämpfer , …

Hinweis: Zur Demontage ist im ersten Moment etwas mehr Kraft von Nöten, da die Keilflächen übereinander gleiten müssen. Nord-Lock Sicherungsscheiben werden immer ohne zusätzliche Unterlegscheiben/ Federringe, etc. verwendet, ansonsten wird das generelle Funktionsprinzip des Sicherungssystems außer Kraft gesetzt.

NORD-LOCK®

Sicherungsscheibe NORD-LOCK	Stck Art.-Nr.	€	10 Stck Art.-Nr.	€
M6	80106000	0,80	80106J00	7,20 (0,72 €/Stck)
M7 (1/4")	80107000	0,80	80107J00	7,20 (0,72 €/Stck)
M8	80108000	0,80	80108J00	7,20 (0,72 €/Stck)
M9 (3/8")	80109000	0,90	80109J00	8,10 (0,81 €/Stck)
M10	80101000	0,90	801010J0	8,10 (0,81 €/Stck)
M12	80101200	1,40	801012J0	12,60 (1,26 €/Stck)
M14	80101400	1,70	801014J0	14,90 (1,49 €/Stck)



Vespa Gang 70s Schweiz

Was ist die Vespa-Gang? Eine Gruppe leicht verrückter Snowboarder, die das Fehlen von Schnee während der Sommermonate nicht ausstehen konnte, und nach neuen Freeride-Möglichkeiten suchte. Nach einigen Experimenten fand sich das ideale Gerät: die VESPA! Die Vespa Gang tauscht ab Ostern ihre Snowboards gegen den italienischen Motorroller-Klassiker aus und die Straßen werden zu Pisten.

Wer ist die Vespa Gang? Eine Horde Snowboarder, Skifahrer, Rallye-Piloten, Karate-Experten, Camper, Jäger, Mountainbiker, Punker, Profiler – kurz junge Schweizer, die nach der Arbeit noch jede Menge Bedarf verspüren, Adrenalin zu produzieren. Eine SMS oder eine email an die Gang, und Tschock, Kick, Gas – das Rennen beginnt.

Das ist der Grund, warum sie die mythische »THE VESPA GANG« gründeten!

Freerider, die sich in Vespafahrer verwandeln, wenn sich die Berge den Bikini anziehen …

www.70s.ch



§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Dichtsatz Motor

für Vespa alle Modelle

Sobald ein Motor einige 10.000km geleistet hat, lange nicht bewegt worden ist, er getunt wird oder übermäßig tropft, sollte er einer gründlichen Motorrevision unterzogen werden. Lager, Dichtungen, Wellendichtringe, Schaltkreuz und Primärkit werden dann erneuert.

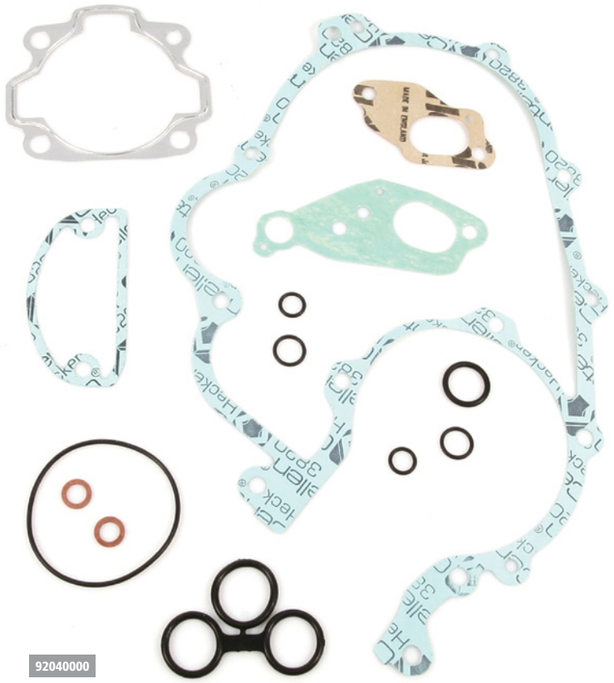
Alle dafür benötigten Motordichtungen sind in den **Dichtsätzen Motor** enthalten. Die Dichtsätze von PIAGGIO unterscheiden sich von den Standard Dichtsätzen meist durch stärkere Papierdichtungen. Zudem haben sie – modellabhängig - O-Ringe im Lieferumfang enthalten. Oft sind die Unterschiede zwischen den Modellen gering: Dichtung Vergaserwanne mit oder ohne Loch für die Getrenntschmierung, Zylinderfußdichtung in Metall oder Papier, etc. Da eine Motorüberholung nicht aufgeschoben werden sollte, empfehlen wir, bei Lieferengpässen entweder den Hersteller (Standard/PIAGGIO) oder das Modell zu variieren.

Die Dichtungen sollten vor dem Einbau eingefettet werden. Bei alten Motoren empfehlen wir, die Dichtungen zusätzlich mit Dichtmasse einzustreichen.

SIP-TIPP Auch den passenden Vergaserdichtsatz, den O-Ring Kupplungsdeckel und bei Tuningzylindern den entsprechenden Dichtsatz Zylinder mitbestellen. Neue Wellendichtringe und Getriebeöl sind ebenfalls Pflicht.

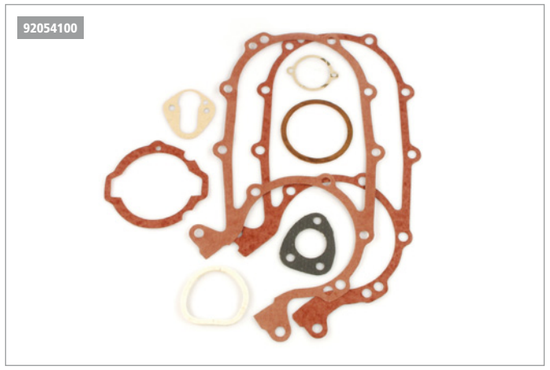
SIP-COMMUNITY User „davidbue“ (über Art.-Nr. 92055000): „This kit’s a bang for the bucks.“

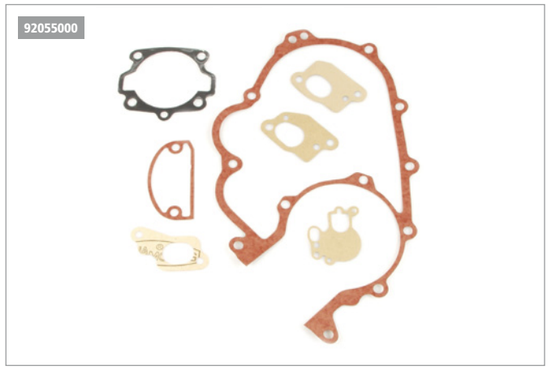
SIP-COMMUNITY User „tcpip“ (über Art.-Nr. 92040000): „Super. Gut verpackt, passgenau und günstig. Tip Top.“

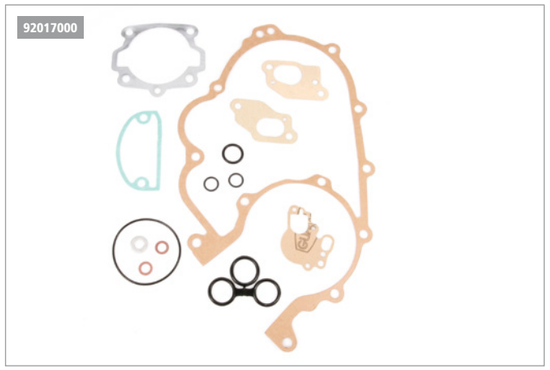

92040000

Dichtsatz Motor	Standard Art.-Nr.	€	PIAGGIO Art.-Nr.	€
für Vespa 125 V1-15/V30-33/Hoffmann A/B	92006000	15,90	92016000	22,90
für Vespa 125 VM/VN/Hoffmann/150 VL/VB1/VD/VGL1	92054100	12,90	92054000	19,90
für Vespa 150 GS VS1/VD1	92051100	10,20	92051000	16,90
für Vespa 150 GS VS4-5/VD2	92056100	14,90	92056000	16,90
für Vespa 125 VNA/VNB1-2/150 VBA, 2 Überströmer	92055100	10,20	92053000	14,90
für Vespa 125 VNB3-6/150 VBB/VGLA/B, 2 Überströmer, passt auch für Vespa 125 VNA/VNB1-2/150 VBA	92055100	10,20	92055000	14,90
für Vespa 125 GT/GTR 1°/Super/150 GL/Sprint 2°/Super 1° *, 2 Überströmer	92007000	7,90	92017000	12,90
für Vespa 125 GTR 1°/150 Super 1° *, 2 Überströmer, mit Getrennschmierung	-		92017000	12,90
für Vespa 125 GTR 2°/TS 1°/150 Sprint 2°/V 1°/Super 2° **, 3 Überströmer	13095000	8,20	92018000	11,90
für Vespa 160 GS/180 SS	92052100	11,90	92052000	16,90
für Vespa 180 Rally	92058100	10,20	92058000	16,90
für Vespa 125 GTR 3°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 3°/P80-150X/P150S/PX80-150E/P150S/Cosa 1 125-150, ***	92000000	5,70	92015000	10,90
für Vespa 125 GTR 3°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 3°/PX80-150 E/Lusso/˙98/MY/˙11/P150S/Cosa 125-150, mit Getrenntschmierung	92001000	6,70	92040000	10,90
für LML Vespa 125-150 Star DLX/Deluxe/Belladonna/Stella, mit Membraneinlass	92059000	17,90	-	
für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E	92010000	5,70	92012000	10,90
für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/˙98/MY/Cosa 200, mit Getrenntschmierung	92011000	5,70	92050000	10,90
für Vespa T5, mit/ohne Getrenntschmierung	92020000	6,70	92990000	10,50
für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS/90/Racer/SS/125	92030000	5,70	92970000	10,90
für Vespa 100/125 PV/ET3	92030000	5,70	92971000	10,90
für Vespa PK50/S/Lusso/XL/XL2/FL/HP/N/Rush	92950000	5,70	92981000	10,90
für Vespa PK50 SS/PK80-125 S/PK125/ETS/N/XL/XL2	92960000	7,90	92980000	10,90
für Vespa PK50-125 S/N/Rush/XL Automatica	-	-	92014000	22,90
für Piaggio Ape 50	10068650	5,70	15391200	12,90
für Lambretta DL/GP/LI/LIS 125	92991000	10,90	-	
für Lambretta DL/GP/LI/LIS 150	92992000	10,90	-	
für Lambretta TV 175 (Serie 2-3)	92993000	10,90	-	
für Lambretta DL/GP/SX/TV 200	92994000	10,90	-	

Grenzfahrgestellnummern bei den unterschiedlichen Modellen:
* GT VNL2T 30001 ->/ GTR VNL2T ->138956/ Sprint VLB1T 012665->/ Super VBC1T -> 328128
** GTR VNL2T 138957 -> 145900 (e)/ TS VNL3T -> 18138/ Sprint VLB1T 105200 -> (e)/Sprint V VLB1T -> 294259/ Super VBC 328128 -> 412373
*** GTR VNL2T 145901 -> / TS VNL3T 18139 ->/ Sprint V VLB1T 294260 ->/Vespa 150 Super VBC1T 412374 ->


92054100


92055000


92017000


92015000


92012000


92970000

Dichtsatz SIP PREMIUM

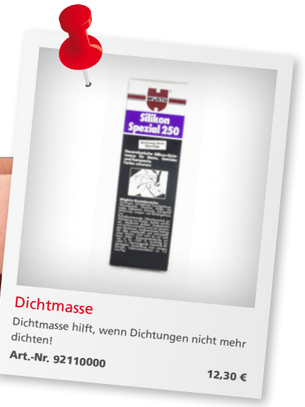
Jede Motorkomponete wird verbessert. Nur die Dichtungen nicht. Daher lassen wir unsere **SIP PREMIUM Dichtsätze** bei einer renommierten italienischen Dichtungsfirma produzieren und ersetzen alle Papierdichtungen durch FASIT Dichtungen. Dieses Material ist eine asbestfreie Mischung zelluloser und synthetischer Fasern, welche eine sehr effektive Abdichtung ermöglicht. Nicht umsonst werden in modernen Motoren solche Abdichtungen verwendet. Die Dichtsätze enthalten Dichtungen für mehrere Motortypen und decken daher eine größere Modellgruppe ab, z.B. mit / ohne Getrennschmierung, 50ccm und 125ccm, etc. Die Dichtung für den Kupplungsdeckel und die O-Ringe sind ebenfalls enthalten.

Dichtsatz Motor SIP PREMIUM Art.-Nr.	€	
für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB/VGLA/B	92977000	22,90
für Vespa 125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V/ Super/PX80-200/PE/Lusso/˙98/MY/˙11/Cosa	92976000	22,90
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2	92975000	19,90

Dichtungen für Zylinder, Vergaser, Tanks, Hupen, Rücklichter sind in den jeweiligen Kapiteln zu finden.

Weitere Dichtungen gibt es in den Explosionszeichnungen unter **www.sip-scootershop.com/de/ersatzteile**





Dichtmasse
Dichtmasse hilft, wenn Dichtungen nicht mehr dichten!
Art.-Nr. 92110000
12,30 €

Wellendichtringe Motor

für Vespa, alle Modelle

Radial-**Wellendichtringe** (RWDR) werden mit festem Sitz im Gehäuse eingebaut. Ihre Dichtlippe läuft auf der Oberfläche der sich drehenden Welle und wird meist von einer Schlauchfeder (Wurmfeder) radial auf die Wellenoberfläche gedrückt. Wellendichtringe unterliegen dem Verschleiß und müssen bei jeder Motorrevision getauscht werden. Lange Standzeiten führen zu Schäden an den Wellendichtringen. Im Stand hochdrehende Motoren können ein Zeichen für einen defekten LIMA Wellendichtring sein. Benzin im Getriebeöl deutet auf einen defekten KULU Wellendichtring hin. Wir haben unterschiedliche Hersteller im Programm, die auch unterschiedliche Materialien liefern.

Blaue und schwarze Wellendichtringe sind aus Synthesekautschuk (NBR) hergestellt. Die blauen sind meist von CORTECO. Sie haben eine höhere Reißdehnung als die Schwarzen. Die Schwarzen wurden original in fast allen Vespamodellen verbaut. Die braunen sind aus Fluor-Elastomer (FKM). Sie halten höhere Temperaturen aus (bis 160°), haben eine höhere Abrieb- und Ölbeständigkeit. Beide Arten finden eine breite Anwendung bei 2-Takt Motoren. Auch bei SIP gibt es Fanlager für jede Wellendichtringart. Daher haben wir alle im Programm und halten es wie PIAGGIO: Die liefern sowohl schwarze, wie blaue und braune Wellendichtringe.

Hinweis: Bei Druckunterschieden zwischen den durch die Dichtung getrennten Bereichen sollte die offene Seite des Dichtrings dem Bereich mit höherem Druck zugewandt sein. Die Dichtlippe wird dann durch den Druckunterschied an die Welle gedrückt.

SIP-TIPP Mit Loctite Wellendichtringsicherung lassen sich Wellendichtringe auch in ausgeschlagenen Gehäusesitzen abdichten.



Loctite 603

Loctite 603 dichtet perfekt Wellendichtringe in Motorgehäusen ab

Art.-Nr. 14105000 **14,30 €**

Wellendichtringsatz Motor

für Vespa, alle Modelle

Wir haben **Wellendichtringsätze** von **PIAGGIO, PASCOLI** und **RMS** im Programm. Einige Sätze stellen wir auch selbst zusammen. Alle Lieferanten greifen auf **CORTECO, ROLF** oder andere Wellendichtringhersteller zurück. Die PIAGGIO der jüngeren Modelle haben einen Metall Kupplungswellendichtring verbaut. Die PASCOLI enthalten zudem O-Ringe. Für jeden Motortyp gibt es somit mehrere Alternativen. Damit werden auch Lieferprobleme der Lieferanten aufgefangen. Die Grenzfahrgestellnummern sind bei PIAGGIO, PIAGGIO Vintage und PASCOLI bei einigen Oldies unterschiedlich. Wer sich nicht 100% sicher ist, prüft vor der Bestellung die im Motor verbauten Größen.

Die runde oder eckige Aussparung beim Wellendichtring LIMA/KULU der Oldiemodelle ermöglicht eine Spülung des Lagers mit Benzin-Ölgemisch. Die Form der Aussparung ist für die Funktion unerheblich. Ein WDR mit runder Aussparung kann also auch in einem Motor montiert werden, in dem ein WDR mit eckiger Aussparung verbaut war.

Wellendichtringsatz	LIMA	KULU	Antriebswelle	Standard/PIAGGIO[1] Art.-Nr.	€	PASCOLI[2]/PIAGGIO Art.-Nr.	€
für Vespa 125 V1-15	17x35x8	17x35x8	27x42x10	91130000[1]	24,90	91131000[2]	32,00
für Vespa 125 V1-15/V30-33/Hoffmann bis `52	18x35x8	18x35x8	27x42x10	91130000[1]	24,90	-	-
für Vespa 125 V30-33/Hoffmann ab `52/VM	20x40x6	20x40x6	27x42x10	91140000[1]	32,00	91141000[2]	32,00
für Vespa 125 VN/150 VL/VB1/VD/VGL1	20x40x6	20x40x6	27x42x10	91140000[1]	32,00	91142000[2]	32,00
für Vespa 125 VNA1-2 1°/150 VBA 1°, runde Aussparung	20x40x6	20x40x6	27x37x7	91052700	17,90	-	-
für Vespa 125 VNA2 2°/150 VBA 2°, runde Aussparung	20x40x6	20x62x6,5	27x37x7	91052300	17,90	91052100[2]	32,00
für Vespa 125 VNA2 2°/VNB/GT 1°/GTR 1°/150 VBA 2°/VBB/VGLA/B/GL/Sprint 1°/V 1° ab A, eckige Aussparung, schwarz	20x40x6	20x62x6,5	27x37x7	91052000	17,90	91052200[2]	31,00
für Vespa 125 VNA2 2°/VNB/GT 1°/GTR 1°/150 VBA 2°/VBB/VGLA/B/GL/Sprint 1°/V 1° ab A, eckige Aussparung, blau, CORTECO	20x40x6	20x62x6,5	27x37x7	91052400	22,00	-	-
für Vespa 125 Super/150 Super 1°, eckige Aussparung	20x40x6	20x62x6,5	30x40x7	91059000	18,90	-	-
für Vespa 125 GT 2°/GTR 2°/TS 1°/150 Sprint 2°/V 2° ab B, eckige Aussparung, schwarz	20x40x6	20x62x6,5	27x47x6	91054000	18,90	-	-
für Vespa 125 GT 2°/GTR 2°/TS 1°/150 Sprint 2°/V 2° ab B, eckige Aussparung, blau, CORTECO	20x40x6	20x62x6,5	27x47x6	91054100	22,00	-	-
für Vespa 150 GS	20x40x6	20x40x6	35x47x7	91056000	18,90	91056100[2]	31,00
für Vespa 160 GS/180 SS	52x32x5 / 24,9x45x6,5	32x57x61x6	30x40x7	91092000	24,90	91093000[2]	39,00
für Vespa 180 SS	52x32x5 / 24,9x45x6,5	32x57x61x6	27x37x7	-	-	91095000[2]	39,00
für Vespa 180 Rally	24x40x7	31x62x5.8/4.3	27x37x7	91058000	14,90	-	-
für Vespa 200 VSE1T -> 33996	24x40x7	31x62x5.8/4.3	27x47x6	91057000	14,90	-	-
für Vespa 125 GTR 3°/TS 2°/150 Sprint V 3°/200 Rally 2°/P80-150X/P200 E 1°/PX80-200E 1° ab C, schwarz	24x35x6	31x62x5.8/4.3	27x47x6	91050000	9,20	91070000*	18,90
für Vespa 125 GTR 3°/TS 2°/150 Sprint V 3°/200 Rally 2°/P80-150X/P200 E 1°/PX80-200E 1° ab C, blau, CORTECO	24x35x6	31x62x5.8/4.3	27x47x6	91070200	14,90	-	-
für Vespa 150 Super 2°/P150S/P200 E 2°/PX80-200E 2°/PX80-200 E Lusso 1°/T5/Cosa 1 ab D	24x35x6	31x62x5.8/4.3	30x47x6	91060000	9,20	91080000*	23,00
für Vespa PX80-200 E Lusso 2°/`98`MY`11/T5/Cosa	24x35x6	31x62x5.8/4.3	27x42x10/7	91011000	9,20	91090000*	19,90
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125 1°/PK50SS	19x32x7	22.7x47x7/7.5	27x37x7	91100000	8,20	91200000	13,50
für Vespa PK50 2°/S 2°/SS/XL/XL2/FL/HP/N/Rush/PK80-100 S 2°/PK125 2°/S 1° ab E	20x32x7	22.7x47x7/7.5	27x37x7	91110000	8,70	91201000	12,90
für Vespa PK125 ETS/N/XL/XL2	24x35x6	22.7x47x7/7.5	27x37x7	91120000	9,20	91125000**	13,90
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/PK50 SS/XL/XL2/FL/N/Rush, zur Umrüstung auf ETS-Welle	24x32x7	22.7x47x7/7.5	27x37x7	91126000	19,90	-	-

* Wellendichtring KULU = Metall
** blau/blau/schwarz







Grenzfahrgestellnummern:

A : Vespa 125 VNA2M 091393->/GT VNL2T 30001 -> 76107/GTR VNL2T 100001 -> 118278/Vespa 150 VBA1M 313584 ->/Sprint VLB1T -> 1151814/Sprint V VLB1T -> 165002

B : Vespa 125 GT VNL2T 76108 ->/GTR VNL2T 118279 -> 145900/TS VNL3T -> 18138/150 Sprint VLB1T 1151815 ->/Sprint V VLB1T 165003 -> 294259

C: Vespa GTR VNL2T 145901 -> /TS VNL3T 18139 ->/150 Sprint V VLB1T 294260 ->/200 Rally VSE1T 33997->/PX80 V8X1T -> 100000/PX125 VNX2T -> 87953/PX150 VLX1T -> 455339/P200E VSX1T -> 153347

D: Vespa 150 Super VBC1T 412374 ->/ PX80 V8X1T -> 106860/-> 3000996/PX125 VNX2T 87954 -> 280358/PX150 VLX1T 455340 -> 711687/PX200 VSX1T 153348 -> 390401/ -> 3012203

E: Vespa PK50 V5X1T 14532->/PK50 S V5X2T 181679 ->/3007755 ->/100 V9B1T 50001->/PK80 S V8X5 5635 ->/ PK100 S V9X1 41359 ->/PK125 VMX1 7413 ->/PK125 S VMX5 -> 62606/3007791 ->

Pierre, SIP beantwortet:

Was ist eigentlich KULU und LIMA?



Mit KULU meinen wir die Kupplungsseite des Motors, mit LIMA ist die Lichtmaschinenseite gemeint.

Wellendichtringsatz Kurbelwelle POLINI

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-100/S/XL/XL2/PK125/S 1°

Die POLINI **Wellendichtringsätze** sind gegenüber herkömmlichen Wellendichtringen thermisch höher beanspruchbar und weisen eine bessere Beständigkeit gegen Sprit und Öl aus. Ihr Körper ist aus FPM, der Grundkörper aus Stahl und die Lauffläche ist PTFE beschichtet.

Sie sind derzeit für die Kurbelwellen der Smallframe mit 19mm und 20mm Wellendichtringsitz erhältlich.

FREIT Die PFTE Wellendichtringe eignen sich für High End Motoren genauso gut wie für Serienmotoren.





Wellendichtringsatz Kurbelwelle POLINI	LIMA	KULU	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125 1°/PK50SS	19x32x7	22.7x47x7/7.5	P2850005	17,90
für Vespa PK50 2°/S 2°/SS/XL/XL2/FL/HP/N/Rush/PK80-100 S 2°/PK125 2°/S 1° *	20x32x7	22.7x47x7/7.5	P2850006	17,90

* Vespa PK50 V5X1T 14532->/PK50 S V5X2T 181679 ->/3007755 ->/100 V9B1T 50001->/PK80 S V8X5 5635 -> / PK100 S V9X1 41359 ->/PK125 VMX1 7413 ->/PK125 S VMX5 -> 62606/3007791 ->



Wellendichtring Kurbelwelle LIMA

Die runde oder eckige Aussparung beim **Wellendichtring LIMA/KULU** der Oldiemodelle ermöglicht eine Spülung des Lagers mit Benzin-Ölgemisch. Die Form der Aussparung ist für die Funktion unerheblich. Ein WDR mit runder Aussparung kann also auch in einem Motor montiert werden, in dem ein WDR mit eckiger Aussparung verbaut war.

Wellendichtring Kurbelwelle LIMA	[mm]	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 V1-15/V30-33/Hoffmann bis `52	18x35x8	91024000	12,90
für Vespa 125 V30-33/Hoffmann ab `52	20x40x6	40067000	6,50
für Vespa 125 VM/VN/VNA1-2 1°/150 VB1/VBA1°/VL/VD/VGL1/GS, runde Aussparung	20x40x6	40068000	7,00
für Vespa 125 VNA2 2°/VNB/GT/GTR 1°/Super/TS 1°/150 VBA 2°/VBB/VGLA/B/GL/Super 1°/Sprint/V 1° *, eckige Aussparung, schwarz	20x40x6	40065000	7,00
für Vespa 125 VNA2 2°/VNB/GT/GTR 1°/Super/TS 1°/150 VBA 2°/VBB/VGLA/B/GL/Super 1°/Sprint/V 1° *, eckige Ausspa-rung, blau, CORTECO	20x40x6	40065100	6,40
für Vespa 160 GS/180 SS, innen	52x32x5	40066000	10,90
für Vespa 160 GS/180 SS, außen	24,9x45x6,5	91048000	5,30
für Vespa 180/200 Rally 1° VSE1T -> 33996	24x40x7	91021000	5,90
für Vespa 180/200 Rally 1° VSE1T -> 33996, blau, CORTECO	24x40x7	91026000	5,90
für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/200 Rally 2°/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa **, schwarz	24x35x6	91020000	3,60
für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/200 Rally 2°/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa **, blau, CORTECO	24x35x6	91025000	4,90
für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/200 Rally 2°/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa **, verstärkt	24x35x7	43458200	9,20
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125 1°/PK50SS, schwarz	19x32x7	15557900	3,40
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125 1°/PK50SS, braun, CORTECO	19x32x7	15557910	5,90
für Vespa PK50 2°/S 2°/SS/XL/XL2/FL/HP/N/Rush/PK80-100 S 2°/PK125 2°/S 1° ***, schwarz	20x32x7	15579000	3,90
für Vespa PK50 2°/S 2°/SS/XL/XL2/FL/HP/N/Rush/PK80-100 S 2°/PK125 2°/S 1° ***, blau, CORTECO	20x32x7	15579100	6,20
für Vespa PK125 S 2°/ETS/N/XL/XL2, schwarz	24x35x6	91020000	3,60
für Vespa PK125 S 2°/ETS/N/XL/XL2, blau, CORTECO	24x35x6	91025000	4,90
für Vespa PK125 S 2°/ETS/N/XL/XL2, verstärkt	24x35x7	43458200	9,20
für Vespa PK50 XL/N Plurimatic/Automatica	45x60x5,5	91023000	6,20
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/PK50 SS/XL/XL2/FL/N/Rush, zur Umrüstung auf ETS-Welle, blau	24x32x7	15582000	11,90

* Vespa 125 VNA2M 091393->/GTR VNL2T -> 145900/TS VNL3T -> 18138/150 VBA1M 313584 ->/ Sprint V VLB1T -> 294259/ Super VBC1T -> 412373
**Vespa GTR VNL2T 145901 ->/ TS VNL3T 18139 ->/ Sprint V VLB1T 294260 ->/ Super VBC1T 412374->/ Rally VSE 33997->
***Vespa PK50 V5X1T 14532->/PK50 S V5X2T 181679 ->/3007755 ->/100 V9B1T 50001->/PK80 S V8X5 5635 ->/ PK100 S V9X1 41359 ->/PK125 VMX1 7413 ->/ PK125 S VMX5 -> 62606/3007791 ->



























Wellendichtring Kurbelwelle KULU

Die **Wellendichtringe (WDR) Metall** der jüngeren PX Modelle können auch anstelle der originalen Gummi-WDR der GTR/TS/Sprint/V/Rally verbaut werden und umgekehrt.

Wellendichtring Kurbelwelle KULU	[mm]	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 V1-15/V30-33/Hoffmann bis `52	18x35x8	91024000	12,90
für Vespa 125 V30-33/Hoffmann ab `52	20x40x6	40067000	6,50
für Vespa 125 VM/VN/VNA1-2 1°/150 VB1/VBA1°/VL/VD/VGL1/GS, runde Aussparung	20x40x6	40068000	7,00
für Vespa 160 GS/180 SS	32x57x61x6	91047000	6,20
für Vespa 125 VNA2 2°/VNB/GT/GTR 1°/Super/TS 1°/150 VBA 2°/VBB/VGLA/B/GL/Super 1°/Sprint/V 1° *, schwarz	20x62x6,5	40069000	8,90
für Vespa 125 VNA2 2°/VNB/GT/GTR 1°/Super/TS 1°/150 VBA 2°/VBB/VGLA/B/GL/Super 1°/Sprint/V 1° *, blau, CORTECO	20x62x6,5	40069100	8,90
für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/PX80-150/PE/Lusso/Cosa 125-150 **, Metall, schwarze Dichtlippe	31x62.1x5.8/4.3	91010000	9,20
für Vespa 180-200 Rally/PX200/PE/Lusso/T5/Cosa 1 125-200/Cosa 2 200, Metall, blaue Dichtlippe	31x62.1x5.8/4.3	91013000	9,40
für Vespa 180-200 Rally/PX200/PE/Lusso/T5/Cosa 1 125-200/Cosa 2 200, Metall, braune Dichtlippe	31x62.1x5.8/4.3	91012000	9,70
für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa **, Gummi, schwarz	31x62x5.8/4.3	91000000	4,00
für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa **, Gummi, blau	31x62x5.8/4.3	13110200	5,20
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2/Ape 50, schwarz	22,7x47x7,5	87311000	3,90
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2/Ape 50, blau, CORTECO	22,7x47x7,5	87311200	5,20
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2/Ape 50, braun	22,7x47x7,5	87311500	7,20

* Vespa 125 VNA2M 091393->/GTR VNL2T -> 145900/TS VNL3T -> 18138/150 VBA1M 313584 ->/Super -> 412373/Sprint V VLB1T -> 294259
** Vespa GTR VNL2T 145901 ->/ TS VNL3T 18139 ->/ Sprint V VLB1T 294260 ->/ Super VBC1T 412374 ->













Wellendichtring Antriebswelle

Ist der **Wellendichtring Antriebswelle** defekt, läuft Getriebeöl auf Bremstrommel und Bremsbacken. Verölte Reifen und Bremsbacken sind äußerst gefährlich und Unfälle vorprogrammiert. Daher sollte dieser Wellendichtring häufiger gewechselt werden.

Die Maße der alten Wellendichtringe sind entscheidend. Häufig wurden Bremstrommeln oder ganze Motoren im Laufe eines Vespalebens gewechselt. Wir empfehlen daher, speziell bei den PX Modellen, die alten Wellendichtringe vor der Bestellung zu vermessen.

Wellendichtring Antriebswelle	[mm]	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 V1-15/V30-33/VN/VM/150 VL/VB1/VD/VGL1	27x42x10/7	91042000	5,10
für Vespa 150 GS	35x47x7	91046000	6,10
für Vespa 125 VNA/VNB/GT 1°/GTR 1°/150 VBA/VBB/VGLA/B/GL/Sprint 1°/V 1°/180 Rally, schwarz	27x37x7	46599000	3,90
für Vespa 125 VNA/VNB/GT 1°/GTR 1°/150 VBA/VBB/VGLA/B/GL/Sprint 1°/V 1°/180 Rally, blau	27x37x7	46598000	5,10
für Vespa 125 Super/150 Super 1°/160 GS/180 SS	30x40x7	91045000	5,00
für Vespa 125 GT 2°/GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V 2°/200 Rally/P80-150X/P200 E 1°/PX80-200E 1° *, schwarz	27x47x6	91030000	4,10
für Vespa 125 GT 2°/GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V 2°/200 Rally/P80-150X/P200E 1°/PX80-200E 1° *, blau	27x47x6	91031000	5,80
für Vespa 150 Super 2°/P150 S/P200E 2°/PX80-200E 2°/PX80-200 E Lusso 1°/T5/Cosa 1, **, schwarz	30x47x6	91040000	4,10
für Vespa 150 Super 2°/P150 S/P200E 2°/PX80-200E 2°/PX80-200 E Lusso 1°/T5/Cosa 1, **, blau	30x47x6	91043000	5,10
für Vespa PX80-200 E Lusso 2°/`98`MY`11/T5/Cosa, ***, innenliegend, schwarz	27x47x10/7	91041000	4,10
für Vespa PX80-200 E Lusso 2°/`98`MY`11/T5/Cosa, ***, innenliegend, blau	27x47x10/7	91042000	5,10
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2, schwarz	27x37x7	46599000	3,90
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2, blau, CORTECO	27x37x7	46598000	5,10

* Vespa GT VNL2T 76108 ->/ GTR VNL2T 118279 -> / Sprint VLB1T 1151815->/ Sprint V VLB1T 165003->/ PX80 V8X1T -> 100000/ PX125 VNX2T -> 87953/ PX150 VLX1T -> 455339/ PX200 VSX1T -> 153347
** Vespa 150 Super VBC 153262 ->/ PX80 V8X1T 100001 -> 106861 ->/ 3000001 -> 3000996/ PX125 VNX2T 87954 -> 280358/ PX150 VLX1T 455340 -> 711687/ PX200 VSX1T 153348 -> 390401/ 3000001 -> 3012203
*** Vespa PX80 E Lusso V8X1T 106861 ->/3000997->/ PX125 E Lusso VNX2T 280359 ->/ PX150 E Lusso VLX1T 711688 ->/ PX200 E Lusso VSX1T 390402->/ 3012203->













Wellendichtringe für Bremstrommel, Bremsankerplatten, Lambretta und Ape gibt es unter **www.sip-scootershop.com**



Vespa-Panne auf der Golden Gate Bridge, San Francisco, Amerivespa 2009. Rush-Hour!

Lager Motor

für Vespa, alle Modelle

In einem Vespa Motor sind unterschiedliche Wälzlager verbaut: Rillenkugellager, Zylinderrollenlager und Nadellager. Wir bezeichnen sie zusammenfassend alle einfach nur als **Lager.** Sie alle haben eine sehr geringe Reibung und daher kaum eine Wärmeentwicklung, einen geringen Schmierstoffverbrauch und benötigen fast keine Wartung. Ihre Lebensdauer wird durch Verschmutzung, Lagerbelastung oder geringe Schmierung beeinträchtigt. Je stärker die Motoren getunt sind oder je mehr Kilometer sie leisten müssen, desto öfter müssen die Lager ausgetauscht werden. Wir empfehlen bei jeder Motorrevision, spätestens jedoch nach 10.000 km zu tauschen. Wir beziehen die meisten unserer Lager von PIAGGIO und ergänzen sie mit weiteren Herstellern und Ausführungen.

SIP-TIPP Neue Wellendichringe und Dichtsatz Motor mitbestellen. Spezialwerkzeuge erleichtern den Aus- und Einbau.

90001000

Lagersatz Motor

für Vespa, alle Modelle

Wer es sich sparen will, alle Lager einzeln zusammenzusuchen, kann auch komplette Lagersätze bestellen. Darin sind enthalten: Kurbelwellenlager LIMA und KULU, Lager Antriebswelle, Lager und Nadelset Nebenwelle. Bei einigen Wideframes sind die Lager Nebenwelle derzeit nicht enthalten. Alle Lager sind Qualitätslager, meist von PIAGGIO und in den gängigsten Lagerluftausführungen. Oft unterscheiden sich die Largeframes nur durch andere Lager Nebenwelle oder Antriebswelle. Pleuellager müssen extra bestellt werden. Hier ist die Vielfalt zu groß.

A: Vespa 125 Super -> 011000/150 GL VLA1M -> 050118
B: Vespa 125 GT VNL2T -> 30742/34501 -> 60899/Sprint VLB1T -> 35095/38601 ->73899
C: Vespa 125 GT VNL2T 60900 ->/GTR -> 145900/TS -> 18138/150 GL VLA 050119 ->/Sprint VLB1T 73900 ->/V VLB1T -> 294259
D: Vespa 125 GTR VNL2T 145901-> /TS VNL3T 18139 -> /150 Sprint V VLB1T 294260 ->/P125X VNX2T -> 146313/P150X -> 264564
E: Vespa 150 Super VBC1T 412374 ->/PX125 VNX2T 146314 ->250358/ PX150 VLX1T 264565 -> 711687
F: Vespa PX200 E Lusso VSX1T -> 390401/3012202
G: für Vespa 50 1° V5A1T -> 38353/S V5SA1T -> 8362/PK125 S 1° VMX5T -> 62606/3007790


90002000


90003200

Lagersatz Motor	Kurbelwelle LIMA	Kurbelwelle KULU	Antriebswelle Radseite	Kickstarter/ Schaltrastenseite	Nebenwelle Lager	Nadelset	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 V1-15/V30-33/ Hoffmann bis `52	20x52x12	20x52x12	20x42x9 / 20x42x9	20x42x9	-	19 x 2,5x7,8	90000340	119,00
für Vespa 125 V30-33/Hoffmann ab `52	25x62x12	25x62x12	20x42x9 / 20x42x9	-	-	19 x 2,5x7,8		
für Vespa 125 VM/VN1-2T 1°/150 VL1-2T	25x62x12	25x62x12	20x42x9 / 20x42x9	-	12x37x12	23x 3x11,8	90000320	95,00
für Vespa 125 VN2T 2°/Hoffmann C/M24/150 VL3T/VB1/VD/VGL1	25x62x12	25x62x12	20x42x9 / 20x47x14	-	12x37x12	23x 3x11,8	90000310	95,00
für Vespa 150 GS	25x62x12	25x62x12	20x42x18 / 20x47x14	-	12x37x12	23x 3x11,8	90000200	119,00
für Vespa 160 GS/180 SS	25x52x15	25x62x12	20x52x12	14x 7x4	12x37x17	21 x 2x11,8	90000400	119,00
für Vespa 125 VNA/VNB/Super 1°/150 VBA/ VBB/VGLA/B/GL 1°, ab A	25x62x12	25x62x12	20x47x14	43x25x10	12x37x12	21 x 2x11,8	90000600	89,00
für Vespa 125 Super 2° VNC 011000 -> 24899	25x62x12	25x62x12	20x47x14	43x25x10	15x42x13	21 x 2x11,8	90000700	89,00
für Vespa 125 Super 3° VNC 24900 ->	25x62x12	25x62x12	20x47x14	29x35x13	15x42x13	21 x 2x11,8	90000800	89,00
für Vespa 150 Super 1° VBC -> 70199	25x62x12	25x62x12	20x47x14	43x25x10	15x42x13	21 x 2x11,8	90000900	89,00
für Vespa 150 Super 2° VBC 70200 -> 412373	25x62x12	25x62x12	20x47x14	29x35x13	15x42x13	21 x 2x11,8	90001900	89,00
für Vespa 125 GT 1°/150 Sprint 1°, ab B	25x62x12	25x62x12	20x47x14	43x25x10	12x40x12	21 x 2x11,8	90001800	99,00
für Vespa 125 GT 2°/GTR 1°/TS 1°/150 GL 2°/ Sprint 2°/V 1°, ab C	25x62x12	25x62x12	20x47x14	29x35x13	12x40x12	21 x 2x11,8	90001700	95,00
für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/ P125-150X 1°, ab D	25x38x15	25x62x12	20x47x14	29x35x13	12x40x12	21 x 2x11,8	90001600	85,00
für Vespa 150 Super 2°/P125-150X 2°/PX125-150 E 1°/P150S, ab E	25x38x15	25x62x12	20x47x14	29x35x13	15x42x13	21 x 2x11,8	90001000	80,00
für Vespa PX125-150 E Lusso 2°/`98/MY/`11/ Cosa 125-150	25x38x15	25x62x12	20x47x14	29x35x13	15x42x13	21 x 2x11,8	90001500	80,00
für Vespa 180/200 Rally 1° VSE1T -> 33996	25x52x15	25x62x12	20x47x14	29x35x13	15x42x13	21 x 2x11,8	90002200	89,00
für Vespa 200 Rally 2° VSE1T 33997->/P200E/ PX200E/PX200 E 1°, ab F	25x38x15	25x62x12	20x47x14	29x35x13	15x42x13	21 x 2x11,8	90002100	80,00
für Vespa PX200 E 2°/`98/MY/Cosa 200	25x38x15	25x62x12	20x47x14	29x35x13	15x42x13	21 x 2x11,8	90002000	80,00
für Vespa P80X/PX80 E/Lusso 1° V8X1T -> 106860/3000996/PX100 E	25x38x15	25x62x12	20x47x14	29x35x13	12x37x12	24 x 1,5x11,8	90001100	89,00
für Vespa PX80 E Lusso 2° V8X1T 106861 ->/3000997 ->/PX100 E	25x38x15	25x62x12	20x47x14	29x35x13	12x37x12	24 x 1,5x11,8	90001200	89,00
für Vespa T5, mit außenliegendem Antriebswellendichtring	25x52x15	25x62x12	20x47x14	29x35x13	15x42x13	21 x 2x11,8	90001300	89,00
für Vespa T5, mit innenliegendem Antriebswellendichtring	25x52x15	25x62x12	20x47x14	29x35x13	15x42x13	21 x 2x11,8	90001400	89,00
für Vespa 50 1°/S 1°/90/R/SS/100/125/PV/ET3/ PK80S/PK125/S 1°, ab G	20x47x14	17x47x14	20x47x14	16x22x12 *	10x30x9 / 25x47x8	-	90002400	79,00
für Vespa 50 2°/N/L/R/S 2°/Special/SR/SS/ PK50/S/SS/XL/XL2	20x47x14	17x47x14	20x47x14	16x22x12 *	10x30x9 / 25x47x8	-	90002300	59,00
für Vespa PK125 S 2°/ETS/N/XL/XL2	25x38x15	17x47x14	20x47x14	16x22x12	10x30x9 / 25x47x8	-	90002500	59,00
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/PK50 SS/ XL/XL2/FL/N/Rush, zur Umrüstung auf ETS-Welle	25x47x12	17x47x14	20x47x14	16x22x12 *	10x30x9 / 25x47x8	-	90002600	59,00


90015000


90016000

Lager Kurbelwelle LIMA&KULU

für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/200 Rally 2°/ PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Wer nur seine Kurbelwelle tauschen möchte, ist mit den Kurbelwellenlagersätzen gut bedient. Es sind auch die passenden Wellendichtringe von CORTECO dabei. Den KULU gibt es in Gummi oder Metall.

Lagersatz Kurbelwelle LIMA&KULU, inkl. Wellendichtringe	Art.-Nr.	€
Wellendichtring KULU CORTECO Gummi, blau	90015000	49,00
Wellendichtring KULU CORTECO Metall, braun	90016000	55,00



Lager Kurbelwelle LIMA

für Vespa, alle Modelle

Spätestens wenn man das Lüfterrad auf und ab bewegen kann, sollte man das **LIMA Lager** wechseln. Eine neue Kurbelwelle sollte ebenfalls nie mit alten Lagern verbaut werden. Bei vielen Oldies sind LIMA und KULU Lager gleich. Für die Modelle `52-`65 gibt es auch ein verstärktes Lager mit 9 Kugeln. Fahrer der Modelle Vespa 160 GS/180 SS/180/200 Rally 1° können aufatmen: Das Lager der T5 passt auch in ihre Modelle und verhindert den Rollerstillstand wegen Lagertods. Das LIMA Lager der PX kommt original von NADELLA. Tunern empfehlen wir jedoch das qualitativ hochwertigere TORRINGTON. Top of the Range ist das verstärkte SIP LIMA Lager: hochwertige Ausführung, einteiliger Käfig, 24 Nadeln. Smallframefahrer können zwischen C3 und C5 Lagern wählen. C3 ist die Norm, C5 Lager haben mehr Lagerluft und daher bei größerer Wärmedehnung noch ausreichend Spiel. Werden mehr als 15 PS angestrebt ist das Zylinderrollenlager eine gute Wahl oder man greift auf die Race Lager zurück. Alle, die auf eine ETS-Welle umrüsten wollen, benötigen das ETS Umrüstlager (und Wellendichtring).



















Lager Kurbelwelle LIMA	[mm]	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 V1-15/V30-33/Hoffmann bis `52, New Old Stock	20x52x12	90012500	32,00
für Vespa 125 V1-15/V30-33/Hoffmann bis `52	20x52x12	90031000	15,50
für Vespa 125 V30-33/Hoffmann ab `52/VM/VN/VNA/VNB/GT/GTR 1°/Super/TS 1°/150 VB1/VBA/VBB/VGLA/B/VL/VD/VGL1/GL/GS/Super 1°/Sprint/V 1° *, PIAGGIO	25x62x12	90010000	28,90
für Vespa 125 V30-33/Hoffmann ab `52/VM/VN/VNA/VNB/GT/GTR 1°/Super/TS 1°/150 VB1/VBA/VBB/VGLA/B/VL/VD/VGL1/GL/GS/Super 1°/Sprint/V 1° *, 9 Kugeln	25x62x12	90011000	25,90
für Vespa 160 GS/180 SS/180/200 Rally 1° VSE1T -> 33996, PIAGGIO	25x52x15	90050000	30,00
für Vespa 160 GS/180 SS/180/200 Rally 1° VSE1T -> 33996, FAG	25x52x15	90051000	35,00
für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/200 Rally 2°/PX80-200/PE/Lusso/Cosa **, NADELLA	25x38x15	90020000	14,20
für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/200 Rally 2°/PX80-200/PE/Lusso/Cosa **, TORRINGTON	25x38x15	90021000	25,90
für Vespa PK125 S 2°/ETS/N/XL/XL2/125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/200 Rally 2°/PX80-200/PE/Lusso/Cosa **, SIP, verstärkt, 24 Nadeln	25x38x15	90029000	25,90
für Vespa T5, PIAGGIO	25x52x15	90050000	30,00
für Vespa T5, FAG	25x52x15	90051000	35,00
für Vespa 50 2°/N/L/R/S 2°/Special/SR/SS/PK50/S/SS/XL/XL2/Ape 50 ***, SKF C3	20x47x14	90030000	9,50
für Vespa 50 2°/N/L/R/S 2°/Special/SR/SS/PK50/S/SS/XL/XL2/Ape 50 ***, SKF C5	20x47x14	90131500	9,50
für Vespa 50 1°/S 1°/90/R/SS/100/125/PV/ET3/PK80S/PK125/S 1°, Zylinderrollenlager	20x47x14	71600000	35,00
für Vespa PK125 S 2°/ETS/N/XL/XL2 **, NADELLA	25x38x15	90020000	14,20
für Vespa PK125 S 2°/ETS/N/XL/XL2 **, TORRINGTON	25x38x15	90021000	25,90
für Vespa PK50/SS/XL N/PK50-125 S/PK125 N/XL Plurimatic/Automatica	16x34x22	22266600	24,90
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/PK50 SS/XL/XL2/FL/N/Rush, zur Umrüstung auf ETS-Welle	25x47x12	71620000	15,50

Das originale Lager ist außer Produktion. Wir empfehlen das Kurbelwellenlager der neuen PIAGGIO Scooter mit denselben Maßen
* Vespa 125 GTR VNL2T -> 145900/TS VNL3T -> 18138/150 Sprint V VLB1T ->294259/Super VBC1T -> 412373
** Vespa PK125 S VMX5 62607->/3007791 ->/125 GTR VNL2T 145901 ->/TS VNL3T 18139 ->/150 Sprint V VLB1T 294260 ->/Super VBC1T 412374->/200 Rally VSE 33997->
*** Vespa 50 V5A1 38354 ->/50S V5SA1 8363 ->

Lager Kurbelwelle LIMA Race

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50/S/XL/XL2/PK80S/PK125/S 1°

Die italienische Rennszene macht es wieder vor. Sie gibt sich nicht mit den Standard Kurbelwellenlagern zufrieden. Die enormen Drehzahlen, die mittlerweile erreicht werden, stellen auch eine große Belastung für die LIMA Lager dar. Die **MALOSSI LIMA Lager** werden paarweise geliefert, da sie im Scooter Rennsport eingesetzt werden: Schnappkäfig aus glasfaserverstärktem Polyamid 66, kugelgeführt, Lager mit erhöhter Tragfähigkeit. Das **TB-P6 Lager** ist ein Kugellager mit Lagerluft C3, einem Fensterkäfig aus Phenolharz mit Gewebeeinlage und zeichnet sich durch eine sehr hohe Maß-, Form- und Laufgenauigkeit aus. Es ist bestens für sehr hohe Drehzahlen geeignet. Die einreihigen **Schrägkugellager** können neben den radialen Kräften auch in einer Richtung Axialkräfte aufnehmen. Es gibt sie mit Bronzekäfig oder mit 11 Kugeln. Der Einbau ist nichts für Anfänger und sollte am besten mit dem DRT Schlagdorn ausgeführt werden. Die **SKF TN9** sind die Lager, die man zur Umrüstung auf FALC Wellen benötigt. Eines davon eignet sich jedoch auch als LIMA Lager für Nicht-FALC Wellen.

Lager Kurbelwelle Race		[mm]	Art.-Nr.	€
LIMA	MALOSSI SKF, ETN9-C3H, Paar	20x47x14	M6611566E	35,00
LIMA	SKF TN9-C3	20x47x14	71641000	22,00
LIMA	FAG, TB-P6-C3	20x47x14	90131200	65,00
LIMA	07204, Schrägkugellager, einreihig	20x47x14	90131300	49,00
LIMA	07204,Schrägkugellager, einreihig, 11 Kugeln	20x47x14	90131430	29,00
LIMA	SKF TN9-C3, bei Umrüstung auf FALC-Welle	25x47x12	71640000	24,00
KULU	SKF TN9-C3, bei Umrüstung auf FALC-Welle	20x47x14	71641000	22,00

Lager Kurbelwelle KULU

für Vespa, alle Modelle

Wenn man beim Ziehen der Kupplung spürt, wie das Lüfterad nach außen wandert oder gar an der Lüfterradabdeckung schleift, dann spätestens sollte man das **KULU Lager** wechseln. Eine neue Kurbelwelle sollte ebenfalls nie mit alten Lagern verbaut werden. Bei vielen Oldies sind LIMA und KULU Lager gleich. Für die Modelle ab `52 gibt es auch ein verstärktes KULU Lager mit 9 Kugeln und das neue, verstärkte SIP Performance Lager, Made in Japan und ebenfalls mit 9 Kugeln. Smallframefahrer können auf C3 oder C5 Lager zurückgreifen. C5 Lager haben mehr Lagerluft und haben daher bei größerer Wärmedehnung noch ausreichend Spiel.

Lager Kurbelwelle KULU	[mm]	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 V1-15/V30-33/Hoffmann bis `52, New Old Stock	20x52x12	90012500	32,00
für Vespa 125 V1-15/V30-33/Hoffmann bis `52	20x52x12	90031000	15,50
für Vespa 125 V30-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa, PIAGGIO	25x62x12	90010000	28,90
für Vespa 125 V30-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa, 9 Kugeln	25x62x12	90011000	25,90
für Vespa 125 V30-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa, 9 Kugeln, SIP, Made in Japan	25x62x12	90012000	26,90
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2/Ape 50, SKF	17x47x14	22768700	15,20
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2/Ape 50, SKF C3	17x47x14	22768800	15,20



MALOSSI



















Motorlager Abzieher

Einfacher Ausbau fast aller Motorlager einer Vespa!

Art.-Nr. 21467000 **106,00 €**







Lager Antriebswelle

für Vespa, alle Modelle

Die **Lager Antriebswelle** sind stark beanspruchte Lager. Mit der Zeit erhöht sich das Spiel im Lager. Das Hinterrad fängt an zu wackeln.

Wir führen ausschließlich Qualitätslager. Normalerweise werden C3 und C4 Lager für das Hinterrad verwendet. Viele schwören auf Lager mit normaler Lagerluft (CN Lager). Damit wird das Hinterradspiel weiter verringert. Wideframes haben ein inneres und ein äußeres Lager.

SIP-TIPP Mit dem Werkzeug Abzieher Lager Art.-Nr. 21467000 wird Lagerwechseln zum Hobby. Getriebeöl und Wellendichtring nicht vergessen. Am besten gleich die Bremsbeläge mit wechseln.





Lager Antriebswelle Radseite	Maße [mm]	Art.-Nr.	€
für Vespa 98/125 V1-15/V30-33/VM/VN/VU/150 VL/VB1/VGL1/T1-3, außen	20x42x9	90035000	22,00
für Vespa 98/125 V1-15/V30-33/VM/VN1-2T 2°/VU/150 VL1-2T, innen	20x42x9	90035000	22,00
für Vespa 125 VN2T 2°/150 VL3T/VB1/VGL1/GS/T1-T3, innen, C3	20x47x14	90030000	9,50
für Vespa 125 VN2T 2°/150 VL3T/VB1/VGL1/GS/T1-T3, innen	20x47x14	90032000	9,70
für Vespa 150 GS, außen	20x42x18	90045000	59,00
für Vespa 160 GS/180 SS	20x52x12	90031000	15,50
für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso 1°, SKF, CN *	20x47x14	90032000	9,70
für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso 1°, SKF, C3, *	20x47x14	90030000	9,50
für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso 1°, SKF, C4, *	20x47x14	6204C4	10,90
für Vespa PX80-200 E Lusso 2°/`98/MY/`11/T5/Cosa **, innen, gekapselt, SKF, CN	20x47x14	43473600	11,00
für Vespa PX80-200 E Lusso 2°/`98/MY/`11/T5/Cosa **, innen, gekapselt, SKF, C4	20x47x14	43473500	11,00
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2/125, SKF, CN	20x47x14	90032000	9,70
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2/125, SKF, C3	20x47x14	90030000	9,50
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2/125, SKF, C4	20x47x14	6204C4	10,90

* PX80 V8X1T -> 106860/ 3000001 -> 3000996/ PX125 VNX2T -> 280358/ PX150 VLX1T -> 711687/ PX200 VSX1T -> 390401/ 3000001 -> 3012202
** PX80 E Lusso V8X1T 106861 ->/3000997->/ PX125 E Lusso VNX2T 280359 ->/ PX150 E Lusso VLX1T 711688 ->/ PX200 E Lusso VSX1T 390402->/ 3012203->









Lager Antriebswelle Schaltraste	[mm]	Art.-Nr.	€
für Vespa 160 GS/180 SS, Nadelset, 14 Stck	7x4	52759000	29,00
für Vespa 125 VNA/VNB/GT 1°/Super 1°/150 VBA/VBB/VGLA/B/GL/Sprint 1°/Super 1°	43x25x10	90041000	15,90
für Vespa 125 GT 2°/GTR/Super 2°/TS/150 GL 2°/Sprint 2°/V/Super 2°/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa	29x35x13	90040000	9,20

Lager Antriebswelle LIMA	[mm]	Art.-Nr.	€
für Vespa 50 1° V5A1T -> 92876/S 1° V5SA1T -> 15324/90 1° V9A1T -> 25000	16x20x10	71890000	8,90
für Vespa 50 2°/L/R/S 2°/SR/SS/90 2°/100/125/PV/ET3/PK50-125/XL/XL2	16x22x12	71880000	7,20

Lager Kickstarter	[mm]	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 V1-15/V30-33/Hoffmann bis `52	20x42x9	90035000	22,00







Lager Nebenwelle

für Vespa, alle Modelle









Lager Nebenwelle		Maße [mm]	Art.-Nr.	€
Nadelset	für Vespa 98/125 V1-15T/V30-33T/U/Hoffmann A/B/Ape A A1-15T, 19 Stck	2,5x7,8	90082000	9,90
Nadelset	für Vespa 125 VM/VN/Hoffmann C/M24/150 VB1/VL/VD/GS/Ape AB1-4T, 23 Stck	3x11,8	90083000	11,90
Nadelset	für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX125-200/PE/Lusso/Cosa/T5, 21 Stck	2x11,8	90081000	9,90
Nadelset	für Vespa P80X/PX80 E/Lusso/PX100 E, 24 Stck	1,5x11,8	90074000	24,90
Lager	für Vespa 98/125 V1-15T/V30-33T/U/Hoffmann A/B/Ape A A1-15T	15x35x8	90028000	29,00
Lager	für Vespa 125 VM/VN/VNA/VNB/Super 1°/Hoffmann C/M24/150 VL/VB1/VBA/VBB/VD/VGL1/VGLA-B/GL 1°/GS/P80X/PX80-100 E/Lusso	12x37x12	90024000	15,20
Lager	für Vespa 125 GT 1°/3°/GTR/TS/150 GL 2°/150 Sprint 1°/3°/V/P125-150X 1°, FA	12x40x12	90027000	25,50
Lager	für Vespa 125 GT 1°/3°/GTR/TS/150 GL 2°/150 Sprint 1°/3°/V/P125-150X 1°, PIAGGIO	12x40x12	90027500	45,00
Lager	für Vespa 125 GT/Super 2°/150 Sprint/Super/PX125-150X 2°/PX125-150 E/Lusso/`98/MY/`11/Cosa 125-150 1/2	15x42x13	90025000	15,20
Lager	für Vespa 180-200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/`98/MY/Cosa 200 1/2/T5, 15x42x13mm	15x42x13	90060000	15,20
Lager	für Vespa 160 GS/180 SS, Radseite	12x37x17	90026000	27,00

Lager Nebenwelle/Primär	[mm]	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2, Radseite	10x30x9	70350000	6,90
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2, Primär	25x47x8	90190000	14,80

















TECH TIPP

Nachsetzzeichen, die häufiger bei den einreihigen SKF Rillenkugellagern vorkommen, sind nachstehend aufgeführt und in ihrer Bedeutung erklärt.

CN:	Lagerluft Normal; wird normalerweise nur in Verbindung mit den nachfolgend genannten Kennbuchstaben für eingeengte bzw. verschobene Lagerluft verwendet
C2:	Lagerluft kleiner als Normal
C3:	Lagerluft größer als Normal
C4:	Lagerluft größer als C3
C5:	Lagerluft größer als C4
H:	auf die obere Hälfte der Luftklasse eingeengte Lagerluft
E:	Lager mit erhöhter Tragfähigkeit
LHT23:	Normale Menge Lithium-Seifenfett der Konsistenzklasse 2 für Temperaturen von –50 bis +140 °C
P5:	Maß- und Laufgenauigkeit entsprechend ISO-Toleranzklasse 5
P6:	Maß- und Laufgenauigkeit entsprechend ISO-Toleranzklasse 6
P63:	P6+ C3
RS1:	Stahlblecharmierte Berührungsdichtung aus Acrylnitril-Butadien-Kautschuk (NBR) auf einer Seite
RSH:	Stahlblecharmierte Berührungsdichtung aus Acrylnitril-Butadien-Kautschuk (NBR) auf einer Seite
TN:	Schnappkäfig aus Polyamid 66, kugelgeführt
TNH:	Käfig aus glasfaserverstärktem Polyetheretherketon (PEEK), kugelgeführt
TN9:	Käfig aus glasfaserverstärktem Polyamid 66, kugelgeführt
Z:	Deckscheibe aus Stahlblech auf einer Seite
2RS1:	Stahlblecharmierte Berührungsdichtungen aus Acrylnitril-Butadien-Kautschuk (NBR) auf beiden Seiten
2RSH:	Stahlblecharmierte Berührungsdichtungen aus Acrylnitril-Butadien-Kautschuk (NBR) auf beiden Seiten
2RSL:	Stahlblecharmierte, reibungsarme Dichtscheiben aus Acrylnitril-Butadien-Kautschuk (NBR) auf beiden Seiten
2RZ:	Stahlblecharmierte, reibungsarme Dichtscheiben aus Acrylnitril-Butadien-Kautschuk (NBR) auf beiden Seiten
2Z:	Deckscheiben aus Stahlblech auf beiden Seiten

AUF DIE HARTE TOUR

AFRICA ON VESPA

Im Sommer 2011 sprachen uns Magnus und zwei seiner Freunde aus Oslo an, ob SIP Scootershop sie gerne bei einer verrückten Idee unterstützen würden: Die drei hatten sich in den Kopf gesetzt, bei der Rally Bamako teilzunehmen. Auf drei Vespas! Wir haben umgehend ein Care-Paket mit jeder Menge Rollerteilen, drei Sätzen SIP Performance Stoßdämpfern sowie weiteren benötigten Teilen auf die Reise gebracht. Nach ihrer dreiwöchigen Reise kam das Trio Ende Januar wieder nach Hause, hier ist ihr Bericht:

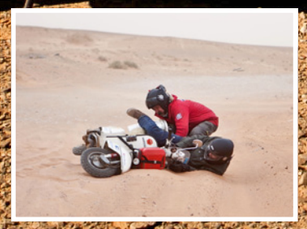
Am 14. Januar starteten wir in Malaga. Eigentlich wollten wir ein gutes Stück ins marokkanische Rif-Gebirge kommen, aber nach drei Pannen schon am ersten Tag, schafften wir es gerade mal bis in die spanische Enklave Ceuta in Afrika. Na ja, die Pannen hatten wir uns aufgrund schlampiger Schrauberarbeit wenigstens selber zuzuschreiben und sie konnten auch jeweils schnell behoben werden. Am nächsten Tag verzögerte sich unser Start dank eines zeitraubenden Grenzübertritts nach Marokko. Die Landschaft ist wunderschön und die Straßen durchs Rif-Gebirge ein mehr als erhebendes Erlebnis. Der Verkehr ist relativ dicht und an den afrikanischen Fahrstil müssen wir uns erst noch gewöhnen, aber nach einigen Stunden kommen wir auch damit verhältnismäßig gut klar. Große Fahrzeuge haben immer Vorfahrt, Lachen, Winken, freundlich Hupen vor jeder Kurve und dann gut aufpassen. Die Straßenverkehrsordnung kann man hier getrost vergessen, dafür ist der Fahrstil geschmeidiger und weniger aggressiv als in Europa… Am zweiten Tag kommen wir nach Meknes, 305 km im Landesinneren von Marokko. Eine ordentliche Distanz auf dem Roller, aber für eine Rally diesen Kalibers noch nichts, wofür man eine Postkarte nach Hause schreiben würde. Wir mussten unsere eigenen Straßenregeln und Routinen über den Haufen werfen. Ab jetzt waren Mittagspausen zum Essen in Cafés gestrichen und auch Sightseeing und ähnliche Spielereien konnten wir getrost abhaken. Stattdessen hieß es nun eine Stunde fahren, fünf Minuten Beine vertreten, dann wieder eine Stunde fahren und tanken. Auf diese Weise schafften wir täglich die rund 500-600 km, die in den folgenden Tagen zu bewältigen waren. Oft waren wir zu spät dran für den Aufbau unseres Nachtlagers (also nach der Abenddämmerung), nur manchmal schafften wir es rechtzeitig zum Sonnenuntergang. Am dritten Tag überquerten wir das Atlas-Gebirge und erreichten die Sahara – fast 500 km hinter Meknes. Das war vielleicht der spektakulärste Tag der gesamten Rally. Wir kamen aus der grünen Hügellandschaft Nordmarokkos und fuhren den Mittleren Atlas hinauf. Dort erwarteten uns Pinienwälder, Affen und nach einer Weile ein ausgereifter Schneesturm auf rund 2.200m Höhe. Als wir weiter Richtung Süden kamen, verwandelte sich der Schneesturm in einen Sandsturm und die Landschaft bekam einen rötlichen Braunton (obwohl wir noch immer in den Bergen waren). Wir befanden uns nun in der Sahara, und die Sahara würde von nun an für die nächsten anderthalb Wochen unser Begleiter sein. Weiter südlich waren die Übergänge nicht so abrupt. Das Gebüsch am Straßenrand wurde langsam größer. Hier und da war ein Baum zu sehen – und nach einer Weile auch mehrere Bäume, größere Bäume, Baobab-Bäume und dann Wälder. Wir hatten die Sahara hinter uns gelassen. Die Straßen wurden schlechter. Es gab immer mehr Schlaglöcher und schließlich war die Hauptstraße nicht mehr als ein staubig roter Pfad. Am Anfang unserer Reise in Marokko fuhren wir noch bereitwillig die Pisten und Spuren der Rallyroute entlang. Mit zunehmender Dauer der Rally stellten wir allerdings fest, dass unsere Roller dieser Herausforderung nicht gewachsen waren. Der Sand, die Waschbrettpisten und riesigen Löcher, die uns dort erwarteten, hinterließen ihre Spuren an unseren armen Rollern. Deshalb stand unser Entschluss bei unserer Ankunft im Senegal fest: keine weiteren Fahrten offroad. Bis zu diesem Zeitpunkt mussten wir regelmäßig unsere Luftfilter vom Sand befreien. Der Schaltbereich war stets verstopft mit Sand und Staub, und zwar dermaßen, dass wir nach dem ersten Gang auch noch den zweiten Gang aufgeben mussten. Zusätzlich blieben wir so oft stecken, dass wir zwei geplatzte Kupplungen wechseln mussten. Und als ultimative Herausforderung mussten wir uns auch noch mit minderwertiger Spritqualität auseinandersetzen, so dass wir deutliche Frühzündungen hatten, wenn wir gegen den Wind oder bergauf fuhren. Ein fast 300kg schwerer Roller ist ein Haufen Arbeit für unsere unterdimensionierten Motoren. Trotzdem lief alles verhältnismäßig gut, auch wenn wir einige Umwege in Kauf nehmen mussten, um im Senegal auf den Hauptstraßen bleiben zu können. Wir kamen in Guinea-Bissau an, auf einigen roten Lehm-/Staubstraßen erreichten wir den nordöstlichen Zipfel des Landes. Endlich, um ca 14:15 Uhr Ortszeit am 29. Januar überquerten wir die Ziellinie. Und das Beste daran war, dass wir definitiv noch nicht mal die letzten waren…

Weitere Bilder und Videos unter **www.bamakobyvespa.no** oder unter **www.flickr.com/sipscootershop**

Bilder der Tour

Einfach QR Code z.B. mit dem App „ScanLife" auf Deinem Smartphone scannen.













Tuning Auspuff Smallframe

Die Wahl des richtigen Auspuffes ist neben der Zylinderwahl die wichtigste Entscheidung für den Motoraufbau. Je größer der Hubraum, desto größer das Volumen der Auspuffanlagen. Je größer das Volumen, desto höher die Spitzenleistung. Für alle Einsatzbereiche und Motorengruppen haben wir die passenden Auspuffanlagen. Hier ein kleiner Überblick:

Verschiedene Klassen

Grundsätzlich unterscheiden sich folgende Motor- und Fahrzeugtypen:

Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS: Auspuffbefestigung über M10 Gewinde im Motorblock und an Auslasstehbolzen M6 / 52mm Lochabstand, bei der V50 SR/SS M8 / 52 Lochabstand. Bei der V50 Special Elestart muss für Bananen/Curlys das seitliche Gepäckfach am Rahmen modifiziert werden.

Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3: Auspuffbefestigung über M10 Gewinde im Motorblock und an Auslasstehbolzen M6 / 52mm Lochabstand, bei der V90 R/SS/125 ET3 M8 / 52 mm Lochabstand. Bei der ET3 muss für Curlys das seitliche Gepäckfach am Rahmen modifiziert werden.

Eine grobe Unterscheidung

Der Platz für einen Auspuff ist bei der Smallframe sehr begrenzt. Je leistungsstärker die Zylinder, desto mehr Volumen braucht der Auspuff. Und der Platz ist bei der Smallframe rar. Daher gibt es mehr Formen als bei den Largeframes. Nachfolgend ein kleiner Überblick:



Vespa PK50/S/SS/XL/XL2/XLS/HP/FL/N/Rush: Auspuffbefestigung über Mutter an Auspuff und an Auslasstehbolzen M6 / 52mm Lochabstand. Bei allen PK´s muss das seitliche Rahmenblech modifiziert werden, um Curlys/Lefthands zu montieren.

Vespa PK80-125 S/PK100-125XL/PK125/ETS/N/XL2: Auspuffbefestigung über Mutter an Auspuff und an Auslasstehbolzen M6 / 56mm Lochabstand. Bei allen PK´s muss das seitliche Rahmenblech modifiziert werden, um Curlys/Lefthands zu montieren.

Vespa PK50 S/SS/XL N Automatica/Plurimatic: Hier passen nur Standard und SITO Plus Anlagen. Da es aber nur einen 75er Rennzylinder gibt, reicht der SITO Plus auch völlig.

Standard-Auspuff: Keine Leistungssteigerung, legal im Straßenverkehr einsetzbar. Wird an Auslassstutzen montiert.

Standard-Auspuff – Banane: Original an Vespa 50 SR/SS/90 R/SS/125 PV ET3/ PK125 ETS verbaut. Guter Tourenauspuff bei den übrigen klassischen V50/90/100/125/PV.



Rennauspuff – Banane: Perfekte Passung, gutes Preis-Leistungsverhältnis, lieferbar für alle 4 Smallframe Schaltroller-Klassen, optisch unauffällig. Der Körper verschwindet unter der linken Seitenhaube. Bei PK-Modellen muss dann das Ersatzrad weichen.



Rennauspuff – Righthand: Der Dämpfer ist unter oder hinter dem Motor platziert. Montage des Ersatzrades immer möglich.

Rennauspuff – Lefthand: Der Auspuffkörper führt links am Hinterrad vorbei. Der Dämpfer verschwindet teils unter dem Trittblech. Das große Volumen führt zu einem ordentlichen Leistungsschub. Bei den PK´s muss das Seitenblech modifiziert werden. Lefthands gibt es auch für die High-End-Zylinder mit großem Auslass/Stehbolzen Lochabstand.



Rennauspuff – 180°: Um die Anlage fahren zu können, muss der Zylinder um 180° gedreht montiert werden, so dass der Auslass in Fahrtrichtung zeigt. Nichts für Anfänger, dafür aber spektakulär und ordentlich Power.

Rennauspuff – Curly: Leistungsstarke Rennauspuffanlagen, die wegen ihres großen Körpers nur gecurled (geringelt/gewellt) unter den Rahmen passen. Bei den klassischen Smallframes Vespa 50-125/PV/ET3 sind bei den Modellen V50 Special V5B3T/Elestart/PV/ET3 Modifikationen am Seitenfach nötig. Bei allen PK Modellen muss das Seitenblech modifiziert werden. Daher ist die Modellzuweisung nur auf die Modelle beschränkt, bei denen keine Rahmenänderungen nötig sind und auch der Standardzylinder vom Anschluss passt: Vespa 90/R/SS/100/125 VMA1T. Die Auspuffhalterung ist für PK und V50/PV/ET3 Motoren ausgelegt.



Hall of Fame

Wir nehmen nicht jeden sich auf dem Markt befindlichen Auspuff ins Programm, konzentrieren uns aber auf die Wesentlichen und dennoch ist die Vielfalt enorm:

SITO: Gute und günstige Standardauspuffanlagen. Der SITO Plus ist ein Klassiker unter den Road-Rennauspuffanlagen.

PINASCO/MALOSSI/POLINI/LEOVINCE: Vor Jahrzehnten entwickelt, seit Jahrzehnten bewährt. Gute und preisgünstige Sport-Rennauspuffanlagen. Blecherner Sound, drehzahlstark, optisch unauffällig.

SIMONINI: High End Poweranlagen mit tollem Preis-Leistungsverhältnis. Lieferbar als Lefthand, Down&Forward oder 180°.

ZIRRI: Die drehzahlstarken Lefthands sind der Mythos im Smallframe Tuning seit den 80er Jahren.

JL/JOLLY MOTO/GPS/POLINI/... Viele größere und kleine Tuningschmieden versuchen sich an den High-End Auspuffanlagen. Viele sind Modeerscheinungen und verschwinden nach einer Saison wieder, einige etablieren sich. Wir haben alle zusammengestellt, die derzeit angesagt sind, ein Alleinstellungsmerkmal gegenüber anderen haben und bei denen auch Nachschub und eventuelle Garantieforderungen gesichert sind.

PARMAKIT/QUATTRINI/FALC: High-End-Anlagen mit fetten Krümmern und für breite Lochabstände der Stehbolzen. Das italienische Wettrüsten schlägt sich hier nieder.

Für alle Rennauspuffanlagen gilt: Wenn nicht anderes gekennzeichnet, nur für Renn-/ Ausstellungszwecke. Im Bereich der deutschen StVZO nicht zugelassen, d.h. eine Rücksprache mit der TÜV-Stelle vor Ort ist nötig.

Auspuff Standard

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Der Auspuff einer Vespa muss in seiner Betriebszeit einiges durchmachen. Je länger er in Betrieb ist, desto eher ist er innen und auch außen verrostet, zugerußt oder eingerissen. Um die volle Leistung und auch die gebührende Optik zu erreichen, sollte ein Auspuff öfter gewechselt werden. Die **Standard Auspuffanlagen** sind für fast alle Smallframe Modelle erhältlich. Von der V50 bis hin zur PK XL2 haben wir etliche Modelle für euch im Programm. Die Montage der Originalauspuffanlagen ist auf 50 und 125ccm möglich, da zur Krümmerverschraubung Langlöcher genutzt werden und der Auspuff über die Schwingenbefestigungslasche gekippt werden kann. Mit Nacharbeit und deutlichem Biegen können zwar die meisten Anlagen passend gemacht werden, doch zuviel Spannung sorgt für die bekannten Krümmerbrüche, daher die folgende Unterscheidung: Der **PIAGGIO** für die Special passt auch gut auf die anderen 50er und mit nachgebogenener Halterung auch auf die 125er. Der PIAGGIO (Art.-Nr. 12021800) passt nach PIAGGIO Angaben auf die Vespa 50 Revival/S/Special (D)/90/100/125/PV. Unserer Meinung nach nicht. Dafür aber auf die 50er Modelle. Der **FACO** passt perfekt auf die 50er und ist für die 125er wenig geeignet. Der **SITO** spannt sowohl bei den 50ern, wie bei den 125ern. Der E-Pass gilt offiziell nur für die V5B2T/4/. Die beiden **ECO** Versionen in schwarz und chrom haben einen sehr dicken Krümmer. Das führt zu mehr Leistung. Laut Hersteller sind sie für die Vespa 50 S/90 gedacht. Mit viel Hängen und Würgen passen sie auch auf die übrigen Smallframes. Standard-Auspuffanlagen eignen sich nicht nur für Originalmotoren, sondern können auch bei kleineren Road-Tuning-Maßnahmen (wie z.B. einem 75ccm Zylinder) eingesetzt werden. Sie sind zwar nicht für Drehzahl-Exzesse oder Spitzenleistungen konzipiert, überzeugen dafür aber mit klassischen Pluspunkten wie Langlebigkeit, original Optik, maximale Bodenfreiheit und geringem Spritverbrauch.

FREIT Perfekt für Restaurationen und täglichen Gebrauch. Geeignet für dezentes Roadtuning.

Standardauspuff / Material Stahl
Stahl, teils schwarz lackiert, teils verchromt, wird an den Auslassstutzen montiert.

SIP-TIPP Auch einen neuen Auslassstutzen mit passender Dichtung mitbestellen.

SIP-COMMUNITY User ‚Kolbenfresser ' (über Art.-Nr.: 13210600): „ Sehr gut. Eine sehr Preiswerte alternative zum Original. Passt hervorragend. Ich fahre ihn mit einem 50DR Satz. Läuft echt klasse."

SIP-COMMUNITY User ‚592sda (über Art.-Nr. 24982000):
„Leichte Montage, schöner Sound, und für den Preis ist das Teil echt zu empfehlen!"



13210600



24982000



12025000





13765500



Auspuff Standard		Art.-Nr.	€
PIAGGIO	für Vespa 50 Special, V5B1/2/3T, passt auch für Vespa 50-125/PV/ET3	13765500	85,00
PIAGGIO	für Vespa 50/N/L/R/Special	12021800	179,00
FACO	für Vespa 50/N/L/R/Special	24984000	45,00
SITO	für Vespa 50/N/L/R/Special, passt auch für Vespa 50-125/PV/ET3	13210600	49,00
ECO	für Vespa 50S/90, schwarz	12025000	44,00
ECO	für Vespa 50S/90, verchromt	12021810	55,00
SITO	für Vespa PK50/S/SS/XL/XL2/XLS/HP/FL/N/Rush, mit E-Norm	24982000	52,00
PIAGGIO	für Vespa PK50 XL/XL2	24313000	89,00
SITO	für Vespa PK80-125 S/PK100-125XL/PK125/ETS/N/XL2	24983000	52,00

Auslassstutzen

für Vespa 50-125/PV/PK50-125/S/XL/XL2

Alle Original/Standard Auspuffanlagen - außer die Bananen - werden mit einem Auslassstutzen/Krümmer am Zylinder montiert. Dadurch wird die Montage des Auspuffes und auch ein späterer Reifenwechsel erleichtert. Die bei uns angegebenen Maße beziehen sich auf den Lochabstand und die Dicke der Auslassstehbolzen des Zylinders.

Die Metallversionen von SITO und SIP ermöglichen durch ein besseres Ausströmverhalten ein Mehr an Leistung. Da die Aluminium Ausführung oft einreißt, sind sie auch zu diesen eine willkommene Alternative.

Wichtig: Um eine möglichst spannungsfreie Montage zu erreichen, zuerst alle Schraubverbindungen des Auspuffs locker und dann Zug um Zug festziehen.



21601100



21601600



21601200

Auslassstutzen		Art.-Nr.	€
	für Vespa 50/N/L/R/S/Special/90/125/PV/PK50/S/SS/XL/XL2/N/Rush/Automatica, Aluminium, Stehbolzen M6, Lochabstand 52mm	21601200	5,60
	für Vespa PK50 FL, Aluminium, Stehbolzen M6, Lochabstand 52mm	21601500	8,50
	für Vespa PK80-125 S/PK125, Aluminium, Stehbolzen M6, Lochabstand 56mm	21601300	8,50
	für Vespa PK125 XL/XL2/N, Aluminium, Stehbolzen M6, Lochabstand 56mm	21601400	8,50
SITO	für Vespa 50-125/PV/PK50-125/S/XL/XL2/Automatica, Metall, Stehbolzen M6, Lochabstand 52-56mm	21601600	15,90
SIP	für Vespa 50-125/PV/PK50-125/S/XL/XL2/Automatica, Metall, Stehbolzen M6-M8, Lochabstand 52-56mm §	21601100	22,90



Krümmer Banane

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK 125 ETS

Für jede Banane den passenden **Krümmer**. Auch für die V50/Special und SS Modelle lieferbar. Die **MRP** Edelstahlvariante mit 3mm größerem Durchlass erhöht dazu noch Drehmoment und Leistung und sagt dem Rostproblem „Lebe wohl".



13955000

13935800

Krümmer, Stehbolzen M6, Lochabstand 56mm		Art.-Nr.	€
FACO/SITO ET3 Banane	für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS	13943000	19,90
FACO/SITO ET3 Banane	für Vespa 125 PV ET3	13955000	17,30
PIAGGIO ET3 Banane	für Vespa 125 PV ET3	13935700	29,00
SIP ET3 Banane	für Vespa 125 PV ET3, Stahl, schwarz, Øi 30mm §	13935600	49,00
SERIE PRO by MRP ET3 Banane	für Vespa 125 PV ET3, Edelstahl, Øi 30mm §	13935800	65,00
SS50/90 Banane	für Vespa 50 SR/SS/90 R/SS	13935000	40,00
Befestigungsplatte Auspuff ET3/SS50/90 Banane	für Vespa 50 SR/SS/90 R/SS/100/125 PV ET3 passt auch für Vespa 50-125/PV	10163900	6,50

Weitere Ersatzteile unter **www.sip-scootershop.com**



Lukas, SIP beantwortet:

Mein Auspuff passt nicht perfekt, was tun?

Fertigungstoleranzen bei Zylindern und Auspuffanlagen können Schuld sein, wenn ein Auspuff auf Anhieb nicht perfekt passt. Daher bei der Montage wie folgt vorgehen: Auspuff erst locker am Zylinder befestigen, dann die restliche Befestigungspunkte locker verschrauben und zuletzt alle Schrauben fest anziehen. Durch Lockern der Zylinderstehbolzen kitzelt man auch noch den ein oder anderen entscheidenden Millimeter Toleranz heraus. Sollte auch das nicht reichen, helfen oft Langlöcher im Auslassstutzen. Wenn der Auspuff am Krümmer nicht bündig schließt, einfach eine Dichtung (z.B. aus einer Coladose) ausschneiden und zwischen Krümmer und Auslass positionieren.

Auspuff Standard Banane

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2

Der in der Rollerszene als „Smallframe-Banane" bezeichnete Auspuff ist sowohl ein unauffälliger **Standard Auspuff**, wie auch ein leistungsstarker **Rennauspuff**. Ursprünglich wurde diese Anlage bei den sportlichen Vespa-Modellen wie der SR 50 (75 km/h bei gerade mal 50ccm) oder der SS 90 (über 90 km/h) verbaut und gilt - wie der T5-Pott bei den Largeframes - als Alleskönner bei den übrigen Geschwistern.

Seinen Namen bekam der Auspuff zweifelsfrei durch seine Form: Die linksseitig ausgelegte Anlage wird parallel zum Hinterrad montiert und ragt dezent unter dem linken Seitenteil des Vespa-Hecks hervor. Durch den geteilten Krümmer ist eine ideale Montage gewährt und erleichtert jeden Motorservice oder Reifenwechsel.

Die Banane besticht neben der stylischen Optik aber vor allem durch innere Werte: Sie bietet einen schönen breiten Leistungsverlauf und setzt bereits bei niedrigen Drehzahlen ordentlich Power frei. Damit ist die Anlage sowohl für mäßig getunte Touring-Motoren als auch für Tuning-Setups jenseits der 125ccm einsetzbar. In Verbindung mit dem 136er MALOSSI oder dem 133er POLINI z. B. harmoniert die Banane perfekt und das freigesetzte Drehmoment ermöglicht auch im Zweimannbetrieb entspanntes Cruisen. Der Sound ist angenehm und unauffällig.

Die **ET3 Banane** von **FACO** wird mit Krümmer und schwarzem und verchromten Körper geliefert. Die verchromte **SS50/90 Banane** ist eine sehr schöne und aufwändige Replika des begehrten Super Sprint Auspuffs. Es gibt sie mit und ohne Krümmer. Diese Anlagen passen an PK´s nur mit einigen Rahmenmodifikationen.

Die **ETS** als sportlichste PK war ebenfalls mit einer Banane ausgestattet. Der Auspuff passt auch an alle Vespa PK80-125 S/PK100-125 XL/PK125/N/XL2. Alle Bananen werden ohne Auslass-Stutzen montiert.

FAZIT Allrounder mit sportlicher Optik und breitem Drehzahlband. Ideale Ergänzung sowohl für Original- als auch für Tuningmotoren mit tourentauglichen Setups.

Rennauspuff / Material Stahl/ Lefthand
Stahl, teils schwarz lackiert, teils verchromt, passgenau, je nach Ausführung mit bzw. ohne Krümmer/ teils mit E-Nummer/E-Pass. Bedüsung und Zündeinstellung sollten überprüft und optimiert werden.

SIP-TIPP Vergaserbedüsung anpassen ist Pflicht, 75/85ccm Tuningzylinder und SHB 19/19 Vergaser als optionale Kombination sind empfehlenswert. Die Schraube, mit der die Flöte befestigt ist, nachziehen und am besten mit LOCTITE 243 (Art-Nr.: 14100000) sichern.

SIP-COMMUNITY User ‚Vespanoob' (über Art.-Nr. 24104000):
„Die hat ordentlich Drehzahl und Durchzug gebracht im Gegensatz zum Standardauspuff. Also die Banane ist sehr zu empfehlen (…)"

SIP-COMMUNITY User ‚Vespa2000' (über Art.-Nr. 24150000):
„Gute Verarbeitung. Viel besserer Sound und bessere Kompression als Originalauspuff."

SIP-COMMUNITY User ‚chiemgauvespa' (über Art.Nr.24125200):
„Ist jeden müden Euro Wert. Langt zu. Der Klang ist einfach genial. Super Klangbild mit dem 102er Pinasco Alu Zylinder... „

24125100



24125300



24190000



24985000



24125500





Auspuff Standard		Art.-Nr.	€
FACO ET3 Banane	für Vespa 50 SR, passt auch für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SS, inkl. Krümmer	24190000	65,00
FACO ET3 Banane	für Vespa 50 SR, passt auch für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SS, verchromt, inkl. Krümmer	24125100	109,00
FACO ET3 Banane	für Vespa 125 PV ET3, passt auch für Vespa 90/R/SS/100/125/PV, inkl. Krümmer	24150000	65,00
FACO ET3 Banane	für Vespa 125 PV ET3, passt auch für Vespa 90/R/SS/100/125/PV, verchromt, inkl. Krümmer	24125000	109,00
PIAGGIO ET3 Banane	für Vespa 125 PV ET3, passt auch für Vespa 50-125/PV, ohne Krümmer, mit DGM-Nummer	24104000	129,00
SS50/90 Banane	für Vespa 50 SS/90 SS, passt auch für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/90/R/100, verchromt, mit Krümmer	24125300	199,00
SS50/90	für Vespa 50 SS/90 SS passt auch für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/90/R/100 Stahl, schwarz, mit Krümmer,	24125500	109,00
SS50/90 Banane	für Vespa 50 SS/90 SS, passt auch für Vespa 50-125/PV/ET3, verchromt, ohne Krümmer	24125200	159,00
ETS Banane	für Vespa PK125 ETS, passt auch für Vespa PK 80-125S/PK100-125 XL/PK125/N/XL2, inkl. Krümmer	24985000	105,00

Rennauspuff PINASCO „White Edition" Banane §

für Vespa 50-125/PV/ET3

Die **„White Edition"** von **PINASCO** war schon in den 80ern ein Klassiker. Jetzt hat sich PINASCO - aufgrund der stetigen Nachfrage - entschlossen, sein Kultobjekt von 1977 noch einmal neu aufzulegen. Neben der heißen Optik liegen die Vorteile der hochwertigen Emaille-Beschichtung auf der Hand: Kein Auskalken bei konstant hohen Betriebstemperaturen, keine Bildung von Rissen oder Ablösung auch bei extremen Temperaturschwankungen. Die **„White Edition"** ist durch ihre Emailschicht nicht nur bis 800° temperaturstabil, sondern auch quasi immun gegen Rost. Auch in Punkto Leistung muss sich die weiße Banane nicht verstecken. Wie alle klassischen Lefthand Bananen bietet sie ein breites Band und eine harmonische Leistungsentfaltung mit ausreichend Druck von unten.

FAZIT Leistungsmäßig auf dem Niveau der originalen Piaggio Banane. Dafür ein klares „Daumen hoch" vom Style-Abteil!

Rennauspuff / Material Stahl / Lefthand
Stahl, weiß emailliert, passgenau, mit Krümmer Bedüsung und Zündeinstellung sollten überprüft und optimiert werden.

SIP-TIPP 16er-20er Vergaser und Rennwelle helfen eurer Smallframe zusammen mit der White Edition auch leistungsmäßig auf die Sprünge.



SIP-COMMUNITY User ‚patrick125et3fanculo' (über Art.-Nr. 40308102): „Adesso che sto per fare il motore da viaggio, sarà il giusto compromesso tra prestazioni ESTETICA e rumore." (“Ich weiß jetzt schon, dass das für meinen Tourenmotor der richtige Kompromiss zwischen Ästhetik und Sound ist.")

Rennauspuff PINASCO „White Edition" Banane	Art.-Nr.	€
für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS, inkl. Krümmer	40308101	225,00
für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3, inkl. Krümmer	40308102	225,00

Rennauspuff SIP Road Banane §

für Vespa 90/S/SS/100/125/PV/ET3

Die Banane mit mehr Dampf. Die SIP Road Banane hat mehr Drehmoment und ein deutliches Leistungsplus gegenüber den herkömmlichen Bananen. Die zusätzlichen Krümmersegmente ermöglichen einen Auspuff der Extraklasse. Das bei den Largeframes bewährte Prinzip der zusätzlichen Krümmersegmente wurde hier erfolgreich auf die Smallframes übertragen. Der ebenfalls dickere Krümmer wird damit perfekt mit dem Auspuffkörper verbunden. Das verspricht Fahrkomfort und idealen Gangschluss. Der Klang ist angenehm dezent und nicht zu aufdringlich, ideal für die Stadt und den Alltagscruiser. Selbst Touren und längere Strecken sind kein Problem. Der Auspuff wird ab Werk in der Form hergestellt und nicht nachträglich aufgeschnitten und umgeschweißt.

FAZIT Ein Rennauspuff in Originaloptik und mit super Passform, hochwertig und edel verarbeitet. Leistungs- und Drehmomentplus, hitzebeständige Lackierung.

Rennauspuff / Material Stahl/ Lefthand
Stahl, teils schwarz lackiert, teils verchromt, passgenau, mit Krümmer, Bedüsung und Zündeinstellung sollten überprüft und optimiert werden

SIP-TIPP Vergaserbedüsung anpassen ist Pflicht, 125-130ccm Tuningzylinder und 19-25mm Vergaser als optionale Kombination sind empfehlenswert.

Rennauspuff SIP Road Banane	Art.-Nr.	€
inkl. Krümmer, schwarz	24168000	119,00
inkl. Krümmer, chrom	24169000	139,00

24168000



24169000





§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



Rennauspuff „Sport“ Replika §

für Vespa 50/N/L/R/S/SS/Special/90

Absolutes Sahnestück! Die **Replika** des „SITO Smallframe **SPORT“ Auspuffs** der 60er Jahre. Pflichtprogramm für jeden, der einen dezenten Auspuff mit sportlicher Optik fahren, aber dennoch die Oldschool-Schiene nicht verlassen will. Der Auspuff ist eine Replika-Version zum fairen Preis-Leistungsverhältnis: Rot lackiert, dezenter Sound - entweder mit einem verchromten Endrohr oder mit Resonanzkörper und Twin-Tail. Keine Leistungssteigerung. **Achtung:** Bei Überhitzung kann es zu Verfärbungen im rot lackierten Auspuff/ Krümmerbereich kommen.

Rennauspuff / Material Stahl / Lefthand
Stahl, rot lackiert, Endrohr verchromt, passgenau. Bedüsung sollte überprüft und optimiert werden.

SIP-TIPP Hauptdüse 5% größer, neue Zündkerze

SIP-COMMUNITY CLASSIC SCOOTER 02/04: „Der ultimative 60er Jahre Smallframe Rennauspuff. Obwohl er unheimlich „laut“ aussieht, ist er dezent leise. ... Ein Muss für echte Vespisti.“

SIP-COMMUNITY M.O.D., EX-Sippler und Szenenschrauber, 02/2010: „Sieht geil aus, macht einen männlichen Sound“

Auspuff „Sport“ Replika	Art.-Nr.	€
für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS, rot	24214000	69,00
für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS, rot, mit 2 verchromten Endrohren	24218000	69,00

24214000





24218000



Rennauspuff SITO Plus §

für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/Automatica

Der **SITO Plus** ist der Klassiker unter den Road-Tuning-Auspuffanlagen. Diese seriennahen Modelle entsprechen optisch weitestgehend dem Original, kitzeln aber ein beachtliches Leistungsplus aus eurer Vespa heraus. Die **Rennauspuffanlagen** verfügen über eine hervorragende Passgenauigkeit und einen angenehm kernigen Klang. Um langfristigen Fahrspaß zu garantieren wird der SITO Plus aus solidem Stahlblech gefertigt und schwarz lackiert.

Die PK50-Version ist Dank E-Norm sogar für den Straßenverkehr zugelassen. Die Drosselung auf 45 km/h erfolgt durch eine kleine Hülse im Krümmer. Wird diese entfernt, erfolgt eine Leistungssteigerung und die Zulassung erlischt.

Dies ist eine einfache Möglichkeit einer PK auf die Sprünge zu helfen und wird gerne in Verbindung mit Zylindern mit größerem Hubraum eingesetzt. Der SITO Plus ist auch der einzige erhältliche Rennauspuff für die Vespa PK50 S/SS/XL N Automatica/Plurimatic.

FREIT Sportlicher Road-Tuning-Auspuff in Original-Optik.

Rennauspuff / Material Stahl
Stahl, schwarz lackiert, Form weitestgehend dem Original entsprechend, passgenau, teils mit E-Norm. Bedüsung sollte angepasst werden.

SIP-TIPP Mit hitzebeständigem Auspufflack verlängert sich die Lebensdauer eurer Auspuffanlagen. Der SIP Auslassstutzen Art.-Nr. 21601600/21601100 ist eine perfekte Ergänzung.

SIP-COMMUNITY User ‚Maanuu‘ (über Art.-Nr. 24990000): „YEAH!! Super Teil, Vespa zieht jetzt besser, Endgeschwindigkeit ca. 10km/h schneller... Hat natürlich jetzt einen super Sound. (...) Nur zu empfehlen für alle, die einen unauffälligen Rennauspuff wollen...“

SIP-COMMUNITY User ‚vespaamsterdam‘
(über Art.-Nr.24981000): “This exhaust is good to combine with 75cc Pinaso cylinder. But when using aluminium outlet pipe, its problaby will loose due vibration. Its better to use steel outlet pipe with this exhaust. Use this item with art. no.. 21601600 and and original exhaust gasket for good performance.”

24990000



24980000



24981000



Rennauspuff SITO PLUS	Art.-Nr.	€
für Vespa PK50/S/SS/XL/XL2/XLS/HP/FL/N/Rush, mit E-Norm	24990000	59,00
für Vespa PK50 S/SS/XL N Automatica/Plurimatic	24981000	75,00
für Vespa PK80-125 S/PK100-125XL/PK125/ETS/N/XL2	24980000	65,00

Andreas Rabl, SIP Mann, Landsberg, Deutschland:

Zu kalt gibt´s nicht – nur zu schlechte Kleidung“

Andy Rabl ist Teil des SIP Einkauf-Teams. Hauptsächlich ist er für die großen deutschen Lieferanten zuständig, kümmert sich aber auch um den Import von Waren und hilft euch bei Versandproblemen weiter. Als er anfing, bei SIP zu arbeiten, hat er sich nicht wirklich für Roller interessiert. Das hat sich allerdings schnell geändert. Noch während seiner Ausbildung zum Außenhandelskaufmann hat sich Andy eine kleine PK50S (Baujahr ´85) zugelegt. Perfekt für Fahrten in die Stadt und den Weg zur Arbeit, der nur wenige Minuten dauert.

Da Andy eigentlich bei fast jedem Wetter und jeder Tages- und Nachtzeit fährt, hat er einen stärkeren Scheinwerfer verbaut. Motortechnisch ist die PK bisher fast völlig unangetastet. Nur ein SITO Plus und ein SIP Auslassstutzen helfen ihr auf die Sprünge. Da allein diese beiden Teile schon einen merklichen Unterschied verglichen mit den Originalen brachten, hat er bisher nichts weiter verändert. Wozu auch? „Auf den Berg-auf-Passagen in Landsberg muss ich nicht mehr in den 2ten zurück schalten um den Berg hoch zu kommen“, freut er sich, „Ich bin kein Verkehrshindernis mehr und kann sogar einige Plastikbomber „stehen lassen“.

In den letzten fünf Jahren ist Andy seine PK sehr ans Herz gewachsen und während seine Kunden und Kollegen sich auf der Suche nach mehr Leistung um Kopf und Kragen tunen, ist Andy glücklich mit seiner Fuffi.



§ ONLY RACE & SHOW: NICHT [illegible] GEM. GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Rennauspuff POLINI §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Auch **POLINI** hat in Punkto Rennauspuffanlagen für Smallframes etwas zu bieten. Der POLINI **Rennauspuff** gehört mit seinem guten Preis-/Leistungsverhältnis zu den beliebtesten Einsteiger-Tuninganlagen auf dem Markt.

Sein sehr breites Leistungsband macht den POLINI zum optimalen Tourenauspuff, der auch schon in niedrigen Drehzahlen ordentlich Drehmoment liefert. Er harmoniert nicht nur mit POLINI Zylindern, sondern entlockt fast jedem Setup mehr Power. Der Klang ist dabei genauso klassisch italienisch, wie die Anlage selbst. Durch den kleinen Endschalldämpfer ist er jedoch angenehm und leise.

Die **Banane** sitzt dezent unter der linken Seitenhaube und ist optisch recht unauffällig. Bei PK-Modellen muss dann das Ersatzrad weichen.

Die **Righthand**-Version verschwindet optisch fast vollständig unter dem Motorblock auf der rechten Seite. Nur der Endschalldämpfer lässt auf einen Rennauspuff schließen. Das Ersatzrad kann an seinem Platz bleiben. In Punkto Sound und Performance steht sie der Lefthand Anlage in nichts nach.

FRZIT Toller Allroundauspuff mit breitem Band und optimaler Haltbarkeit. Ideale Anlage zum Einstieg ins POLINI-Tuning.

Rennauspuff / Material Stahl / Aluminiumdämpfer / Left-Right-hand
Stahl, grau glänzend lackiert, Dämpfer aus Aluminium, Left- oder Right-hand. Bedüsung und Zündeinstellung sollten angepasst werden.

SIP-TIPP Vergaserbedüsung anpassen ist Pflicht. 75–130ccm Tuningzylinder, SHB 19-24mm Vergaser, längere Übersetzung und verstärkte Kupplung/PK XL Kupplung empfehlenswert.

SIP-COMMUNITY Alex, SIP-Mann, Juli 2010: „Macht Spaß im Low-Budget Tuning: POLINI 130mm höhergesetzt, POLINI Membran, Mazzu-Welle, POLINI RAP -> 12,5 PS. Viel Dampf für wenig Geld, und das zuverlässig“

Rennauspuff POLINI		Art.-Nr.	€
Banane	für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS	20020300	104,00
Banane	für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3	20020250	102,00
Banane	für Vespa PK50/S/SS/XL/XL2/XLS/HP/FL/N/Rush	20020500	104,00
Banane	für Vespa PK80-125 S/PK100-125XL/PK125/ETS/N/XL2	20020510	104,00
Righthand	für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS	20020600	104,00
Righthand	für Vespa PK50/S/SS/XL/XL2/XLS/HP/FL/N/Rush	20020550	104,00

20020250











20020600







Rennauspuff LEOVINCE Banane §

für Vespa 50-125/PV/ET3

Der Geheimtipp unter den klassischen Lefthandanlagen kommt von LEOVINCE. ‚Bananentypisch‘ begeistert der **LEOVINCE Rennauspuff** durch ein breites Leistungsband, allerdings ist das Drehzahlniveau dabei deutlich höher angesiedelt als beim POLINI. Das macht ihn perfekt für sportlichere Setups. Auch auf originalen Zylindern erreicht man mit dem LEOVINCE Rennauspuff eine deutliche Leistungssteigerung. Die Montage funktioniert schnell und problemlos und die Anlage läuft ebenso zuverlässig wie ein Originalauspuff. Alles in allem ein leistungsstarkes Plug&Play-Teil für den schmalen Geldbeutel.

FRZIT Preis-Leistungs Kracher. Die sportlichste unter den klassischen Lefthand Anlagen.

Rennauspuff / Material Stahl / Aluminiumdämpfer / Lefthand
Stahl, schwarz lackiert, Dämpfer aus Aluminium, Lefthand, Krümmer federnd gelagert. Bedüsung und Zündeinstellung sollten angepasst werden.

SIP-TIPP Vergaserbedüsung anpassen ist Pflicht. 75–130ccm Tuningzylinder, SHB 19-24mm Vergaser, längere Übersetzung und verstärkte Kupplung/PK XL Kupplung empfehlenswert.

SIP-COMMUNITY User ‚Vespino‘ (über Art.-Nr. 42050000): „Gute Alternative! Geht ab! In Verbindung mit einem DR75ccm Formula (…), MALOSSI Vergaserkit 16.16, MALOSSI Rennluftfilter, 72 HD, verstärkte Kupplung und Leo Vince... Perfect Match!!“

Rennauspuff LEOVINCE Banane	Art.-Nr.	€
für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS	42050000	72,00
für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3	42060000	72,00



42050000









M3214425





Rennauspuff MALOSSI „Power Exhaust“ Banane §

für Vespa 50-125/PV/ET3

Back to the roots! Mit dem **Power Exhaust** besinnt sich der italienische Tuning-Gigant **MALOSSI** auf die Anfänge des Smallframe-Tunings und präsentiert euch eine Auspuffanlage im klassischen ‚Bananen‘- Design. Neu überarbeitet verfügt der Power Exhaust nicht nur über alle gängigen Lefthand Features (wie breites Band und sattes Drehmoment) sondern auch über ein spezielles Strömungsdesign zur Lärmreduzierung. Hier trifft Tradition auf Innovation. Wie alle MALOSSI Produkte überzeugt auch der Power Exhaust durch eine hervorragende Verarbeitung und eine lange Lebensdauer.

FRZIT Schöne Plug&Play Anlage nicht nur für MALOSSI Zylinder.

Rennauspuff / Material Stahl / Lefthand
Stahl, klarlackiert, Lefthand. Bedüsung und Zündeinstellung sollten angepasst werden.

SIP-TIPP Vergaserbedüsung anpassen ist Pflicht. 75–130ccm Tuningzylinder, SHB 19-24mm Vergaser, längere Übersetzung und verstärkte Kupplung/PK XL Kupplung empfehlenswert.

SIP-COMMUNITY User ‚Vespav50rot‘ (über Art.-Nr.: M3214425): „Echt geil verarbeitet. Genialer Sound. Bin echt zufrieden.“

Rennauspuff MALOSSI „Power Exhaust“ Banane	Art.-Nr.	€
für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS	M3214425	95,00
für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3	M3214430	95,00



§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Rennauspuff SIMONINI §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Für die etwas schnelleren italienischen Momente bietet Euch **SIMONINI** eine Auswahl an Rennauspuffanlagen für die Smallframe. Der **SIMONINI Lefthand** ist eine schöne Sportanlage für Standard wie Tuningzylinder. Wie die meisten klassischen Lefthand Anlagen erfreut auch der SIMONINI durch ein breites Drehzahlband und viel Drehmoment. Das macht ihn zum „perfect match" für alle leistungsstärkeren Zylinder. Der verzinkte Krümmer ist komfortabel federnd gelagert, der Dämpfer abnehmbar.

Der SIMONINI **Lefthand Evo** ist der Nachfolger des legendären Down&Forward. Der Carbon-Kevlar Dämpfer kommt nun nicht mehr in Fahrtrichtung schräg unter dem Trittblech heraus, sondern ebenfalls lefthand. Allen 90-125ccm Smallframes verpasst man damit nicht nur optisch, sondern vor allem leistungsmäßig ein ordentliches Upgrade. Mit einem bearbeiteten POLINI 133 oder MALOSSI 136 dreht der Down&Forward in schwindelerregende Höhen. Die lassen sich auch in Punkto Sound nicht verleugnen. Ab einem mittleren Drehzahlniveau liegt ordentlich Leistung an, was ihn zur idealen Raceanlage für Spitzengeschwindigkeiten auf der Langstrecke macht. Die Schwäche im unteren Drehzahlbereich kann durch eine entsprechende Übersetzung ausgeglichen werden. Der **SIMONINI 180°** legt schließlich nochmal eine Schippe drauf und ist nicht nur optisch sondern auch was seine Power angeht ein dickes Ding. Mit noch schärferen Steuerzeiten als der Down&Forward ist der 180° nichts für schwache Nerven. Um die Anlage fahren zu können, muss der Zylinder um 180° gedreht montiert werden, so dass der Auslass in Fahrtrichtung zeigt. Belohnt wird die Bastelei mit einem besseren Spülverhalten und einem zielgerichteteren Ausstoß der Altgase. Einige Zylinder (z.B. 133er POLINI DoA) eignen sich jedoch nur bedingt für die gedrehte Montage, bzw. machen größere Modifikationen am Chassis nötig.

FRAIT Die italienische Antwort auf PM40 und Co. High End Poweranlagen mit tollem Preis-Leistungsverhältnis.

Rennauspuff / Material Stahl / Aluminium- oder Carbon-Kevlar-dämpfer / Lefthand, Down&Forward oder 180°gedreht
Stahl, klarlackiert, Dämpfer aus Aluminium oder (Down&Forward Modelle) Carbon-Kevlar, je nach Ausführung Krümmer teilweise verzinkt und federnd gelagert. Bedüsung und Zündeinstellung müssen angepasst werden.

SIP-TIPP 75–130ccm Tuningzylinder, SHB 19-24mm Vergaser, längere Übersetzung und verstärkte Kupplung/PK XL Kupplung sind empfehlenswert. Eine saubere Getriebeabstufung mit ZIRRI oder DRT Nebenwellen/Gängen ist ebenfalls eine sehr gute Ergänzung.

SIP-COMMUNITY User ‚321sultan' (über Art.-Nr. 40300200): „Cooler Sound und bringt oben raus echt viel. Min.1000u/min mehr."

SIP-COMMUNITY User ‚real_himself' (über Art.-Nr. 40309000): „Sehr geniales Teil! Bringt ordentlich Bumms auf meinem 136 Malle. Vor allem in der Preisklasse nichts Vergleichbares."

SIP-COMMUNITY User ‚tomnold' (über Art.-Nr. 15400000): „Hab mir diesen Auspuff an meine 133 POLINI dran montiert und das Ding geht echt ab! Vor allem im oberen Drehzalbereich schiebt der Auspuff mächtig an! Der Sound ist unten wie oben ein Ohrenschmaus."







Rennauspuff SIMONINI	Art.-Nr.	€
Lefthand für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS	40300300	99,00
Lefthand für Vespa PK50/S/SS/XL/XL2/XLS/HP/FL/N/Rush	40300200	99,00
Lefthand für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3	40300400	99,00
Lefthand EVO für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3	15400000	159,00
Lefthand EVO für Vespa PK80-125 S/PK100-125XL/PK125/ETS/N/XL2	40309000	159,00
180° für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3	40300100	125,00



Rennauspuff ZIRRI Silent Corsa §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Die von Angelo **ZIRRI** aus Parma entwickelten Auspuffanlagen gehörten schon immer zu den begehrtesten Lefthands und waren auch schon immer schwer zu bekommen. Der **„ZIRRI SILENT CORSA"** eignt sich für originale, sowie getunte Smallframes. Leistungsmäßig ist er mit dem SIMONINI Down&forward vergleichbar. Er hat einen ordentlichen Leistungsschub in den oberen Drehzahlbereichen und eignet sich nicht für City-Cruiser sondern eher für Sprint-Fetischisten. Auf einem 133er POLINI, zum Beispiel, dreht er sogar etwas weiter aus als der PM …

FRAIT Der Mythos ZIRRI lässt bei Ampelstarts viele andere blass aussehen.

Rennauspuff / Material Stahl / Aluminiumdämpfer / Lefthand
Stahl, klarlackiert, Dämpfer aus Aluminium, Lefthand. Bedüsung und Zündeinstellung müssen angepasst werden.

SIP-TIPP Mit bearbeitetem 133er POLINI, Langhubwelle, 30er Vergaser und V-Force Membran läuft der ZIRRI Silent Corsa zu Hochform auf.

SIP-COMMUNITY Christoph Maier, STOFFI-SIP Racing Team, 2009: „Der SERIE PRO „ZIRRI SILENT CORSA" hat auf unserem gefrästen QUATTRINI eine ähnliche Leistung wie der VSP Race. Wir waren von dem Ergebnis überrascht."

SIP-COMMUNITY User „Sportivo Primavera": „Hammerteil. In dieser Preisklasse und für Gepäckfachfetischisten die erste Wahl … Läuft auf meinem POLINI Motor superfein. Klare Kaufempfehlung"

Rennauspuff	Art.-Nr.	€
ZIRRI Silent Corsa für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS	40334000	349,00
ZIRRI Silent Corsa für Vespa PK50/S/SS/XL/XL2/XLS/HP/FL/N/Rush	40335000	309,00
SERIE PRO Silent Corsa für Vespa 90/R/SS/100/125 PV/ET3	40331000	349,00
ZIRRI Silent Corsa für Vespa PK80-125 S/PK100-125XL/PK125/ETS/N/XL2	40360000	259,00

















Rennauspuff JL Seigiorni §

für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3

Dieser **Lefthand** kommt aus dem Haus **JL Exhausts**. Er wurde von Tino Sacchi als perfekte Ergänzung für den QUATTRINI M1 entwickelt. Der Auspuff bringt aber auch auf allen ähnlichen Zylindern wie dem POLINI 133er, MALOSSI 166 oder den PARMAKITs seine Vorzüge zur Geltung: ein breites Drehzahlband, viel Drehmoment und eine deutliche Leistungssteigerung. Der Sound ist angenehm dumpf. Der Edelstahlkrümmer ist mit Federn aufgehängt, die Halterung passt auf PK und PV, der Körper ist schwarz lackiert. Bei der hohen Verarbeitungsqualität wundert es nicht, dass Jim Lomas eine lebenslange Garantie auf Einreißen gibt und Auspuffanlagen ggfs. repariert oder austauscht.

FRAIT Perfekt für Langstrecke oder Stadtrennen. Englisch/Italienisches Tuning Know-How schlägt ein.

Rennauspuff / Material Stahl / Edelstahl Dämpfer / Lefthand
Stahl, schwarz lackiert, Dämpfer aus Edelstahl, Lefthand. Bedüsung und Zündeinstellung müssen angepasst werden.

SIP-TIPP Perfekt für QUATTRINI M1 und Kollegen. Mit Rennwelle, Membranvergaserkits und PARMAKIT/QUATTRINI Zündung rennt die Kiste noch besser.

Rennauspuff JL Seigiorni	Art.-Nr.	€
für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3	22016000	305,00

Rennauspuff GPS §

für Vespa 90/R/SS/100/125 VMA1T

Hinter **GPS = Gruppo Piloti Sceciali** verbirgt sich nicht nur das seltene Vespa SS Sondermodell ohne Ersatzrad und Gepäckfach sondern auch feinstes Tuning made in Ingolstadt. Seit Jahren ist die Fuffie-Szene dort bekannt. Martin McFly, einer ihrer Tuning-Gurus, hat sich nun auch dem Auspuff Thema gewidmet. Ziel waren alltagstaugliche und drehmomentstarke Auspuffanlagen mit angenehmem Sound. Der verchromte GPS eignet sich optimal für 125er mit einem Originalzylinder oder leicht bearbeitetem POLINI. Bei Montage an Vespa 50 Special Elestart/125 PV/ET3 muss das Seitenfach und bei allen PK Modellen das Seitenblech modifiziert werden.

FRAIT Ob Originalzylinder oder dezentes Roadtuning: GPS hat die richtige Tröte dazu.

SIP-TIPP Hauptdüse anpassen und neue Zündkerze sind Pflicht. Mit Rennzylinder POLINI/DR ein schönes Eiscafe-Setup.

SIP-COMMUNITY SIP community user ‚DevilSports' (über Art.-Nr. 24127000): „DER Auspuff bei Smallframemotoren! Exzellente Verarbeitung und eine Top Performance mit Top Sound!"

Rennauspuff GPS	Art.-Nr.	€
für Vespa 90/R/SS/100/125 VMA1T	24127000	339,00







Rennauspuff JOLLY MOTO Curly §

für Vespa 90/R/SS/100/125 VMA1T

JOLLY MOTO liefert einen sehr schön verarbeiteten, aus vielen Segmenten bestehenden **Curly**, der sich schön unter das Seitenfach wickelt. Der selbe Auspuff wird auch unter dem Namen PARMAKIT verkauft. Der unlackierte Auspuff beißt auf POLINI und Co. aggressiv an, erhöht Drehzahlen und Leistung und ist dabei noch eine optische Augenweide. Bei Montage an Vespa 50 Special Elestart/125 PV/ET3 muss das Seitenfach und bei allen PK Modellen das Seitenblech modifiziert werden.

FRAIT Die langjährige Motocross Erfahrung findet Eingang ins Smallframe Tuning.

SIP-TIPP Hauptdüse anpassen und neue Zündkerze sind Pflicht. Rennwelle mit 51mm/54mm Hub, Rennzylinder wie QUATTRINI, POLINI, MALOSSI; PARMAKIT, FALC, E-Zündung wie VESPATRONIC oder PARMAKIT, Vergaser 24- 34mm empfehlenswert. Eine längere Primär mit DRT Getrieberädern bietet zusätzlich optimale Variationsmöglichkeiten.

Rennauspuff Curly	Art.-Nr.	€
JOLLY MOTO für Vespa 90/R/SS/100/125 VMA1T	75046200	389,00
PARMAKIT für Vespa 90/R/SS/100/125 VMA1T	75046000	389,00





75046200

Rennauspuff POLINI Evolution Lefthand §

für Vespa 90/R/SS/100/125 VMA1T

Im Automatikbereich sind die EVOLUTION Teile Legende, **POLINI** gewinnt damit reihenweise die Scooter-Rennserien und schöpft unglaubliche Leistung aus den kleinen Motoren. Dieses Know-How wurde nun in eine Resonanzauspuffanlage für die Vespa übertragen und POLINI präsentiert euch mit dem **Rennauspuff Evolution** die italienische Antwort auf VSP & Co! Die Leistung entfaltet sich für einen RAP relativ gleichmäßig, und vor allem im mittleren und oberen Drehzalbereich dreht der EVOLUTION richtig auf.

FRAIT Die optimale Anlage für POLINI-Tuning. Ordentlich Leistung im mittleren und oberen Drehzahlbereich.

SIP-TIPP Der kleine Evo passt gut zu 75er POLINI R, D.R. Formula, 102-115er. Ein bearbeiteter 133er POLINI mit 24er Vergaser, Tassinari Membran und Rennwelle sind ein ideales Setup für den 125er POLINI Evolution.

SIP-COMMUNITY User ‚schweinchen_babe' : „Kraft auch von unten raus (Ich fahr ihn in Verbindung mit nem 133 Polini DoA). Dreht hoch wie Sau... Steigt noch im 2ten auf. Beste Investition ever"

Rennauspuff POLINI Evolution	Art.-Nr.	€
für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS/PK50/S/SS/XL/XL2	20002690	289,00
für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3, Evolution II	20002910	279,00



20002910

20002690







Rennauspuff PM40 Evolution §

für Vespa 90/R/SS/100/125 VMA1T

English scooter tuning at its best! **PAUL MELICI** gibt einem mit dem **PM40 Evolution** die ultimativen Waffe in die Hand. Nicht nur die hochwertige Qualität, die hervorragende Passform und das schöne Design zeigen, dass man mit dem PM in die Oberliga des Smallframe-Tunings eintritt – auch die Leistung steht dem in nichts nach.

Ausgelegt auf absolute Spitzenperformance entfaltet der PM vor allem im oberen Drehzahlbereich einen Monstersound. Die Anlage schiebt nach vorn und ist sicher nichts für Leute, die immer gerne beide Räder am Boden haben. Erfreulich am PM40 Evolution: Wie alle leistungsstarken Anlagen läuft er zwar am besten auf entsprechend bearbeiteten Zylindern, wurde aber speziell dafür entwickelt, aus fast jedem Setup etwas heraus zu holen. Dabei entfaltet sich die Leistung angenehm über ein relativ breites Band. Die unlackierte Variante sollte mit Auspufflack nachlackiert werden.

Bei Montage an Vespa 50 Special Elestart/125 PV/ET3 muss das Seitenfach und bei allen PK Modellen das Seitenblech modifiziert werden.

FRAIT Eine der leistungsstärksten Anlagen für die Smallframe mit breitem Einsatzbereich. Die englische Alternative zu Hammerzombie, Franz und Co. Ideal für bearbeitete 133er POLINI Zylinder.

Rennauspuff / Material Stahl / Aluminiumdämpfer / Lefthand Curly
Stahl, unlackiert oder verchromt, Dämpfer aus Aluminium in silber, weitere Dämpfer als Zubehör erhältlich. Bedüsung und Zündeinstellung müssen angepasst werden.

SIP-TIPP Hauptdüse anpassen und neue Zündkerze sind Pflicht. Rennwelle mit 51mm/54mm Hub, Rennzylinder wie QUATTRINI, POLINI, MALOSSI; PARMAKIT, E-Zündung wie VESPATRONIC oder PARMAKIT, Vergaser 24-34mm empfehlenswert. Eine längere Primär mit DRT Getrieberädern bietet zusätzlich optimale Variationsmöglichkeiten.

SIP-COMMUNITY User ‚Stuerzenbaum' (über Art.-Nr. PM40EV): „Besser gehts nicht! Wohl einer der besten Smallframe RAPs aller Zeiten."

SIP-COMMUNITY User ‚keuk' (über Art.-Nr. PM40EV): "The best! Greatest exhaust ever made for smallframe with POLINI 130, dope!"

Rennauspuff PM40 Evolution	Art.-Nr.	€
für Vespa 90/R/SS/100/125 VMA1T, unlackiert	PM40EV	269,00
für Vespa 90/R/SS/100/125 VMA1T, verchromt	PM40EVC	379,00





PM40EV



PM TUNING



Farbige Dämpfer
ab 76,- € unter www.sip-scootershop.com







Rennauspuff HAMMERZOMBIE V2.0 §

für Vespa 90/R/SS/100/125 VMA1T

The Legend „Norrie Kerr" is back. Der englische Klassiker hat als **HAMMERZOMBIE** in der **2.0 Replika Version** ein ordentliches Fresh-Up bekommen. Hochleistung wird im Rollertuning nicht selten auf Kosten des Leistungsbandes erkauft. Die V2.0 des HAMMERZOMBIE trägt dem Rechnung, indem Details am Krümmer, Dämpfer und der gesamten Abwicklung überarbeitet und optimiert wurden, so dass die Anlage jetzt mit einem deutlich breiteren Band punkten kann. Der Edelstahlkrümmer passt durch seine intelligenten Langlöcher auch problemlos auf den Auslass von FALC Zylindern. Der HAMMERZOMBIE ist nicht nur optisch sondern auch was die Performance angeht ein eindrucksvolles Paket und beschert euch sogar noch 1-2 PS mehr als der PM40. Dank der aufwändigen Handfertigung ist eine perfekte Passgenauigkeit garantiert. Bei Montage an Vespa 50 Special Elestart/125 PV/ET3 muss das Seitenfach und bei allen PK Modellen das Seitenblech modifiziert werden.

FRAIT Top Auspuffanlage mit Hammeroptik, Hammerleistung und breitem Band. Perfekt für leistungsorientierte/bearbeitete Rennzylinder wie Falc&Co.

Rennauspuff / Material Stahl / Aluminiumdämpfer / Lefthand Curly
Stahl, unlackiert, Dämpfer aus Aluminium, Krümmer in Edelstahl. Bedüsung und Zündeinstellung müssen angepasst werden.

SIP-TIPP Hauptdüse anpassen und neue Zündkerze sind Pflicht. Rennwelle mit 51mm/54mm Hub, Rennzylinder wie QUATTRINI, POLINI, MALOSSI; PARMAKIT, FALC, E-Zündung wie VESPATRONIC oder PARMAKIT, Vergaser 24- 34mm empfehlenswert. Eine längere Primär mit DRT Getrieberädern bietet zusätzlich optimale Variationsmöglichkeiten.

SIP-COMMUNITY User ‚Timo':
„Hammerzombie = Hammerleistung"

Rennauspuff HAMMERZOMBIE V2.0	Art.-Nr.	€
für Vespa 90/R/SS/100/125 VMA1T, unlackiert	22023000	309,00

Robert Leibfarth, Augsburg, SIP Racing Team ESC:

“Auch Schrott wird flott“





Roberts Herz gehört dem Rennsport. Seit 2004 fährt er aktiv in der ESC, seit 2011 im SIP Racing Team und sein erklärtes Ziel für die kommende Saison ist die Meisterschaft in der Königsklasse. Neben den engen Kursen hat es ihm mittlerweile besonders die Langstrecke angetan. 2009 startete er zum ersten Mal mit seinem Alltags Roller beim Kölner Kurs am Nürburgring. Pro Runde 5.2 km Vollgas auf der Formel 1 erprobten Grand Prix Strecke… Und es war um ihn geschehen. Um auch auf den großen Strecken in Zukunft vorne mitfahren zu können, hat der ausgewiesene Smallframe-Enthusiast seiner V50 im letzten Winter deshalb ein kleines Upgrade verpasst.

Während einige Fahrer mittlerweile mit High Performance Zylindern auf der Langstrecke antreten, ist Robs Basis mit einem 133er POLINI absolut oldschool. Auch die originale Gabel mit Trommelbremse verdient dieses Attribut – damit bei über 130 km/h zu bremsen ist nicht Jedermanns Sache!

Den Motor hat er allerdings ordentlich bearbeitet, einen GS-Kolben verbaut und den Auslass auf 70% geweitet. Auch die 51er ETS Rennwelle hat er strömungsgünstig optimiert. Der Mikuni 30 TMX Vergaser atmet durch einen MALOSSI Stutzen mit V-Force Membran, unterstützt von einem Franz Auspuff mit schickem Arrows Carbon Dämpfer. Eine Vespatronic Zündung und die neue Newfren Kupplung runden das Setup ab. Ein Getriebe mit 2.56er Primär und ein kurzer 4.Gang von DRT sorgen für lückenlosen Anschluss in jeder Lebenslage. Die 3.50-10 Dunlop TT92 Bereifung und das dezent sportliche Dämpferpaket (Bitubo vorne, Paioli HAT hinten) sorgen dabei auf der Straße und der Rennstrecke für ausreichend Grip. Ein weiterer cooler Gimmick für die Langstrecke: Der 7,5 Liter Sitzbanktank von PLC. 2010 gelang ihm am Nürburgring mit seinem Oldschool-Speedpaket dann eine kleine Sensation, die normalerweise den Fahrern von Falc&Co. vorbehalten ist: Er knackte, „unter Ausnutzung diverser Windschatten“, wie er lächelnd zugibt, die 3,00 min Marke auf der GP-Strecke. Wir ziehen den Hut und wünschen ihm eine erfolgreiche und sturzfreie Saison.

Rennauspuff VSP §

Von der Strecke direkt in den Shop. In der Rennsaison 2006 machte unser **SIP/STOFFIs** Racing Team mit dem **VSP Race** in Punkto Leistung einen Quantensprung nach vorn. Auch heute noch ist der VSP Race dank seines großen Volumens ein beliebter und leistungsstarker Rennauspuff für die getunte Smallframe. Perfekt für stärker bearbeitete Oldschool-Zylinder wie POLINI 130ccm höhergesetzt oder MALOSSI 136. Mit einer entsprechenden Peripherie sind da über 20 Pferde am Hinterrad kein Problem. Aber: Für die Straße eignet sich der Race nur bedingt, da er nicht unbedingt als leise bezeichnet werden kann. Der **VSP Road** ist seinem ‚großen Bruder‘ in seiner Charakteristik recht ähnlich. Besonders im untertourigen Bereich ist die entschärfte Road Version jedoch deutlich leiser und damit für den Einsatz abseits der Rennstrecke etwas besser geeignet. Dicker Pluspunkt: Als Lefthand passt der VSP Road auch auf Rollermodelle mit Seitenfach. Perfekt für ET3 Fahrer und all diejenigen, denen normalerweise ein großer Rennauspuff verwehrt bleibt, da ihnen immer das Seitenfach im Weg steht. Auch die Leistungssteigerung ist durchaus beachtlich. Auf einem unserer Testroller mit humanem POLINI 133er Setup hat der VSP Road durchzugsstarke 14 PS mobilisiert. Eine voll alltagstaugliche Kombi also, die einen – bei entsprechender Übersetzung - mit guten 120km/h durch die Lande rasen lässt. Was will man mehr?

FAZIT Der VSP Race kitzelt dank seines großen Volumens ordentlich Leistung aus bearbeiteten Rennzylindern. In der Road Version ist er der perfekte Rennauspuff für die Alltags-Smallframe.

Rennauspuff / Material Stahl / Carbondämpfer, silber-weiss / Lefthand Curly oder Lefthand
Stahl, klarlackiert, Dämpfer aus Carbon, silber-weiss, als Lefthand Curly (Race) oder Lefthand (Road) erhältlich. Bedüsung und Zündeinstellung müssen angepasst werden.

SIP-TIPP Der VSP harmoniert perfekt mit 133er POLINI (2mm höhergesetzt), Mazzucchelli Rennwelle, POLINI 25er Membranvergaserkit, MMW Zylinderkopf und 27er Übersetzung mit 25/26er DRT Ritzel. Aber auch QUATTRINIs/ PARMAKITS und Co. haben an dem VSP ihre Freude.

SIP-COMMUNITY Christoph Meier, alias Stoffi, SIP-STOFFIS Racing Team: „In der Kombination mit einem höher gesetzten POLINI 133 bringt der VSP Road 15PS. Das rennt wirklich gut.“

Rennauspuff VSP	Art.-Nr.	€
Road für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3	VSPRW	339,00
Race für Vespa 90/R/SS/100/125 VMA1T	VSP3W	349,00
Race für Vespa 90/R/SS/100/125, schwarz VMA1T	VSP3B	349,00

JL

Moritz, SIP beantwortet:

Ich möchte einen Curly auf meine PK montieren. Was genau muss ich am Rahmen machen?



Bei einem Curly- oder Lefthand steht der Krümmer bei der PK an der Seitenwand und bei der V50 Special Elestart/PV/ET3 am Gepäckfach an. Dann einfach die Seitenwand entweder komplett oder teilweise entfernen. Am besten, so wenig wie möglich, so viel wie nötig. Erst den Auspuff locker am Zylinder montieren, dann kann man abschätzen, in welchem Bereich Material entfernt werden muss. Anzeichnen, mit Flex oder Stichsäge rausschneiden, Kanten entgraten, nachlackieren, fertig. Die Rennroller beweisen, dass die die Stabilität immer noch mehr als ausreichend ist.

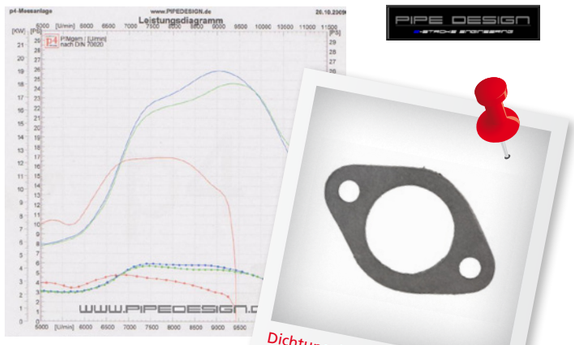












PIPE DESIGN



22100100



Rennauspuff Bullet 150 by Pipe Design §

für Vespa 90/R/SS/100/125 VMA1T

Der **Bullet 150** ist wirklich ein Geschoss. Dieser sehr hochwertige Rennauspuff wurde speziell für leistungsstarke 133er POLINI, 136er MALOSSI und QUATTRINI Zylinder entwickelt. Er entfaltet vor allem auch mit 54mm Hub sein Potential. Diese sehr leistungsstarke Anlage wird zweiteilig mit Steckkrümmer gefertigt. Im Krümmerbereich ist sie fein segmentiert und sorgt für einen guten Gasaustausch. Der Auspuff ist klarlackiert, der Halter sorgt für eine vereinfachte, gelagerte Montage, ein großer, dicker Enddämpfer (22mm Innendurchmesser) bringt das Geräuschaufkommen auf PM40-Niveau. Die beste Performance liefert der Bullet 150 bei bearbeiteten Überströmern, Membraneinlass und bearbeitetem Auslass. Vorteilhaft sind eine Auslassbreite > 67% mit moderner Auslassform, Auslasszeiten zwischen 190° bis 194° und jeweils passende Überstromzeiten von 124°-130°. Der Fokus lag bei der Entwicklung auf der größtmöglichen Schnittmenge zwischen breitem Drehzahlband und maximalen PS- und Nm-Werten. So schafft der Bullet 150 hervorragend den Spagat zwischen kraftvollem Straßen-Setup und dem Rennstreckeneinsatz. Bei Montage an Vespa 50 Special Elestart/125 PV/ET3 muss das Seitenfach und bei allen PK Modellen das Seitenblech modifiziert werden.

FAZIT Sehr leistungsstarker Auspuff mit guter Bodenfreiheit, breitem Einsatzspektrum und knallharter Performance.

Rennauspuff / Material Stahl / Edelstahldämpfer / Lefthand Curly
Stahl, klarlackiert, Dämpfer aus Edelstahl. Bedüsung und Zündeinstellung müssen angepasst werden.

SIP-TIPP Eine Welle mit 54mm Hub, fein abstimmbare Vergaser (z.B. Koso 28-34mm), Rennzylinder wie QUATTRINI, POLINI, MALOSSI; PARMAKIT, FALC, E-Zündung wie VESPATRONIC oder PARMAKIT GS-Kolben, Zylinderkopf MMW und V-Force Membranen sind gute Freunde vom Bullet 150.

Rennauspuff Bullet 150 by Pipe Design	Art.-Nr.	€
für Vespa 90/R/SS/100/125 VMA1T	22100100	379,00

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Rennauspuff PARMAKIT SP09 Lefthand §

für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3

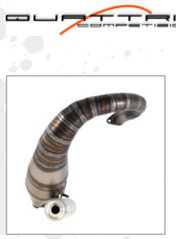
Von der Strecke in den Shop. Selten trifft das mehr zu als bei den Tüftlern von **PARMAKIT**, die in den letzten Jahren eine Tuning-Sensation nach der anderen auf den Markt brachten. Der **Rennauspuff** PARMAKIT SP 09 wurde speziell für den gleichnamigen Rennzylinder konzipiert. Dieser ‚Sport Production' Auspuff wurde in Zusammenarbeit mit dem italienischen Rennchampion Stefano Scauri entwickelt und er pusht den ohnehin sportlichen Zylinder zu noch höherer Leistung. Sehr sauber verarbeitet, extrem voluminös, leicht. Der Krümmer hat am Auslass 36mm und einen Lochabstand von 62-72mm. Bei einer Montage an PK Modellen muss das Seitenblech modifiziert werden.

FAZIT Eine der krassesten Auspuffanlagen, die derzeit auf dem Markt ist und eine der wenigen, die PARMAKIT Rennzylinder nicht drosselt.

SIP-TIPP Rennzylinder Parmakit SP09/ W-Force, Rennwelle, >30er Vergaser, variable Zündung, verstärkte XL2-Kupplung, 2.54-2.86 Primär und wir wünschen Guten Flug mit Parmakit Airlines.

Rennauspuff PARMAKIT SP09 Lefthand	Art.-Nr.	€
für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3	75046300	449,00







Rennauspuff FALC Racing Lefthand §

für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3

Als optimale Ergänzung zu seinen Hochleistungs-Zylindern bietet **LAURO CAFFORIO** jetzt auch die entsprechende **FALC Racing High end Auspuffanlage** an. Der zweiteilige Auspuff glänzt dabei nicht nur durch seine Leistung sondern vor allem auch mit praxisorientierten Features wie einer O-Ring Abdichtung zwischen Krümmer und Auspuffkörper, Steckverbindung als Drehteil ausgeführt, einem federaufgehängten Body für schnelle Demontage und einer gummigelagerten Auspuffhalterung. Wie viele high end Anlagen wird der FALC Racing Auspuff unlackiert ausgeliefert und sollte auf jeden Fall vor Montage angeschliffen und mit einem hitzefesten Auspufflack geschützt werden.

FAZIT Durchdachte, benutzerfreundliche und hochwertige Auspuffanlage. Speziell für Falc Zylinder entwickelt und mit ihnen zusammen ein echtes Dreamteam!

SIP-TIPP Perfekte Kombination: FALC-Zylinder (Art.-Nr. 40441900, 40441800, 40441700) und FALC-Kurbelwelle

SIP-COMMUNITY User ‚eatoneston': „Very good construction!"

Rennauspuff FALC Racing	Art.-Nr.	€
für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3	40331800	539,00

Rennauspuff QUATTRINI M1L Lefthand §

für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3

Mit dem **Rennauspuff QUATTRINI** bietet Max Quattrini eine optimale Ergänzung zu seinem direktgesaugten M1L Zylinder. Und genauso wie das Zylinderkit, verbindet auch der dazu passende Rennauspuff hochwertige Handarbeit mit der Güte eines echten Rennsportprodukts. Die Anlage ist nicht nur von der Performance her auf den M1L maßgeschneidert, sondern mit einem ovalen Innendurchmesser von 29/33 mm auch vom Auslasslayout her. Allerdings ist die Montage aufwändig, da der Motorblock relativ stark modifiziert werden muss.

FAZIT Perfekte Ergänzung zum M1L, der je nach Ausbaustufe vom Alltagsroller bis zum High- End Racer vielseitig gestaltbar ist.

SIP-TIPP Rennzylinder QUATTRINI M1L, Rennwelle mit 20/20 oder 24/25mm Konus, 26- 28er Vergaser, VForce Membran, VESPATRONIC… Je nach Peripherie sind bis zu 25PS am Hinterrad möglich.

SIP-COMMUNITY Christoph Maier, alias Stoffi, STOFFI-SIP-Racing Team 2009: „Mit dem Auspuff und dem M1L 2009 rennt die Kiste perfekt. 24PS und gleichmäßig starker Durchzug. Der beste Auspuff für das Kit. Unser Favorit für 2009."

Rennauspuff QUATTRINI Lefthand	Art.-Nr.	€
für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3	40331500	429,00



Rennauspuff FRANZ §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2

FRANZ, JONAS & BIG BERTHA, so könnte der Anfang eines Grimm´schen Märchens lauten. Was sich Mathias von **LUDWIG&SCHERER** bei der Namenswahl seiner Auspuffanlagen gedacht hat, darüber kann spekuliert werden. Sicher ist jedoch, dass FRANZ, JONAS, BIG BERTHA und der 55" ein Smallframe Erfolgsmärchen made in Germany ist. Alle Anlagen wurden auf der Rennstrecke entwickelt und in vielen Prüfstandsläufen optimiert. So können für die gängigsten Power-Zylinder, die passenden Auspuffanlagen angeboten werden. Der **FRANZ** ist für die meisten Zylinder seit Jahren die erste Wahl. Besonders beliebt ist der bei POLINI/ POLINI Evo Fahrern. Er kitzelt vor allem mit Steuerzeiten zwischen 185 und 190° richtig Power aus den Smallframe-Motoren. Über 25 PS sind keine Seltenheit. Die Leistung entfaltet sich harmonisch über ein relativ breites Band. Die **BIG BERTHA** ist für alle modernen Zylinder mit geteiltem Auslass, wie z.B. den POLINI Evo Direkt oder den PARMAKIT SP09. Bei der Entwicklung wurde großen Wert auf Fahrbarkeit und ein breites nutzbares Band gelegt. Er ist damit ideal für Rennstrecke und Straße. Den FRANZ und die BERTHA gibt es als Curly oder als Lefthand, wo er auch auf ET3 und nach Rahmenmodifikation auch auf PK passt. Der **55" Curly** war in den letzten Jahren auf der Kartbahn in Verbindung mit einem Falc Zylinder so ziemlich die erfolgreichste Kombination. Frühe und fahrbare Leistung mit reichlich Drehmoment. Der **JONAS** ist als Reverse Auspuff für gedrehte Montage der altbewährte Klassiker und besonders geeignet für PK. Der Kickstarter muss unter Umständen nachgearbeitet werden. Alle Auspuffanlagen sind hochwertig verarbeitet und haben eine perfekte Passform.

FAZIT Für jeden Zylinder die passende Waffe. Perfekt für ambitioniertes Smallframe-Tuning.

Rennauspuff / Material Stahl / Aluminiumdämpfer / Lefthand/ 180° gedreht/Curly

Stahl, unlackiert, Dämpfer aus Aluminium.

SIP-TIPP Beim FRANZ sind mit einem stark bearbeiteten 133er POLINI, 136er MALOSSI oder QUATTRINI M1L und entsprechend angepasster Peripherie (Langhubwelle, 30er Vergaser, V-Force Membran, etc.) >25 PS am Hinterrad durchaus machbar! Die Kollegen kommen bei ähnlichen Setups und den entsprechenden Zylinder auch mal auf 30 PS.

SIP-COMMUNITY User Gammel (über Art.-Nr.: 22017000): „Lautstärke ist ok, leiser als der POLINI, besonders bei Standgas."

SIP-COMMUNITY Stoffi, STOFFI-SIP Racing Team (über Art.-Nr. 22017300): "Die Bertha ist auf unserem 2011er POLINI Evo Roller verbaut. Unser Markus ist damit auf dem France GP Rennen in der Königsklasse auf den 2. Platz geflogen. Das Teil geht ab, Wahnsinn."



22017000





22017100



22017200



22017300



22017400



22017500



Rennauspuff	Art.-Nr.	€
FRANZ Curly für Vespa 90/R/SS/100/125 VMA1T	22017000	379,00
FRANZ Lefthand für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3	22017100	379,00
BIG BERTHA Curly für Vespa 90/R/SS/100/125 VMA1T	22017300	389,00
BIG BERTHA Lefthand für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3	22017200	389,00
55" Curly für Vespa 90/R/SS/100/125 VMA1T	22017400	429,00
JONAS 180° für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3/PK80-125/S/XL/XL2	22017500	369,00

Rennauspuff Scooter&Service Lefthand §

für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3

Wolfgang Riehn, Owner und Kopf von **Scooter&Service**, Hamburg hat schon öfter sein gutes Händchen bei Auspuffkonstruktionen bewiesen. Sein neuester Wurf ist eine norddeutsche Antwort auf die Kollegen Falc&Quattrini. Mit diesem wohl **fettesten Auspuff** für die High-End Zylinder mit großen Auslässen stellt er erneut sein Können unter Beweis. Der Krümmer wird über Federn an dem enormen Auspuffkörper befestigt. Er ist unlackiert und mit einem Dämpfer der neusten S&S Generation versehen: Nur Lärm- und keine Leistungsreduzierung. Die Anlagen werden von Hand geschweißt und sind sehr exakt gearbeitet.

FAZIT Ein Must-Have für jeden großen Zylinder mit hoher Beschleunigungsgarantie.

Rennauspuff / Material Stahl / Aluminiumdämpfer / Lefthand
Aus vielen Segmenten handgeschweißt, unlackiert, verschraubter Aluminium-Dämpfer, lefthand, Stehbolzenabstand am Zylinder 60mm und deutlich größere Auslaßform, Montage von Hauptständer möglich, passt auf V50/PV Modelle. Bei Modellen mit Seitenfach, wie ET3/ ET3/PK/ XL, Modifikation am Rahmen nötig.

SIP-TIPP Perfekte Kombination FALC/QUATTRINI/PARMAKIT.

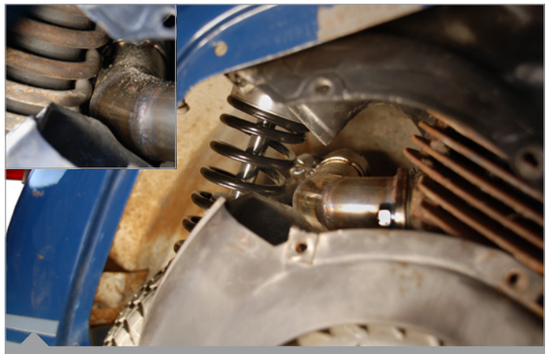
Rennauspuff Scooter&Service	Art.-Nr.	€
für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3	40331700	429,00



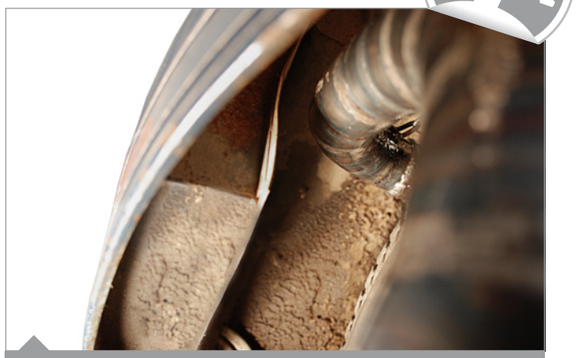




Montage eines VSP Road Auspuffs



Wir empfehlen die Montage des VSP Road mit einem Sportstossdämpfer, z.B. SIP Performance Art.-Nr. 72000RSB. Der standard Stoßdämpfer hat eine sehr bauchige Feder, die am Krümmer schleift. Auch unsere SIP Auslassdichtung Art.-Nr. 92205200 ist empfehlenswert, da sie eine angepasste Durchlassöffnung besitzt.



Im Gegensatz zum VSP Race passt der „ROAD“ auch bei Fahrzeugen mit Gepäckfach seitlich, z.B. Vespa ET3. Das Bild zeigt, dass ausreichend Platz vorhanden ist.



Zur Montage den Roller in Arbeitshöhe aufbocken. Wer keine Hebebühne hat, kann sich einfach wie abgebildet behelfen: Kantholz unter den Hauptständer, Bierkasten hinter den Rahmen. Hintere Stoßdämpferschraube rausnehmen und Motor nach unten hängen lassen. So hat man Platz zum Arbeiten.



Neben der Verschraubung am Auslass wird der Auspuff durch den Schwingenhalter mit dieser Klemme stabil befestigt. Viel Spass mit deinem VSP Road Auspuff!





Ersatzteile für Rennauspuffanlagen sind auf Seite 224 und online unter **www.sip-scootershop.com** „Rennauspuff - Ersatzteile“ zu finden.



Drag Racer Bérghém

Scuderia Berghem Team /// Berghem

Man kennt die Drag Racer hauptsächlich aus dem Automatikbereich. Das erklärte Motto der aggressiven Sprinter: Länger, tiefer, besser. Die Scuderia Berghem greift das Thema im Classic Vespa Sektor auf und präsentiert mit ihrem Drag-Racer ein wahres Meisterstück.

Basis für den wilden Umbau ist ein V50 Special Chassis mit PV Rundlenker, das gecuttet, geschweißt und gebogen wurde. Auch die 125er Lambretta-Gabel musste gekürzt und geneigt werden, um sich perfekt in der neuen Vorderachse einzufügen. Die Nabe des Sterns wurde so bearbeitet, dass sie die kleine Schlauchlosfelge der 50ccm Kymco aufnehmen kann.

Auch das Hinterteil wurde dem Drag Thema entsprechend angepasst. Durch den 110mm weiter nach hinten versetzten Motor konnte der Radstand deutlich verlängert werden. Das Heck des Rollers wurde gecuttet, dass es den Hinterreifen nun formschön einrahmt.

Dass sich das Scuderia Berghem Team allerdings nicht mit einer schönen Optik allein zufrieden geben konnte, war klar. Schließlich haben sie den Racer nicht zum Anschauen, sondern für den Einsatz bei den italienischen Sprintrennen gebaut.

Im Inneren der V50 schlägt deshalb das Herz eines 123,6ccm KTM Zylinders (original auf der SX 2002 verbaut), ein raffiniertes Kühlsystem und eine potente Auspuffanlage von Jolly Moto sorgen für eine angemessene Peripherie und runden das extravagante Projekt ab.

Btw: Berghem heißt nicht Bergheim, sondern Bergamo im Dialekt der Bergamaschi in Norditalien. ;-)







Technik Auspuff Teil 1

Neben dem Zylinder entscheidet vor allem der Auspuff über die Charakteristik eines Motors. Deswegen sollte er sorgsam ausgewählt werden. Ein Viertelmeilen Sprinter benötigt eine andere Anlage als eine Touren-PX. Was einer Falc getunten V50 den ultimativen Kick verschafft, bremst eine originale PK vollständig aus.

Die Aufgabe des Auspuffs

Grundsätzlich ist der Auspuff für die Entleerung des Brennraumes nach erfolgter Verbrennung zuständig – der zuvor aufgebaute Druck wird hierbei abgebaut und neues Frischgas kann rechtzeitig zum nächsten Arbeitstakt des Zylinders einströmen. Je effektiver der Auspuff das verbrannte Altgas abtransportiert um Raum für neu einströmendes Frischgas zu schaffen, desto höher ist der mögliche Füllungsgrad des Brennraumes, der letztlich entscheidend für die Leistung des Motors ist.

Grundlegende Unterscheidung der Auspuff-Typen

Bei der Wahl der Auspuffanlage ist das Gesamtsetup des Motors von entscheidender Bedeutung: Ein Resonanzauspuff ist grundsätzlich für bestimmte, sogenannte Zeitquerschnitte ausgelegt, also letztlich für ein bei der Berechnung zugrunde gelegtes Layout des Zylinders in Bezug auf das Überströmsystem und den Auslass und deren Funktion innerhalb eines vorgegebenen Drehzahlbereiches. Je leistungsorientierter der Auspuff ausgelegt ist, desto geringer ist der Spielraum bei der Auswahl des passenden Zylinders und der zum Auspuff passenden Steuerzeiten: Ein originaler Vespa Motor wird durch einen hochdrehenden Resonanzauspuff eher ab- als aufgewertet. Ein für maximale Leistung auf einem hohen Drehzahlniveau konstruierter Rennzylinder wird mit einem Standard Auspuff nicht zufriedenstellend funktionieren. Passen Zylinder- und Auspuffkonzept schlüssig zueinander, bleibt noch die Auswahl eines passenden Einlass/Vergaser Systems:

Auch hier ist die richtige Auslegung / Dimensionierung entscheidend – ein originaler Motor braucht keinen 35mm Flachschiebervergaser mit Membraneinlass, ein hochdrehender Rennmotor schöpft mit originalem Vergaser nicht annähernd sein Potential aus.

Neben **originalen Auspuffanlagen**, die sich keinen Resonanzeffekt zu Nutze machen dafür aber konstante Leistung liefern, ein geringes Geräuschniveau besitzen und für die Verwendung im Straßenverkehr zugelassen sind, gibt es noch zwei Typen von Tuning-Auspuffanlagen bzw. Rennauspuffanlagen (RAPs):



Rennauspuff SIP Performance Curly

Tourenauspuffanlagen kommen in ihrem Aussehen und Aufbau den originalen Anlagen recht nahe und sorgen mittels gewisser Modifikationen dafür, dass das Drehmoment verstärkt und optimal genutzt werden kann. Der **SIP Road** besitzt beispielsweise einen aus (mehreren Segmenten zusammengesetzten) konisch größer werdenden Krümmer, der in seiner Funktion dem Diffusor einer Resonanzauspuffanlage entspricht.

Im Rennsport hingegen werden drehzahlorientierte **Resonanzauspuffanlagen** eingesetzt, die durch Nutzung sogenannter Resonanzschwingungen eine maximale Leistungsausbeute ermöglichen. Es gibt diese in unterschiedlichen Formen:

Bei **Righthand** Anlagen ist der Dämpfer unter oder hinter dem Motor platziert. Die Montage eines Ersatzrades ist dadurch kein Problem. Der Auspuffkörper von **Lefthand** Anlagen führt links am Hinterrad vorbei. Durch ihr großes Volumen sind sie sehr leistungsstark.



Original Auspuffanlage Vespa PX200



SIP Road für Vespa PX200 mit Diffusor (ragt bis in den Körper!)



Righthand Auspuffanlage

Beim sog. **Down & Forward** führt der Auspuffkörper links am Hinterrad vorbei. Der Dämpfer ist meist dezent unter dem Trittblech „versteckt".

Durch seinen großen Resonanzkörper sieht der **Curly** (engl. ‚curl' = Locke) recht eigenwillig aus. Bei den Smallframe Modellen V50 Special V5B3T/ Elestart/PV/ET3 sind Modifikationen am Seitenfach nötig. Bei allen PK Modellen muss das Seitenblech modifiziert werden.

Ordentlich Power verspricht auch die Montage eines um **180° gedrehten** Rennauspuffs. Um die Anlage fahren zu können, muss der Zylinder jedoch ebenfalls um 180° gedreht montiert werden, so dass der Auslass in Fahrtrichtung zeigt. Der Kreativität bei der Zusammenstellung sind dabei generell wenig Grenzen gesetzt und viele Anlagen können mit etwas Geschick und Geduld auch umgearbeitet oder individuell angepasst werden. Jede Tuningauspuff-Variante hat dabei ihre spezifischen Vor- und Nachteile.



Lefthand Auspuffanlage

TECH TIPP



Down & Forward Auspuffanlage



„Curly" Auspuffanlage

Der Aufbau des Auspuffs

Krümmer

Idealerweise sollte der Krümmer über einen Querschnitt verfügen, der 10% bis 20% größer ist als die Fläche des Auslasses. Diese Fläche wächst in quadratischer Relation zum Radius (doppelter Radius entspricht vierfacher Fläche A = π * r2). Die Länge des Krümmers ergibt sich aus seinem Durchmesser. Wählt man eine Länge, die ca. 6-8mal so groß ist wie der Durchmesser des Krümmers, ergibt sich ein eher schmales Leistungsband. Für einen flacheren, aber dafür breiteren Drehzahlverlauf empfiehlt sich ein Krümmer mit der ca. 9-12fachen Länge seines Durchmessers. Achtung! Die rechnerische Gesamtlänge des Krümmertraktes ergibt sich aus der Summe der Längen des ‚eigentlichen' Krümmers am Auspuff und des Auslassstutzens am Zylinder.

Bei Rennauspuffanlagen wird der Krümmer meist mit Federn, die für einen flexiblen und sicheren Sitz sorgen, am Auslass und am Körper befestigt. Krümmer von Smallframes, Cosa 2 und T5 werden an Auslassstehbolzen befestigt, Standard Auspuffanlagen der Largeframe Vespen mit Schellen.

Achtung! Die Außendurchmesser der Zylinderauslässe sind unterschiedlich. (Bei der 200er findet man z.B. folgende Maße: Original PX200: Ø 44,7mm, PINASCO 215: Ø 44,7- 45,0mm – läuft leicht konisch zusammen, POLINI 208: Ø 44,4- 44,5mm, POLINI 210 Alu: Ø 44,3mm, MALOSSI 210: Ø 44,3mm). Das heißt: Ein Auspuff, der perfekt auf einen 210er MALOSSI Zylinder passt, sitzt sehr streng auf dem originalen Zylinder. Passt er dort, hat er beim MALOSSI Spiel. Daher passen O-Ring abgedichtete Krümmer meist nur auf einen Auslasstyp. Werden Schellen zu fest angezogen, können Auslass und/oder Krümmer reißen. Ist der Auspuff undicht und zieht Falschluft, drohen jedoch Überhitzung und Leistungsverlust. Abhilfe schaffen hier Auspuffdichtungen, wie z.B. die SIP Auslassbuchsen PX200, Art.-Nr. 13014000.



Auslass MALOSSI 210ccm

Fortsetzung auf Seite 226



SIP Team erfreut die Nachbarschaft

Tuning Auspuff Largeframe

Die Wahl des richtigen Auspuffes ist neben der Zylinderwahl die wichtigste Entscheidung für den Motoraufbau. Je größer der Hubraum, desto größer das Volumen der Auspuffanlagen. Je größer das Volumen, desto höher die Spitzenleistung. Für alle Einsatzbereiche und Motorengruppen haben wir die passenden Auspuffanlagen. Hier ein kleiner Überblick:

Verschiedene Klassen

Grundsätzlich unterscheiden sich folgende Motor- und Fahrzeugtypen:

Wideframes: Bei den Vespa Modellen 98/125/150/GS `46-`65 gibt es eine große Vielfalt an Auspuffformen und Krümmerverbindungen. Die Tuningmöglichkeiten sind sehr beschränkt. Daher bieten wir für diese Modelle nur Standard und „Replika Sport" Auspuffanlagen an.

Vespa 125–150ccm – 8 Zoll: Die sehr beliebten Vespa 125 VNA/VNB/Super/150 VBA/VBB/Super Modelle der 60er Jahre sind mit 8" Bereifung ausgestattet. Grundsätzlich passen auf diese Modelle auch alle Auspuffanlagen der PX80-150. Aufgrund der geringen Bodenfreiheit sind Lefthand Rennauspuffanlagen mit großem Dämpfer und alle Righthand Auspuffanlagen (außer PINASCO) allerding nur eingeschränkt nutzbar. Daher führen wir diese Fahrzeuge nicht in der Bezeichnung der PX Anlagen. Ein Umbau auf 10" löst dieses Problem.

Vespa 125–150ccm – 10 Zoll: Die 70er Jahre Vespas 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V haben genügend Bodenfreiheit. Es passen ebenfalls alle Auspuffanlagen der PX80-150. Ausnahme: Die weit nach unten gezogene Motorseitenhaube lässt keine RZ Righthands zu. Der Dämpfer schlägt an.

Für alle Rennauspuffanlagen gilt: Wenn nicht anders gekennzeichnet, nur für Renn-Ausstellungszwecke. Im Bereich der deutschen StVZO nicht zugelassen, d.h. eine Rücksprache mit der TÜV-Stelle vor Ort ist nötig.

Vespa P80-150X/PX80-150 E/Lusso/`98/MY/Cosa 1: Anlagen für diese Motoren passen auch mit mancher Einschränkung auf die Vorgängermodelle. Für die Montage an der Vespa Cosa 1 müssen manche Auspuffhalterungen modifiziert werden, da diese breiter ist.

Vespa 160 GS/180 SS/180 Rally: Wir führen diese Fahrzeuge nicht in der Bezeichnung der PX200 Anlagen, da sie nicht Plug&Play passen. Wenn jedoch der passende Auslaßstutzen # 13014380 verwendet wird, können alle PX200 Auspuffanlagen problemlos gefahren werden.

Vespa 200 Rally/P200E/PX 200 E Lusso/`98/MY/Cosa 1: Wir haben ein großes Sortiment an Rennauspuffanlagen für diesen Motor. Für die Montage an der Vespa Cosa 1 müssen manche Auspuffhalterungen modifiziert werden, da diese breiter ist. Die weit nach unten gezogene Motorseitenhaube der Rally lässt keine RZ Righthands zu.

Eine grobe Unterscheidung

Gerade bei den Largeframes spielt die Auswahl des Auspuffes eine große Rolle: Ein Quartermile-Racer braucht eine andere Basis als ein Tourer, mit dem man auch mal zu zweit nach Italien fahren will.

Standard-Auspuff: Keine Leistungssteigerung, legal im Straßenverkehr einsetzbar.

Rennauspuff-Road: Tourenauspuff mit viel Drehmoment. Ideal für Autobahn-Vollgasfahrten und 2-Mann-Betrieb, z.B. SIP Road, SITO Plus, PEP 3.0 oder SIP Performance.

Rennauspuff-Sport/Race: Gute Leistungsentfaltung bei höheren Drehzahlen, große Spitzenleistungen möglich, z.B. Scooter&Service, DSE, RZ und SIP Performance.

Standard-Auspuff **SITO**



Rennauspuff-Road **SIP Road**



Rennauspuff-Road **SCORPION**



Rennauspuff-Sport/Race **SERIE PRO DSE**



Righthand: Der Dämpfer ist unter oder hinter dem Motor platziert. Die Italienischen sind optisch unauffällig. Montage des Ersatzrades immer möglich.



Hall of Fame

Wir nehmen nicht jeden sich auf dem Markt befindlichen Auspuff ins Programm. Wir testen fast alle und konzentrieren uns dann aber auf die Wesentlichen:

SITO: Gute und günstige Standardauspuffanlagen. Der SITO Plus ist ein Klassiker unter den Road-Rennauspuffanlagen.

MALOSSI/POLINI/SIMONINI/PINASCO: Vor Jahrzenten entwickelt, seit Jahrzehnten bewährt. Gute und preisgünstige Sport-Rennauspuffanlagen. Blechener Sound, drehzahlstark, optisch unauffällig.

JL: Jim Lomas, der englische Auspuff-Guru stellt fast alle namhaften Rennauspuffanlagen her: SIP Performance, SIP Evo, RZ. Alle sind Einzelstücke in Handarbeit und werden laufend weiterentwickelt. Sehr gute Qualität, große Vielfalt.

SERIE PRO: Hier fassen wir wieder kleine aber feine Tuningfirmen zusammen, die Anlagen entwickelten oder produzieren und eine Marktberechtigung haben: z.B. Scooter&Service und DSE für Bottem-End oder PEP 3.0 als starken Tourer.

SIP: Die Road Auspuffanlagen werden vom Hersteller nach unseren Angaben gefertigt und nicht nachträglich umgebaut. Sie sind derzeit der Renner unter den Tourern. Günstig, leistungsstark, in verschiedenen Formen und Farben erhältlich.

SCORPION: SIP ist seit Jahren Importeur für die SCORPION Rollerauspuffanlagen. Das Schöne an diesen englischen RAPs: Sie haben ein E-Norm und sind somit legal!

Lefthand: Der Dämpfer ist auf der Ersatzradseite platziert. Bei einigen Auspuffanlagen ist der Ersatzradbetrieb dort nicht mehr möglich.





24024000

24025000



Alte Modelle

Immer wieder finden wir Sport Auspuffanlagen für die alten Modelle! z.B. für Vespa 125 V1-15T/Hoffmann

Art.-Nr. 24029000

249,00 €

24021000

24022000

24023000

Auspuff Standard

für Vespa 98 - 180 Rally

Der Auspuff einer Vespa muss in seiner Betriebszeit einiges durchmachen. Je länger er in Betrieb ist, desto eher ist er innen und auch außen verrostet, zugerußt oder eingerissen. Dellen sind Zeugen mancher Boden- und Randsteinkontakte. Um die volle Leistung und auch die gebührende Optik zu erreichen, sollte ein Auspuff öfter gewechselt werden.

Unsere **Standard Auspuffanlagen** decken fast alle Vespa Modelle ab. Von der Vespa 98 bis zu den aktuellen Katalysator Modellen der PX. **SITO** liefert für einige Modelle sehr passgenaue Nachbauten der Original-Auspuffanlagen. Sie sind schwarz lackiert und haben ein erstklassiges Preis-/Leistungsverhältnis. Die übrigen Anlagen sind von **MAURO PASCOLI** oder anderen Premium Herstellern. Hier wurde sehr auf saubere Verarbeitung und perfekte Passform geachtet. Die meisten dieser Auspuffanlagen sind klarlackiert. Die Modelle für die Lampe-unten sind teils vernickelt.

Wer es sportlicher und dennoch unauffällig haben will, kann bei den Modellen ab VNA auf die ROAD Auspuffanlagen zurückgreifen.

FAZIT Perfekt für Restaurationen und Frühjahrsservice. Geeignet für leichtes Roadtuning.

SIP-TIPP Mit hitzebeständigem Auspufflack (Art.-Nr. 1407000/ Art.-Nr. 1407100/ Art.-Nr. 1407200) verlängert sich die Lebensdauer eurer Auspuffanlagen.

SIP-COMMUNITY **User ‚Chiemgauvespa'zu 24010000: „Qualität!! Spitzen Auspuff. Sehr gute Qualität. Feines Teil. Kann man sehr empfehlen."**

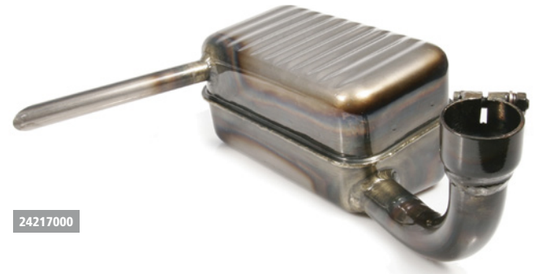


24020000

Auspuff Standard		Art.-Nr.	€
PASCOLI	für Vespa 98, 1947, ab Motor 2280, vernickelt	24021000	342,00
PASCOLI	für Vespa 125, 1948, V1T ->, vernickelt	24022000	189,00
PASCOLI	für Vespa 125, 1949, -> V12T, vernickelt	24023000	202,00
PASCOLI	für Vespa 125, 1950, V13T->V15T/HA Hoffmann, verchromt	24020000	159,00
PASCOLI	für Vespa 125 1951, V30T -> ACMA	24024000	129,00
PASCOLI	für Vespa 125 V30T->V33T, 1952 ->/ U Modell 1953	24025000	119,00
SITO	für Vespa 125 VM1-2T/150 VL1T 1954	24212000	62,00
PASCOLI	für Vespa 125 VN1-2T/150 VB1T/VL2-3T 1955-1958	24217000	125,00
SITO	für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB	24213000	55,00
SITO	für Vespa 125/150 Super VNC/VBC	24205000	62,00
SITO	für Vespa 150 VGLA-B/GL VLA1T/VGL1T	24201000	59,00
SITO	für Vespa 125 GT/GTR/150 Sprint/Sprint Veloce	24206000	61,00
PASCOLI	für Vespa 150 GS VS1T, 1955, gesteckter Auslass	24011000	139,00
	für Vespa 150 GS VS2-5T, 1956-1961 schraubbar, schwarz	24019000	115,00
PASCOLI	für Vespa 150 GS VS2-5T, 1956-1961 schraubbar	24010000	152,00
SITO	für Vespa 160 GS/180 SS	24202000	79,00
SITO	für Vespa 180 Rally	24203000	99,00



24212000



24217000



24213000



24205000



24201000



24206000



24011000



24019000



24010000



24202000



24203000

Auspuff Standard

für Vespa 200 Rally/P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/MY/`98/Cosa

Bei den **Standard Auspuffanlagen** der jüngeren Modelle können wir neben SITO auch noch PIAGGIO Auspuffanlagen anbieten. Diese sind qualitativ sehr hochwertig: dickes Blech, gute Lackierung, perfekte Passform. Standard-Auspuffanlagen eignen sich sowohl für Originalmotoren als auch für Road-Tuning-Setups und bestechen durch ihre Plug-and-Play-Eigenschaften. Sie sind nicht für Spitzenleistungen und Drehzahlen konzipiert, können allerdings mit anderen Vorzügen punkten: Langlebigkeit, maximale Bodenfreiheit auch im 2-Personenbetrieb, geringer Spritverbauch und gleichbleibende Performance. Wer es sportlicher und dennoch unauffällig haben will, sollte auf die ROAD Auspuffanlagen zurückgreifen.

Die PX125/150 Auspuffanlagen passen auch auf alle 125er/150er Largeframes ab VNA/VNB/VBA/VBB. Diese Verwendung muss jedoch genaugenommen, da leistungssteigernd, von einem TÜV abgesegnet werden.

Der PX125 Auspuff auf 80 km/h gedrosselt ermöglicht aufgrund der Führerscheinregelung in Deutschland 16-Jährigen das Fahren einer 125er PX. Eine Kopie des TÜV-Gutachtens liegt bei. Die Vespa muss noch vom TÜV per Einzelabnahme abgesegnet werden.

Der PX200 Auspuff passt mit dem Auslaßstutzen # 13014380 auch auf die Vespa 160 GS/180 SS/180 Rally und führt bei den Modellen dadurch zu einer Leistungszunahme.

FRZIT Perfekt für Restaurationen und Frühjahrsservice. Geeignet für leichtes Roadtuning.

Standardauspuff / Material Stahl

Stahl, schwarz lackiert, Form 1:1 dem Original entsprechend, sehr passgenau, teils mit E-Nummer/E-Pass. Montage mit Breitreifen und Hauptständer problemlos möglich, uneingeschränkter Ersatzradbetrieb. Bedüsung und Zündeinstellung müssen nicht - sollten aber immer - überprüft und optimiert werden.

SIP-TIPP Mit hitzebeständigem Auspufflack (Art.-Nr. 1407000/ 1407100/ 1407200) verlängert sich die Lebensdauer eurer Auspuffanlagen.

SIP-COMMUNITY User ‚Rabson1' über Art.-Nr. 23080000:
„Wer auf leise Auspuff Geräusche steht, ist mit diesem Auspuff sehr gut bedient, er schnurrt wie ein Kätzchen."


24090000


24103000


24106000


24110000


24101000

Auspuff Standard		Art.-Nr.	€
SITO	für Vespa P80-150X/PX80-150E/Lusso/MY/P150S, mit E-Pass	23080000	53,00
PIAGGIO	für Vespa P80-150X/PX80-150E/Lusso/MY/P150S, mit E-Nummer	24102000	75,00
PIAGGIO	für Vespa P125X/PX125 E/Lusso/`98, auf 80 km/h gedrosselt	24090000	99,00
PIAGGIO	für Vespa PX125-150 E `98/MY, mit Katalysator, mit E-Nummer	24103000	229,00
SITO	für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/`98/MY, mit E-Pass	24110000	57,00
PIAGGIO	für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/`98/MY, mit E-Nummer	24101000	80,00
SITO	für Vespa Cosa 1 125/150, gesteckter Auslass	24208000	62,00
PIAGGIO	für Vespa Cosa 1 125/150, gesteckter Auslass	24105200	100,00
SITO	für Vespa Cosa 1 200, gesteckter Auslass	24209000	62,00
PIAGGIO	für Vespa Cosa 1 200, gesteckter Auslass, mit E-Nummer	24106000	125,00
LML	Star 125/150 4T/Deluxe 4S/Speedy 150 4T	24103600	127,00




24108000
24108100

Auspuff Standard verchromt

für Vespa 200 Rally/P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/MY/`98/Cosa

Verchromte **Standard Auspuffanlagen** bestechen durch ihre schöne Optik. Darüber hinaus dient der Chrom als erstklassiger Rostschutz. Verrostete Krümmer gehören damit der Vergangenheit an.

Verchromen ist ein teurer und aufwändiger Prozess. Daher ist es immer eine Kunst, hier den richtigen Lieferanten zu finden. Unsere Anlagen sind Nachbau-Anlagen, die nachträglich verchromt werden. Sie haben ein sehr gutes Preis-/Leistungsverhältnis. Sie sind nicht leistungssteigernd. Dennoch sollte der TÜV dazu vor dem Einsatz im Straßenverkehr interviewt werden.

FRZIT Sehr schön in Kombination mit anderen Chromteilen.
Chromteile sind der Einstieg ins Customizing.

Standardauspuff / Material Stahl, verchromt

Stahl, verchromt, Form 1:1 dem Original entsprechend, sehr passgenau. Montage mit Breitreifen und Hauptständer problemlos möglich, uneingeschränkter Ersatzradbetrieb. Bedüsung und Zündeinstellung müssen nicht - sollten aber immer - überprüft und optimiert werden.

SIP-TIPP Andere Chromteile wie Reserveradabdeckungen, Kaskaden oder Lüfterradabdeckungen kombinieren.

SIP-COMMUNITY German Scooter Forum User ‚PX2000gs':
„Im Krümmerbereich schön glänzend. Wer auf Chrom steht+ nicht ständig den Originalkrümmer entrosten möchte = empfehlenswert."

Auspuff Standard verchromt	Art.-Nr.	€
für Vespa 125/150 Super VNC/VBC, verchromt	24108200	70,00
für Vespa P80-150X/PX80-150E/Lusso/MY/P150S, verchromt	24108000	77,00
für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Sprint/PX80-150/PE/Lusso, mit Dämpfer §	24108100	77,00
für Vespa Rally/P200E/PX200 E/Lusso/`98/MY, verchromt	24107000	95,00

Rennauspuff „Replika Sport" §

Diese legendären **Sportauspuffanlagen** waren besonders in den **60er** Jahren bei den Top Modellen der klassischen Vespa sehr populär. Mittlerweile können wir euch diese Replika-Anlage für alle gängigen Modelle anbieten. Die zwei Endrohre und der quer zum Trittblech angeordnete Resonanzkörper verleihen eurem Roller einen sportlichen Look und einen angenehm dumpfen Sound. Eine Leistungssteigerung findet nicht statt. Die Auspuffanlagen werden in Handarbeit aus Edelstahl gefertigt und sind daher rostfrei.

FRZIT Wir legen diesen Edelstahl-Auspuff jedem ans Herz, der aus dem Oldtimer-Einerlei ausbrechen will, ohne die klassische Optik zu verletzen.

Rennauspuff / Material Edelstahl, poliert

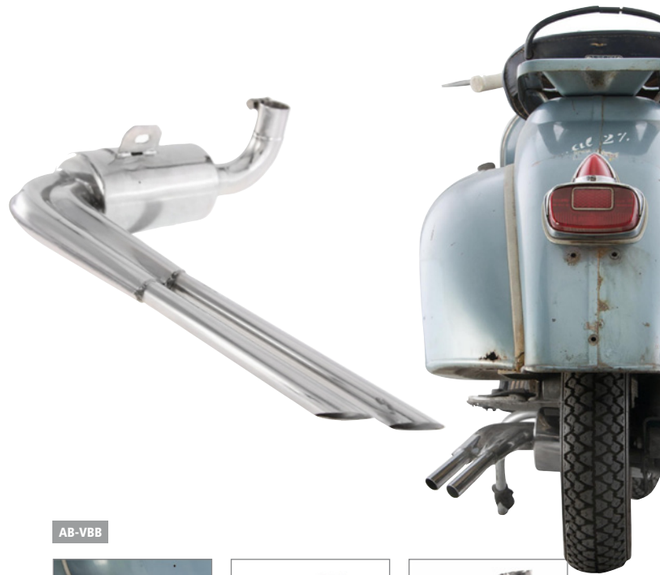
Edelstahl, poliert, schöne 60er Jahre Repro-Auspuffanlage, dumpfer Sound. Montage mit Breitreifen und Hauptständer problemlos möglich, uneingeschränkter Ersatzradbetrieb. Bedüsung und Zündeinstellung müssen nicht - sollten aber immer - überprüft und optimiert werden.

SIP-TIPP Klemmspiegel aus der „STADIUM-/ULMA"-Serie als schöne Ergänzung runden das zeitgenössische Design ab.

SIP-COMMUNITY SCOOTERIST SCENE, Autumn 2003:
„(...) this is a ‚must buy' for owners of custom GS 160´s and SS 180´s."

SIP-COMMUNITY User „Bulldog007": "1A, Super Sound und Spitzen Optik"

Rennauspuff „Replika Sport"	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 VM1-2T/VN1-2T/150 VB1T/VL1-3T	AB-VL1	159,00
für Vespa 125 VNA/VNB/Super/150 VBA/VBB/Super	AB-VBB	159,00
für Vespa 150 GS VS2-5T	AB-VS5	159,00
für Vespa 160 GS/180 SS	AB-VSB1	159,00
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/T4/ PX125-150/PE/Lusso	AB-PX	159,00
für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/ 98/MY/Cosa 200	AB-PX200	159,00


AB-VBB





Rennauspuff „Vintage“Replika§











Der aus England stammende Vespa- und Lambretta-Zubehör Lieferant **Ken Cobbing** produzierte in den 60ern **Sportauspuffanlagen**. Die typische Bauweise bestach durch dicke verchromte Endrohre und einen runden Endtopf, meist in rot, schwarz oder gold lackiert. Der hieraus resultierende Sound war angenehm sportlich dumpf.

In der **SIP VINTAGE** Linie haben wir ihn als schönen **Replika-Auspuff** und optisch gelungene Alternative zur „Replika Sport“-Auspuffanlage neu aufgelegt, der dem Original im Aussehen und Leistung 1:1 entspricht. Nur nicht im Preis. Den original Auspuff, den wir als Vorlage benutzten, haben wir auf einem Teile-Markt für über 300,- Euro gekauft ... Die Edelstahlvariante ist mit einem Single-Rohr ausgestattet und wurde speziell für die GS160/SS180 neu aufgelegt. Obwohl der „Vintage“ Replika ein Rennauspuff ist, führt er zu keiner Leistungssteigerung. Das Tuning erfolgt mehr optisch.

FAZIT Der 60er Jahre Look dieses Auspuffes gibt jeder Vespa eine besondere Note.

Rennauspuff / Material Stahl, schwarz lackiert; Edelstahl, poliert

Stahl, schwarz lackiert mit Doppelendrohr/Edelstahl, poliert mit Single-Endrohr, schöne 60er Jahre Repro-Auspuffanlage, dumpfer Sound. Montage mit Breitreifen und Hauptständer problemlos möglich, Ersatzradbetrieb nur bei Single-Endrohr Auspuff möglich. Bedüsung und Zündeinstellung müssen nicht – sollten aber immer – überprüft und optimiert werden.

SIP-TIPP Eine Kombination mit weiterem 60er Jahre Zubehör wie Radkappen, Sturzbügel und Stoßstange ergibt einen tollen Retro-Look.

SIP-COMMUNITY Markus Weßner, Ex-SIP Mitarbeiter und Szenenschrauber, 02/2010: „Repro hat dieselbe Leistung wie der Originale. Keine Leistungssteigerung erkennbar. Optik und Sound jedoch top.“

Rennauspuff „Vintage“ Replika	Art.-Nr.	€
für Vespa 160 GS/180 SS, Edelstahl, Single-Endrohr	24202600	169,00
für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Sprint/ PX80-150/PE/Lusso, schwarz, Doppelendrohr	24202800	99,00
für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Sprint/ PX80-150/PE/Lusso, Edelstahl, Doppelendrohr	24202850	129,00



Olli Zuber, Owner von S.E.SC, Schwabach, Deutschland:

„Nichts ist unmöglich“

Von Pocketbikes über Ape und Scooter bis hin zu Schaltrollern tunen Olli Zuber und seine Schwabacher Jungs alles, was ihnen in die Finger kommt. Dabei bieten sie nicht nur Komplettumbauten an, sondern setzen auch Kleinigkeiten nach Kundenwunsch um, von Arbeiten an Chassis und Motor über exotische Auspuffverlegungen bis hin zur Optimierung auf dem Prüfstand... Das Motto ist: ‚Nichts ist unmöglich‘. Aktuell hat Olli eine Sprint Veloce 150 auf der Hebebühne. Schon der Drop-Bar gibt einen ersten Hinweis auf das Ziel der Vollrestauration: Der Oldie solle dezent sportlich aufgehübscht werden, „mit knapp 20PS Bums und über 120 km/h schnell“.

Während die Optik weitgehend original belassen wurde, blieb im Motor keine Mutter auf ihrem Schräubchen. Ein 210er Malossi und eine laserverschweißte MEC Langhub-DS-Lippenwelle ergeben zusammen stattliche 221ccm. Das verlangt schon nach einer ordentlichen Kupplung (16 Federn Cosa) aus dem Hause MMW. Getriebe und Zündung durften original bleiben, jedoch wurde ein leichteres PK-Polrad verbaut. Während ein 26er SI Vergaser nach Frischluft schnappt, hat sich Olli in Punkto Auspuff für einen SITO Plus entschieden, der optimal mit dem neuen sportlichen Touring-Setup der Sprint harmoniert. An dieser Kombination gibt es – nicht zuletzt dank S.E.SC O-Ringflansch- nichts zu rütteln. Die Schwalbe Raceman Breitreifen und ein solides Bitubo / YSS Fahrwerk sorgen für perfekte Straßenlage, die vorn verbaute MY Scheibenbremse stellt sicher, dass die Kurven – jetzt wo die Sprint mit mehr Leistung unterwegs ist – auf der nächsten Ausfahrt nicht plötzlich enger werden, als erwartet.

Rennauspuff SITO Plus §

Kleines Update gefällig? Der **SITO Plus** ist die ultimative Alternative zu originalen Auspuffanlagen und der Einstieg in die Road Rennauspuffanlagen. Optisch unauffällig, punktet er mit inneren Werten. Vor allem im mittleren und oberen Drehzahlbereich kitzelt er mehr Leistung aus den Motoren und garantiert damit – gerade bei Originalzylindern - einen deutlich besseren Ganganschluss. Der an die originale T5-Anlage angelehnte Auspuff überzeugt nicht nur durch solide Verarbeitung und erstklassige Passgenauigkeit, sondern auch durch die klassischen Vorzüge der Originalanlagen, wie Bodenfreiheit, Breitreifen- und Ersatzradtauglichkeit. Der **SITO Plus** ist vom 135er D.R. bis hin zum überarbeiteten MALOSSI 210er universell einsetzbar; perfekt für Tourenmotoren, Leistungszuwachs und sportlicher Klang inklusive. Es gibt keine original Auspuffanlagen für die T5 mehr. Aber es gibt dafür den SITO Plus ... Der **SITO Plus** hat nur eine BSAU Homologation für England. Besucht also den TÜV, bevor ihr ihn im Straßenverkehr verwendet.

FAZIT Der SITO Plus ist ein absoluter Allrounder mit unauffälliger Optik und breitem Drehzahlband. Ein sportliches Finish für Originalmotoren und das i-Tüpfelchen auf getunten, tourentauglichen Setups. Und das für wenig Geld.

Rennauspuff / Material Stahl, schwarz lackiert

Stahl, schwarz lackiert, passgenau aus hochwertigem Stahl gefertigt, blecherner Sound. Montage mit Breitreifen, Ersatzrad und Hauptständer problemlos möglich. Bedüsung und Zündeinstellung sollten angepasst werden.

SIP-TIPP Ideal in Verbindung mit Tourensetup, wie leichtes Lüfterrad oder Vespatronic/Parmakit, COSA Kupplung und kurzer 4. Gang, sowie 24-26mm Vergaser, mit DRT Schwimmerkammer oder Spacer

SIP-COMMUNITY User ‚Nase‘:
„Bin erst den Taffspeed MK4 und denn SIP Performance auf Original gefahren. Die beiden RAPs drehten zwar höher, das hat auf dem original Zylinder aber nicht wirklich mehr Leistung gebracht!“

Rennauspuff SITO Plus	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Sprint/ PX80-150/PE/Lusso	23000000	89,00
für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/ Lusso/˙98/MY/Cosa 200	23010000	89,00
für Vespa Cosa 1 125/150, gesteckter Auslaß	23021000	89,00
für Vespa Cosa 1 200, gesteckter Auslaß	23020000	89,00
für Vespa T5	23090000	89,00













§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Rennauspuff SIP Road §

Der **SIP Road** hat sich in kürzester Zeit zum Most-Wanted der Tourenauspuffanlagen gemausert. Auch auf den meisten SIP Langstrecken-Vespen findet er dankbaren Einsatz.

Die Kraft der 5 Segmente! Fünf zusätzliche Krümmersegmente ermöglichen einen Auspuff der Extraklasse. Deutlich mehr Drehmoment und ein sattes Leistungsplus. Bei der PX200 sind es 1,8PS schon auf dem Originalzylinder. Das verspricht Fahrkomfort und idealen Gangschluss. Der Klang ist angenehm dezent und nicht zu aufdringlich, ideal für die Stadt und den Alltagscruiser. Selbst Touren und längere Strecken sind kein Problem.

Die aufwendige Fertigung glänzt nicht nur mit mehr Krümmersegmenten, sondern auch mit extrafeiner Schweißung, sauber gezogenen Schweißnähten und einer verstärkten Verschraubung für den Zylinderstutzen. Der Auspuff wird ab Werk in der Form hergestellt und nicht nachträglich aufgeschnitten und umgeschweißt.

FAZIT Ein Rennauspuff in Originaloptik und mit super Passform, hochwertig und edel verarbeitet. Leistungs- und Drehmomentplus, hitzebeständige Lackierung zum besten Preis-Leistungs-Verhältnis.

Rennauspuff / 5 Krümmersegmente / ROAD Ausführung

Stahl, großer Krümmer aus 5 Segmenten, verstärkte Verschraubung, hitzebeständige Lackierung. Plug&Play, PX200: auf Originalzylinder + 1,8PS/ + 1,5Nm, PX150: auf Originalzylinder + 1,0PS/ + 1,5Nm. Montage mit Breitreifen, Ersatzrad und Hauptständer problemlos möglich. Bedüsung und Zündeinstellung sollten immer überprüft und optimiert werden.

SIP-TIPP Hauptdüse und Zündung anpassen sind Pflicht. 210er, Langhub und SIP Road sind die Tourenkombination schlechthin. In der kleinen Klasse ist der 177er POLINI, der 24er SI mit dem SIP Road eine Most Wanted Connection.

SIP-COMMUNITY Jockey´s Boxenstopp, Auspufftest für SIP, 02/2010:
„ Leistung, Sound und der Lack sind Top. Bei der 200er ist der Sprung zwischen 3. und 4. Gang kein Problem mehr. Motor dreht auch freier hoch. Der 200er hat auf meiner Serien-PX200 13,9PS!! Mit Standard-Auspuff 12,5! Respect!. Eine 10PS 200er hatte mit Serien-Auspuff 10,8 PS und mit eurem Auspuff 11,9 PS. Mit ein bißchen Vergaser einstellen lassen sich noch ein paar Pferdchen im 0,...-Bereich aktivieren!"

SIP-COMMUNITY User „Olivier" über Art.-Nr. 24166000:
„Habe eine Sprint mit einem Guss 2 Kanal Pinasco 177 und SI24/24. Hatte zuerst einen Sito Plus verbaut, leistungsmässig dachte ich immer der sei Super, dafür streifte er bei jeder links Kurve schön den Boden. Als ich dann den SIP Road sah hab ich ihn einfach mal bestellt und ich kann nur sagen meine Sprint läuft bedeutend besser in jedem Gang, streift nicht mehr und der Sound ist schön Kernig-Dumpf. Geb in nicht mehr her. Danke SIP."

SIP-COMMUNITY User „Vesbar-Wiesbaden" über Art.-Nr. 24165000:
„Fahr das Teil nun seit 3 Monaten auf einem original 200er und bin immer noch begeistert. Tolle Qualität - super Leistung - netter Sound! Wird in meinem Laden sehr gefragt!"

SIP-COMMUNITY User „roggi" über Art.-Nr. 24165000:
"Drehmomentbombe!!! Total geil. Geringfügig lauter als ein Originaler. Macht auf Polini 208 ca. 10kmh im Gegensatz zu Sito+, Enddrehzahl steigt. Setzt sehr früh an, ohne ein Leistungsloch!!! Mein Tip für Stadt und Tour!"

Rennauspuff SIP Road	Art.-Nr.	€
für Vespa 160 GS/180 SS, schwarz	24163000	129,00
für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Sprint/ PX80-150/PE/Lusso, schwarz	24166000	129,00
für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/ 98/MY/Cosa 1 200, schwarz	24165000	129,00
für Vespa T5, schwarz	24167000	129,00



24165000



Toni Bruno, SIP Mann und Thunderballs SC Member, Tortoreto, Abruzzen; Italy, www.thunderballs.it

„Wenn der Thunderball in deinem Rückspiegel auftaucht"



Toni ist bei SIP der Mann für die italienischen Momente. Seit Jahren betreut er kompetent unsere Kunden aus Bella Italia und kümmert sich um einen großen Teil des Email- und Online-Supports. Er steht euch dabei vor allem im Bereich Classic Vespa immer gern mit Rat und Tat zur Seite. Zusammen mit den anderen SIP Jungs war Toni schon viel unterwegs. Zuletzt auf einer 2200km Tour an der Adria.

„ Genau dafür habe ich mir als ausgewiesener Drehschieber-Fan vor kurzem auch einen neuen Tourenroller aufgebaut und bin absolut zufrieden mit dem Ergebnis: Die Motorcharakteristik ist jetzt genau so wie ich es mag. Schön von unten raus und beim Beschleunigen hebt die Gute ganz sachte das Vorderrad. Die Optik der 125 TS sollte, abgesehen von einigen sportlichen Akzenten, weitgehend original bleiben. Sie ist deshalb im 70s Style neu lackiert. Flaschengrün mit schwarzen Anbauteilen."

Um bei den gemeinsamen Ausfahrten ein zügiges Tempo halten zu können, hat sich Toni, wie die meisten seiner SIP Team Kollegen für einen bearbeiteten 210er Malossi entschieden. Dazu eine feingewuchtete Mazzu Langhubwelle, einen kurzen 4. Gang und einen 30er Dell'orto PHBH mit Malossi Stutzen ohne Filter. In Punkto Auspuffanlagen musste er nicht lange überlegen: „Der SIP Road ist mit seinem breiten Band und seiner konstanten, drehmomentstarken Leistung perfekt für die entspannte Fahrt auf längeren Strecken. Auch die verstärkte 23 Zähne COSA Kupplung ist absolut tourentauglich. Ich wünsche euch weiterhin gute Fahrt und mir viel Spaß auf der nächsten SIP Tour ;-)"

Rennauspuff SIP Road Sport Optik §

Unsere **SIP ROAD** Auspuffanlage wird auch in der Optik der „SITO Sport" Auspuffanlagen der 60er Jahre produziert, die wir teilweise noch als New Old Stock Auspuffanlagen führen. Doch sie ist bewusst kein 1:1 Replika. Wenn der Auspuff schon sportlich aussieht, sollte er es auch sein. Daher haben wir den Körper und Teile des Krümmers der SIP ROAD verwendet. Damit ist er für alle Vespas 125/150 ab VNA/VBA leistungssteigernd. Ein besserer Durchzug und eine höhere Drehzahl sind somit möglich. Der Auspuff ist rot oder schwarz beschichtet und mit verchromten Endrohren versehen.

FAZIT Der perfekte Tourenauspuff in sportlicher Optik.

Rennauspuff / 5 Krümmersegmente / ROAD Sport Optik Ausführung

Stahl, großer Krümmer aus 5 Segmenten, verstärkte Verschraubung, hitzebeständige Lackierung. Plug&Play, PX200: auf Originalzylinder + 1,8PS/ + 1,5Nm, PX150: auf Originalzylinder + 1,0PS/ + 1,5Nm. Montage mit Breitreifen, Ersatzrad und Hauptständer problemlos möglich. Bedüsung und Zündeinstellung sollten immer überprüft und optimiert werden.

SIP-TIPP Hauptdüse und Zündung anpassen sind Pflicht. 210er, Langhub und SIP Road sind die Tourenkombination schlechthin. In der kleinen Klasse ist der 177er POLINI, der 24er SI mit dem SIP Road eine Most Wanted Connection.

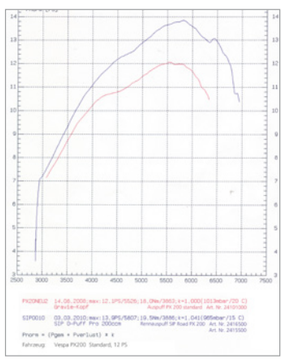
Rennauspuff SIP Road Sport Optik	Art.-Nr.	€
für Vespa 160 GS/180 SS, rot	24153000	139,00
für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Sprint/ PX80-150/PE/Lusso, schwarz	24156100	139,00
für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Sprint/ PX80-150/PE/Lusso, rot	24156000	139,00
für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/ 98/MY/Cosa 200, schwarz	24155100	139,00
für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/ 98/MY/Cosa 200, rot	24155000	139,00



Martin, SIP beantwortet:

Bei meinem roten Auspuff geht der Lack am Krümmer ab, warum?

Wenn der Auspuff sehr heiß wird, kann es vorkommen, dass die rote Farbe am Krümmer aufgrund der Hitzeentwicklung abblättert. Leider finden wir keinen Hersteller, der im Krümmerbereich für einen roten Auspufflack Beständigkeit garantiert. Daher werden zukünftige Replika Anlagen mit schwarzem Krümmer und rotem Körper ausgeliefert.





24156000



§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



Scooterist Sound

Die meisten Rollerfahrer bekommen wohl früher oder später mit, dass es beim Rollerfahren nicht nur um die reine Fortbewegung von „A“ nach „B“ geht, sondern dass sich rund um den klassischen Motorroller (insbesondere natürlich VESPA und LAMBRETTA) ein ganzer Lifestyle entwickelt hat. Manch einer mag es auch als Jugendkultur bezeichnen, seit ich die 30 überschritten habe, tue ich mich damit allerdings ein wenig schwer.

An und für sich hat ein Motoroller erst mal nichts mit Musik zu tun. Zu jeder Jugendkultur, Szene oder auch zu jedem Lifestyle gehört aber neben Kleidung, bestimmten Angewohnheiten, Konsumgewohnheiten etc. auch bestimmte Musik. Grob kann man innerhalb der Rollerszene wohl drei Musikrichtungen festmachen. Zum einen wäre da „Ska, Reggae, BlueBeat“, dann „Mod, Beat, Sixties“ sowie „Soul“, insbesondere „Northern-Soul“, aber auch „Rare-“ oder „Modern-Soul“. Hinzuzufügen wäre noch, dass der gesamte Soulbereich mittlerweile wohl der bedeutendste ist.

Reggae ist ja den meisten Leuten ein Begriff. Deutlich weniger Leute wissen dagegen schon, dass Ska und BlueBeat zuerst da waren, der Reggae sich dann im Laufe der Zeit (auch als jamaikanischer Exportschlager) daraus weiterentwickelt hat. Aber auch der Ska hat sich weiterentwickelt und vor allem durch kommerzielle Erfolge der „Specials“ und „Madness“ vor ca. 25 Jahren in Europa Fuß gefasst. Das ging in den achtziger Jahren in Deutschland sogar so weit, dass sich eine große Zahl von Ska-Bands gründete, die mehr oder weniger erfolgreich durch die Lande tourten und eine ansehnliche Zahl von Tonträgern auf den Markt geworfen haben. „El Bosso & die Pingpongs“, „Skaos“, „The Butlers“ um nur einige Namen zu nennen. Am erfolgreichsten aus dieser Riege waren aber wohl „The Busters“, die selbst in den Charts gut mitmischten. Deutlicher als in dem Sommerhit „Summertime“ lässt sich die Verbindung mit der Rollerszene wohl kaum darstellen.

Der „Modism“ ist eine Jugendbewegung, die im England der sechziger Jahre aufkam. Dabei ist „Mod“ ganz einfach die Abkürzung von „Modernist“, das den selben Ursprung hat wie das Wort ‚modern‘ im Deutschen. Ursprünglich waren die Mods also junge Leute, in erster Linie aus einfachen Verhältnissen, die etwas besseres darstellen wollten, als sie oder ihre Eltern waren. Ihr ganzes Geld wurde dazu benutzt, um sich bestmöglich darzustellen. Kleidung von hoher Qualität und neuester Mode (häufig kontinental geprägt), gepflegtes Äusseres, moderne Frisuren und selbst die männlichen Mods machten ihre Experimente mit Kosmetika.

Genauso entdeckten die Mods den Motorroller für sich. Ein individuelles Verkehrsmittel war gefragt, Autos kamen aus Kostengründen nicht in Frage, Motorräder waren zu sehr mit dem Arbeiterimage behaftet. Außerdem konnte man schlecht mit dem Anzug auf ein Motorrad steigen. Der Motorroller bot aber genau diese Möglichkeit. Wie auch in der Werbung schon immer gerne betont, bot das Beinschild einen gewissen Wetterschutz. Die Möglichkeit des Damensitzes ermöglichte das Mitfahren selbst mit engem Rock.

Wie aber kam es zur ersten Mod-Revival Bewegung in Deutschland? Das Ganze begann Anfang der achtziger Jahre. Zeit der Popper. Auch wenn der Vergleich etwas hinkt, so kann der Popper der 80er durchaus mit den Mods der 60er verglichen werden. Der Popper legte viel Wert auf gepflegtes Äußeres. Die Kleidung kam bevorzugt von hochwertigen Markenherstellen und auch mit den Frisuren wurde nicht unerheblicher Aufwand getrieben. Viele der „neuen“ Rollerfahrer konnten anfangs den Poppern zugeordnet werden. Dann wurde der Film „Quadrophenia“ auch in Deutschland bekannt. Spätestens jetzt wußte jeder PX 80-Fahrer, wie er sich zu kleiden hatte, wie sein Fahrzeug zu gestalten und natürlich welche Musik angesagt war. Das Mod-Revival war geboren.

Für sehr viele war der Roller (vor allem PX 80 und V50) lediglich eine Übergangslösung von 16 bis zum Autoführerschein. Andere blieben jedoch dem Motorroller treu. Aus denen, für die der Roller im Mittelpunkt stand, entwickelte sich eine eigene Stilrichtung. Man kopierte eine Entwicklung, die in England schon viele Jahre zuvor stattfand. So tauchten in Deutschland die ersten „Scooterboys“ auf. Rein äußerlich unterscheidet sich der Scooterboy vom Mod durch ein in gewisser Weise martialisches Auftreten. Bomberjacken, Tarnhosen, kurzrasierte Haare, hohe Docks, später auch mehr und mehr Lederbekleidung. So extrem dieser Wandel im Outfit auch erscheinen mag, so simpel ist die Erklärung dafür. Der Roller diente nicht mehr ausschließlich für die täglichen Fahrten im Heimatort. Es entwickelte sich ein übers ganze Land reichendes Zusammengehörigkeitsgefühl, das ausgelebt werden wollte. So traf man sich an Wochenenden in immer größer werdenden Mengen, um gemeinsam zu feiern. Bei längeren Fahrten, dem Übernachten auf Äckern und dem Feiern in Festzelten ohne Boden war gepflegte Kleidung absolut ungeeignet.

Was den Musikgeschmack angeht, so blieb der Scooterboy jedoch bei seinen Wurzeln. Anfangs wurde nach wie vor sehr viel Sixties- (Mod-) Musik und Ska gehört. Soul war zunächst nur der kleinere Teil. Dies sollte sich im Lauf der Jahre jedoch ändern. Besucht man in der heutigen Zeit Rollertreffen, oder Parties im Umfeld der Rollerszene (sogenannte Nighter oder Allnighter) so wird man in erster Linie Soul hören. Hierbei handelt es sich größtenteils um eine recht spezielle Musik, die unter der Bezeichnung „Northern Soul“ näher kategorisiert werden kann.

Was ist nun „Northern Soul“? Northern Soul ist keine Musikrichtung im klassischen Sinne. Man kann an dem einzelnen Lied aufgrund von Melodie, Instrumenten, Rhythmus etc. nicht festmachen, ob es sich um Northern Soul handelt. Vielmehr wird ein Musikstück dadurch ein Northern Soul Stück, dass die Northern Soul Szene es als solches ansieht. Hört sich jetzt vielleicht ein wenig merkwürdig an, erklärt sich aber, wenn man sich mit dem Ursprung von Northern Soul beschäftigt.

Die Entstehung reicht ins England der sechziger Jahre zurück. Um sich vom Mainstream abzusetzen, der auch damals schon existierte, wurden Parties in kleinen Clubs organisiert, auf denen Musik aufgelegt wurde, die eingängig und gut tanzbar sein musste. Allerdings durfte sie kommerziell nicht erfolgreich, besser noch sogar völlig unbekannt sein. Nachschub kam in erster Linie aus den USA. Im Umfeld von „Atlantic“ oder „Motown“ entstanden (und verschwanden auch teilweise genauso schnell wieder) unzählige kleine Plattenfirmen und Label.

Dagegen ist die Bedeutung des Namens eigentlich eher unspektakulär. „Northern Soul“ leitet sich ganz profan von der Himmelsrichtung ab. Der Ursprung der Szene lag halt in den Clubs, die sich in den nördlichen Gebieten Englands befanden.

Nun wollen wir aber auf die Verbindung von Northern Soul und Rollerszene eingehen. Also wieder zurück in die Sechziger, wieder zurück zu den Mods. Diese jungen Leute, die sich nun durch ihren Lifestyle von der Masse absetzen wollten, waren damals auch Publikum innerhalb der vorgestellten Clubszene. Dadurch wurde Northern Soul zumindestens ein Teil des Musikrepertoires der Modszene, wenn auch der überwiegende Teil aus R&B, Beat, Sixties und auch Ska bestand und ebenfalls bis heute besteht. So, wie viele Rollerfahrer sich vom Mod zum Scooterboy entwickelten, veränderte sich nach und nach auch das Musikrepertoire. Ska wurde innerhalb der Rollerszene immer weniger gehört, in erster Linie noch hochgehalten von Rollerfahrern, die mehr den RudeBoys oder Skinheads zugeordnet werden können. Ebenso verschwanden R&B und Sixties zum größten Teil in Richtung Modszene. Diese verselbstständigte sich etwas, coole Parties in stylischen Clubs wurden doch eher „rustikalen“ Scooter-Runs vorgezogen. Geblieben ist der Soul, der sich dafür qualitativ weiterentwickelte. Anfangs hörte man vor allem Motown, teilweise selbst siebziger Jahre Disco-Soul. Nach und nach etablierten sich jedoch immer mehr echte Northern Soul Stücke auf den Scooter-Runs. So werden heute so manche Platten aufgelegt, die selbst in der englischen Northern Soul Szene nach wie vor als Hit bezeichnet werden können oder auch gerade InDemand, sprich sehr angesagt, sind.

Champ, www.soulflat.de



Ralf, SIP

EMPFEHLUNG

CD ATOMIC CAFÉ
„French Cuts 1“

Pop Music Francaise des Anneés 60,
24 tracks, 69:36 min
Label: Panatomic (Groove Attack)
Veröffentlicht: 31. Mai 2006

Art.Nr. 50149000
Preis: 16,10 €



Im Folgenden möchte ich Euch einige Lieder vorstellen, von denen ich meine, dass sie einen bedeutenden Platz in der deutschen Rollerszene einnehmen.

Lieder, die jahrelang auf jedem Nighter gespielt wurden oder auch noch gespielt werden. Lieder, die jeder kennt, selbst wenn er den Titel oder den Interpreten nicht weiß. Dies soll keine Hitliste sein, auch bürge ich nicht für Vollständigkeit. Ich möchte einfach Interesse wecken, oder auch schöne Erinnerungen wieder auffrischen.

Als erstes fällt mir „The Night“ von Frankie Vally ein. Absolutes Pflichtprogramm für jeden DJ, vor 20 Jahren genauso wie auch heute noch. Fast untrennbar dazu gehört für mich „Lady in Red“, Ronnie Dyson. Nachdem es jahrelang exzessiv gespielt wurde, kam es einige Zeit nicht mehr so richtig an. Viele hatten sich wohl daran überhört. Nach einer längeren Pause, in der „Lady in Red“ überhaupt nicht mehr gespielt wurde, kann es heute das Partyvolk durchaus wieder begeistern. Ähnliches gilt zum Beispiel auch für „Peanut Duck“, Marsha Gee.

Was dagegen über all die Jahre durchgehend sehr gut ankommt: „City Lights“, Jerry Naylor. Daran kann man sich anscheinend einfach nicht satthören. Liegt aber vielleicht auch daran, dass die Originalsingle nicht gerade billig ist, kein Bootleg und keine CD gepresst wurde und die Kent LP39 „Right Back where we started from“ auch nicht mehr so einfach zu bekommen ist (in Zeiten internetübergreifender Auktionsplattformen sind die Preise für Northern Soul Schallplatten geradezu explodiert). Da wären wir auch gleich bei dem nächsten Klassiker. Der gleichlautende Hit von Maxine Nightingale, immer wieder gern gehört.

Auf jeden Fall genannt werden muß in diesem Zusammenhang auch „Tainted Love“. Durch verschiedene Coverversionen (Soft Cell in den Achtzigern oder Marilyn Manson Anfang des neuen Jahrtausends) kennt diesen Song jeder. Dass das Original jedoch von Gloria Jones ist, bereits in den Sechzigern erschien und ein ganz großer Northern Soul Hit war und ist, wissen die wenigsten. Anfang des neuen Jahrtausends wurden auch viele „neue“ Northern Soul Titel sehr beliebt, wie z.B. „Soft Walking“ von Freddie Houston, „Beggin“ der Four Seasons (bzw. Timebox), „If I coud only be sure“, Nolan Porter oder der Modern Hit „Because of You“ von Jackie Wilson

Diese Liste könnte ich jetzt wahrscheinlich endlos fortsetzen, es wird dann aber zu langweilig nur über Musik zu lesen, sie aber nicht hören zu können.





20020190



Rennauspuff SIMONINI §

Der Klassiker aus Bella Italia. **SIMONINI** bietet mit dieser optisch ansprechenden Righthand-Anlage seit Jahren das ideale Finish für drehzahlorientierte Tuning-Setups. Durch ihre breite Leistungsentfaltung lässt sich die Anlage auf allen gängigen Rennzylindern sehr harmonisch fahren. In Verbindung mit einem 139er kann so eine Geschwindigkeitssteigerung von 10km/h erreicht werden. Eine kürzere Übersetzung hilft dem Drehmoment im unteren Drehzahlbereich auf die Sprünge. Auch beim Klang müssen keine Abstriche gemacht werden: Der Pott klingt nicht zu aufdringlich, entfaltet aber gerade beim Zurückschalten einen angenehm sportlichen Sound. Die **Rennauspuffanlagen** gibt es in schwarz oder chrom. Die Dämpfer sind teils Aluminium, teils in dem sehr sportlichen Carbon-Kevlar.

FRZIT Wer seinem Roller echt italienisches Flair samt toller Optik zum Schnäppchenpreis verpassen will, liegt mit dem **SIMONINI** goldrichtig. Ideal für drehzahlfreudige Rennzylinder und Tuning-Setups.

Rennauspuff / Material Stahl, verchromt oder schwarz lackiert / Dämpfer Aluminium oder Carbon-Kevlar / Righthand

Stahl, verchromt/schwarz lackiert, kleiner Aluminium/Carbon-Kevlar Dämpfer, Righthand. Montage mit Breitreifen, Ersatzrad und Hauptständer problemlos möglich. Bedüsung und Zündeinstellung sollten immer überprüft und optimiert werden.

SIP-TIPP Hauptdüse und Zündung anpassen sind Pflicht. Für 139er-177er sollte es schon ein 24er Vergaser und eine längere Übersetzung sein. Auch 200-220er freuen sich über größere Vergaser, längere Übersetzungen und leichte Lüfterräder.

SIP-COMMUNITY User ‚Papillon0305' über Art.-Nr. 40301000:„Ein echt Klasse Auspuff… Und das für so wenig Geld!! Ist perfekt im Zusammenhang mit einem 139er MALOSSI und einem 24/24er Vergaser… Preis - Leistung: Sehr gut!"

Rennauspuff POLINI §

Sound nicht sportlich genug? Der **POLINI Rennauspuff** wertet eure Vespa nicht nur akustisch auf, sondern schiebt auch die Leistung von Original- und Tuning-Motoren nochmal etwas an. Die Righthand-Anlage punktet dabei durch ein relativ breites Drehzahlband und gewährleistet einen mühelosen Ganganschluss vom 3ten in den 4ten Gang. Gerade im oberen Drehzahlbereich entfaltet die Tröte ihr volles Potential, dreht weit aus und ermöglicht einen guten Top-Speed. Durch das gute Preis-/Leistungsverhältnis bekommt man für wenig Geld einen ordentlichen Rennauspuff

FRZIT Typisch italienischer Klang und sportliche Optik. Für einen Italiener dabei recht drehmomentstark. Der unauffällige Schalldämpfer verschwindet elegant unter dem Motorgehäuse.

Rennauspuff/ Material Stahl, lackiert / Dämpfer Aluminium / Righthand

Stahl, lackiert, kleiner Aluminium Dämpfer, Righthand. Montage mit Breitreifen, Ersatzrad und Hauptständer problemlos möglich. Bedüsung und Zündeinstellung sollten immer überprüft und optimiert werden.

SIP-TIPP Hauptdüse und Zündung anpassen sind Pflicht. Für 139er-177er sollte es schon ein 24er Vergaser und eine längere Übersetzung sein. Dann aber mit leichtem Lüfterrad kombinieren. Auch 200-220er freuen sich über größere Vergaser, längere Übersetzungen und leichte Lüfterräder.

SIP-COMMUNITY User ‚Madges123' über Art.-Nr. 20020230: „Great exhaust-fitted well, sounds great and has really helped hold onto 3rd to 4th gear changes! Also revs a lot easier without bogging (regularly get 115kph on the flat now-sweet!) Thanks SIP!"

Rennauspuff POLINI	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/ PX80-150/PE/Lusso/Cosa 1	20020190	127,00
für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/ 98/MY/Cosa 1	20020230	127,00



40301000

40307100

Rennauspuff SIMONINI	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/PX80-150/PE/Lusso/Cosa 1, schwarz, Dämpfer Carbon-Kevlar	40301200	122,00
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/PX80-150/PE/Lusso/Cosa 1, chrom, Dämpfer Aluminium	40301100	122,00
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/PX80-150/PE/Lusso/Cosa 1, chrom, Dämpfer Carbon-Kevlar	40301000	129,00
für Vespa 200 Rally/P200E/PX 200 E Lusso/ 98/MY/Cosa 1, schwarz, Dämpfer Carbon-Kevlar	40302200	122,00
für Vespa 200 Rally/P200E/PX 200 E Lusso/ 98/MY/Cosa 1, chrom, Dämpfer Carbon-Kevlar	40302000	129,00
für Vespa T5, schwarz, Dämpfer Aluminium	40307100	115,00
für Vespa T5, chrom, Dämpfer Aluminium	40307200	122,00

Rennauspuff MALOSSI §

MALOSSI strikes back. Die Tuning-Schmiede aus Italien bietet seit kurzem auch wieder für die klassischen Vespa Modelle eine Rennauspuff-Anlage an. Der **MALOSSI** Auspuff, speziell für den 210er, war schon immer legendär. Doch leider gab es in den letzten 25 Jahren außer Gerüchte nie einen zu sehen. SIP hat **MALOSSI lange** bekniet, ihn wieder aufleben zu lassen und ihn auch zeitgemäß upzudaten. Now he´s back.

Der **„Power Exhaust"** verleiht allein durch seine Optik eurem Roller schon ein sportliches Styling, besticht aber auch durch seine Performance auf der Straße und wurde speziell für drehfreudige Motoren entwickelt. Die Righthand-Anlage lässt schon auf den ersten Blick keine Zweifel offen: Hier ist Power am Hinterrad angesagt. Designed wurde der Auspuff als optimale Ergänzung zu **MALOSSI** 166er und 210er. Wie von **MALOSSI** nicht anders erwartet, wird der Rennauspuff qualitativ sehr hochwertig gefertigt. Der Dämpfer hat einen angenehmen, satten, sportlichen Klang. Er ist abnehmbar und kann nachgedämmt werden.

FRZIT **MALOSSI** vereint sportlichen Style und amtliche Leistung zum kleinen Preis bei bewährter „Made in Italy-Qualität". Ideal geeignet für drehzahlorientierte Tuning-Motoren.

Rennauspuff / Material Stahl, schwarz lackiert / Dämpfer Aluminium / Righthand

Stahl, schwarz lackiert, kleiner Dämpfer in Aluminium, Righthand. Montage mit Breitreifen, Ersatzrad und Hauptständer problemlos möglich. Bedüsung und Zündeinstellung sollten immer überprüft und optimiert werden.

SIP-TIPP Hauptdüse und Zündung anpassen sind Pflicht. Für 139er/166er sollte es schon ein 24er Vergaser und eine längere Übersetzung sein. Auch 200-220er freuen sich über größere Vergaser, längere Übersetzungen und leichte Lüfterräder.

SIP-COMMUNITY User ‚Friedi' über Art.-Nr. 32140880: „(…) Er bringt genau die erwartete Leistung bei ganz extremen Drehzahlen auf MALOSSI 139 oder MALOSSI 166. Kein Auspuffbedingtes Abwürgen bei 9000 upm mehr. Im direkten Vergleich: 139-er mit 22-er Ritzel und 24-er Vergaser: Gegenüber einem SITO Plus 15 km/h höhere Endgeschwindigkeit."

Rennauspuff MALOSSI	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/ PX80-150/PE/Lusso/Cosa 1	32140880	145,00
für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/ 98/MY/Cosa 1	32138430	145,00




40308000



32138430




Rennauspuff PINASCO §

Chrom soweit das Auge reicht… Bellissimo! Der **Rennauspuff** von **PINASCO** glänzt aber nicht nur von außen, sondern auch durch innere Werte. Vor allem in Kombination mit drehzahlorientierten Setups von MALOSSI, POLINI & Co. garantiert die Righthand-Anlage einen ordentlichen Durchzug.

Wie der große Resonanzkörper und der dicke Dämpfer schon erahnen lassen, verhilft der **PINASCO** auch hubraumstärkeren Motoren zu beträchtlicher Mehrleistung und gilt daher als Allrounder unter den Italienern. Die Leistung entfaltet sich dabei harmonisch und ausgeglichen bei sattem Sound und verleiht eurer Vespa eine sportliche Note. Neben der vollflächigen Chrombeschichtung trägt vor allem die präzise Verarbeitung der Anlage zum langjährigen Fahrspaß bei.

PINASCO liefert auch als einziger Italiener eigene Modelle für die 8" und GT/GTR/Sprint Modelle. Hier wurde die geringe Bodenfreiheit und der Abstand zur Seitenhaube extra berücksichtigt.

FRZIT Schön gearbeiteter italienischer Rennauspuff mit tollem Sound. Eine echte Alternative zu den englischen Anlagen und Dank seiner ansprechenden Optik auch für Custom-Aufbauten interessant.

Rennauspuff / Material Stahl, verchromt / Dämpfer verchromt / Righthand

Stahl, verchromt, kleiner verchromter Dämpfer, Righthand. Montage mit Breitreifen, Ersatzrad und Hauptständer problemlos möglich. Bedüsung und Zündeinstellung sollten immer überprüft und optimiert werden.

SIP-TIPP Hauptdüse und Zündung anpassen sind Pflicht. Für 139er-177er sollte es schon ein 24er Vergaser und eine längere Übersetzung sein. Auch 200-220er freuen sich über größere Vergaser, längere Übersetzungen und leichte Lüfterräder.

SIP-COMMUNITY User ‚Paul Riches' über Art.-Nr. 40308000:
„Top quality! Excellent product and a lot cheaper than anywhere else and very good service."

Rennauspuff PINASCO	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 VNA/VNB/Super/ 150 VBA/ VBB/Super, chrom	40308200	209,00
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V, chrom	40308300	209,00
für Vespa P80-150X/PX80-150 E/Lusso/ 98/ MY, chrom	40308100	205,00
für Vespa 200 Rally/P200E/PX 200 E Lusso/ 98/MY/Cosa 1, chrom	40308000	205,00
für Vespa T5, chrom	40308400	209,00

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Rennauspuff SERIE PRO PEP Plus 3.0 §

Endlich ein Tourenauspuff, der trotz unauffälliger Original-Optik ein ordentliches Leistungspotential entwickelt. Mit dem **PEP Plus 3.0** ist den Jungs von **PEP Parts** ein Meisterstück gelungen.

Ein SITO Plus Auspufftopf wird stark modifiziert. Der Krümmer würde auch jedem englischen Auspuff Ehre machen. Dadurch entfaltet der **PEP Plus 3.0** seine Leistung über ein extrem breites Band und versorgt euch in allen Drehzahlbereichen konstant mit satter Performance. Selbst einem wenig bearbeiteten 210er MALOSSI verhilft der PEP 3.0 zu knackigen 2-3 PS mehr. Mit Langhubwelle, 30er Vergaser und kleinen Steuerzeitenspielchen werden sogar die 25 PS geknackt. Die Auspuffanlage ist für alle gängigen Tuning-Zylinderkits empfehlenswert und punktet mit langlebigem Material und großer Bodenfreiheit. Die im SITO Plus Auspufftopf befindliche BSAU Nummer erleichtert eine Einzeleintragung beim TÜV.

FAZIT Seine gelungene Mischung aus unauffälligem Design, breitem Band und amtlicher Leistungssteigerung machen den **PEP Plus 3.0** zum Tourenauspuff Deluxe für annähernd alle Motorensetups.

Rennauspuff / Material Stahl, schwarz lackiert

Stahl, schwarz lackiert, großer Krümmer, passgenau aus hochwertigem Stahl gefertigt, blecherner Sound. Montage mit Breitreifen, Ersatzrad und Hauptständer problemlos möglich. Bedüsung und Zündeinstellung sollten angepasst werden

SIP-TIPP Hauptdüse und Zündung anpassen sind Pflicht. Empfehlenswert sind Langhubwelle und 28/30er Vergaser. Touren-Lüfterrad/Vespatronic/ Parmakit Zündung, DRT Getriebe und Cosa Kupplung runden das Tourensetup ab.

SIP-COMMUNITY German Scooter Forum User ‚Rietzebuh':
„Heute mal den PEP 3 auf meinem 221er Membraner (35er Keihin, Tassi, Vespatronic, 129°/190°) getestet: Sehr geil. Hätte nie gedacht, dass der Auspuff so viel Spass macht."

Rennauspuff SERIE PRO PEP Plus 3.0	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Sprint/ PX80-150/PE/Lusso	23005000	259,00
für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/ 98/MY	23015000	249,00
für Vespa Cosa 1 200, gesteckter Auslaß	23025000	249,00
für Vespa T5	23095000	249,00



23015000



25021000



25020000







Rennauspuff RZ Evo 2000 §

Mit dem **RZ EVO 2000** legt Jim Lomas nochmal einen drauf. Der direkte Nachfolger der legendären ‚Mark One' Reihe überzeugt nicht nur mit hervorragender Verarbeitung, sondern hat auch in Punkto Leistung etwas zu bieten.

Zwar dreht der **RZ EVO 2000** nicht ganz so hoch wie sein Vorgänger, dafür ist sein Resonanzkörper voluminöser gestaltet. Das sorgt für spürbar mehr Druck in den unteren Drehzahlen, was vor allem die Malossifahrer freuen dürfte. Optisch geht der **RZ EVO 2000** ‚back to the roots' und erinnert mit seinem dicken Dämpfer stark an die frühen Nordspeed Anlagen.

FAZIT Auch die Lefthand Version des RZ ist eine Waffe. Sogar noch etwas drehmomentstärker als sein Vorgänger, ist der EVO 2000 eine absolute High Performance Anlage, die Ihresgleichen sucht.

Rennauspuff / Material Edelstahl oder Stahl, schwarz lackiert / Dämpfer Edelstahl / Lefthand

Edelstahl/Stahl schwarz lackiert, Edelstahl Dämpfer, Lefthand, Auspuff wird mit Federn am Krümmer befestigt. Montage von Hauptständer möglich, Montage von Ersatzrad und Breitreifen nicht möglich. Bedüsung und Zündeinstellung müssen überprüft und optimiert werden.

SIP-TIPP Für 139-177er sollte es mindestens ein 24er Vergaser und eine längere Übersetzung sein. Bei 200er ist eine größere Hauptdüse Pflicht, eine verstärkte Kupplung, Renn-/Langhubwelle empfehlenswert. Mit MALOSSI/POLINI, Vergaser 30mm+, MMW Ansaugstutzen, abgestimmtes Getriebe und Vespatronic hat man viel Spaß und andere das Nachsehen.

SIP-COMMUNITY User 'carloscalcas' (über Art.Nr 25000000):
„The power in high rpm is fantastic."

SIP-COMMUNITY User 'ollinina' (über Art.Nr 25021000):
„Klasse Ding! Ordentlich Bumms, super verarbeitet und der Sound fast so geil wie bei Nordspeed!"

Rennauspuff RZ Evo 2000	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/ PX80-150/PE/Lusso/Cosa 1, schwarz	25000000	307,00
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/ PX80-150/PE/Lusso/Cosa 1, Edelstahl	25010000	315,00
für Vespa 200 Rally/P200E/PX 200 E Lusso/ 98/MY/Cosa 1, schwarz	25020000	307,00
für Vespa 200 Rally/P200E/PX 200 E Lusso/ 98/MY/Cosa 1, Edelstahl	25021000	315,00

Rennauspuff SERIE PRO T5 §

Von der Strecke in den Shop… Die ESC macht´s möglich. Seit Jahren fährt Marco Abate vom Pacemaker SC Deggendorf Rundkursrennen in der European Scooter Challenge. Er hat auf seiner MALOSSI T5 schon etliche Auspuffanlagen durchprobiert, aber für die kurzen Geraden auf der Rennstrecken hatte keine der Anlagen genug Dampf von unten. Ein Favorit war der SIP EVO / Performance T5 in der drehmomentstarken Version. Dann hat er einen alten verbeulten TAFFSPEED Auspuff gefunden …

Jim Lomas fertigt nun unter dem **SERIE PRO** Logo eine upgedatete Replica Version des **TAFFSPEED** Klassikers. Der Auspuff wird in Handarbeit hergestellt und wie die APRILIA AF1 RAPs klarlackiert. Hauptständer und Breitreifen sind in Verbindung mit der Anlage zwar nicht fahrbar, das Ersatzrad passt aber weiterhin.

FAZIT Sattes Drehmoment! Da freuen sich nicht nur ESC-Piloten, auch alle anderen Asphalt-Cowboys haben damit beim nächsten Ampelduell ein Ass im Ärmel.

Rennauspuff / Material Stahl, klarlackiert / Dämpfer Edelstahl / Lefthand

Stahl, klarlackiert, aus vielen Segmenten handgeschweißt, Edelstahl Dämpfer, Lefthand, Auspuff wird mit Federn am Krümmer befestigt Montage mit Ersatzrad problemlos möglich, Montage von Breitreifen und Hauptständer nicht möglich. Bedüsung und Zündeinstellung müssen überprüft und optimiert werden. Peripherie des Motors muss angepasst werden.

SIP-TIPP Das ultimative Spaß-Paket für die T5: JL Taffspeed Replica, 172er MALOSSI, 21er COSA Kupplung und ein 28-32er Vergaser (Membran oder DS).

SIP-COMMUNITY German Scooter Forum User ‚PREDATOR': „Macht höllisch Spaß! (…) Alles in allem wieder einmal ein TOP Auspuff für die T5!"

SIP-COMMUNITY User Marco Abbate, Pacemakers SC:
„Der Auspuff kommt wirklich von unten. Als hätte er 30ccm mehr. Ein sehr sattes Drehmoment, schöne Kurve. Die Hauptleistung lag bei cirka 4500 – 5500 U/min, drehen tut er aber bis ca 10000 U/min. Somit hat man die Wahl, hoch zu schalten oder den Gang bis zur Kurve ausdrehen zu lassen"

Rennauspuff SERIE PRO T5	Art.-Nr.	€
für Vespa T5	22021000	309,00



22021000





Alex, SIP beantwortet:

Was hat es mit dem E-Pass auf sich? Muss ich den Auspuff trotzdem eintragen lassen?



Der sog. E-Pass (=ECE oder auch CE Norm) ist eine europäisch-vereinheitlichte Variante, welche die deutsche ABE abgelöst hat. Ein Teil mit E-Pass besitzt eine Straßenzulassung und muss nicht gesondert beim TÜV eingetragen werden. Das Begleitschreiben zur (dauerhaft im Teil eingeschlagenen!) E-Nummer mitzuführen ist für den Fahrer (nach §19 der StVZO) zwar keine Pflicht, kann bei einer Kontrolle aber sicherlich auch nicht schaden. Schließlich ist der E-Pass modellbezogen, d.h. er ist nur gültig, wenn das jeweilige Teil an einem der Rollermodelle verbaut ist, für die es auch vorgesehen ist. Und die stehen im Begleitschreiben.

Marco Abbate, Pacemakers SC, Deggendorf, Deutschland:

Scootering is not a Crime

Marco Abbate ist ein Rundkurs Racer der ersten Stunde. Bereits seit 2004 fährt er mit seiner PX 80 bei der European Scooter Challenge, der ‚Schaltroller-EM' mit. In der vergangenen Saison 2010 wurde er dort Vizemeister der Largeframeklasse.

Der erste Schritt beim Bau eines ESC-Rollers? ‚Überflüssige' Teile entfernen! Nicht nur Seitenbacken und Handschuhfach wurden demontiert, auch Spiegel, Beleuchtung und der originale Tank mussten ab. Zwar hat Marco den Rahmen nicht gecuttet, dafür aber mit einer eingeschweißten Strebe stabilisiert und auf der linken Seite mit einem Sturzschutz in Form einer halben Bierkiste ausgestattet.

Marco hat seine PX mit einem T5 Motor inklusive potentem 172er Malossi Zylinder bestückt. Viele Teile des ohnehin sportlichen T5 Motors wie Kupplung, Kurbelwelle und Getriebe konnten original bleiben. Allerdings hat er einen 30er Mikuni Vergaser verbaut, der plug&play mit Malossimembran läuft. Schwierig hingegen war die Wahl des passenden Auspuffs, da die meisten T5 Anlagen für Drehzahl und nicht Drehmoment optimiert sind. Nachdem sein alter Taffspeed MK1 ausgedient hatte, haben wir auf Marcos Anregung hin Jim Lomas beauftragt, eine Replika des MK1 zu fertigen. Der macht aus Marcos 172er ein echtes Powerpaket mit ordentlich Drehmoment. Wie viele seiner ESC Kollegen hat er sich für die SIP Performance Dämpfer und eine Bereifung mit Dunlop TT92 entschieden, um die Leistung ohne Umwege auf die Strecke zu transportieren. Wir finden, das klingt nach einer gelungenen Mischung und wünschen ihm eine erfolgreiche und sturzfreie Saison.



Rennauspuff RZ Mark One Righthand §

Mit dem **RZ Mark One** präsentiert Jim Lomas seine leistungsstärkste Auspuffanlage für die PX. Der Rechtsausleger kitzelt noch etwas mehr PS aus den Motoren, als die Performance Anlagen. Doch diese Leistung kommt schlagartig …

Der rechts unter dem Motor herausragende Dämpfer sorgt für eine extravagante Optik auf einer PX80-200. Die Federverbindungen zwischen Krümmer, Resonanzkörper und Endschalldämpfer schlucken auch mal ein unsanftes Einfedern, ohne dass der Dämpfer Schaden nimmt. Die Montage auf einer Sprint/Rally/… ist schwierig und mit Bastelei verbunden. Der Dämpfer stößt an den weit nach unten gezogenen Backen an. Die eindrucksvollen Leistungspeaks, die der **RZ Mark One** erzielt, wollen beherrscht sein. Der Auspuff beißt zwischen 5000 und 6000 U/min richtig an. Im Stadtverkehr kann das damit verbundene On-Off Fahrgefühl anstrengen. Für Sprints an der Ampel oder auf der 1/4Meile macht es umso mehr Spaß, der Auspuff entwickelt dann einen ordentlichen Schub. Bei roadgetunten Motoren hat sich ein kurzer 4.Gang bei originaler Übersetzung bewährt. Hat der Motor mit einem gut gemachten MALOSSI 210er, Glockenwelle, MMW Ansaugstutzen und 32mm aufwärts Vergaser gut Dampf, packt der RZ auch lange Übersetzungen und erreicht damit hohe Endgeschwindigkeiten.



25031000

Optimal lässt sich der **RZ Mark One** auch mit einem **POLINI** kombinieren, der viel Power im Drehzahlkeller zu bieten hat und mit moderaten Steuerzeiten daherkommt, die ihn nicht zu schnell hoch- und überdrehen lassen.

JL Garantie: Bei allem SIP Performance-Anlagen bekommen alle Erstbesitzer, die den Auspuff bei uns gekauft haben, unsere JL Garantie: Sollte ein Auspuff einmal reißen, wird er von Jim Lomas repariert oder ausgetauscht (Randstein-Schäden ausgenommen).

FAZIT Oft kopiert und nie erreicht ist der RZ ein auf Spitzenleistung getrimmter High End Auspuff.

Rennauspuff / Material Edelstahl oder Stahl, schwarz lackiert / Dämpfer Edelstahl/ Righthand

Edelstahl/Stahl schwarz lackiert, Edelstahl Dämpfer, Righthand, Auspuff wird mit Federn am Krümmer befestigt. Montage mit Breitreifen, Ersatzrad und Hauptständer möglich. Bedüsung und Zündeinstellung müssen überprüft und optimiert werden.

SIP-TIPP Für 139-177er sollte es mindestens ein 24er Vergaser und eine längere Übersetzung sein. Bei 200er ist eine größere Hauptdüse Pflicht, eine verstärkte Kupplung, Renn-/Langhubwelle empfehlenswert. Mit MALOSSI/POLINI, Vergaser 30mm+, MMW Ansaugstutzen, abgestimmtem Getriebe und Vespatronic hat man viel Spaß und andere das Nachsehen.

SIP-COMMUNITY User 'Vespa-and-more' (über Art.Nr 25041000):
„Sensationell... der ist sein Geld wirklich wert!! Super Optik und sensationelle Leistung!!!"

SIP-COMMUNITY User 'Tonimaroni' (über Art.Nr 25041000):
„Toller Auspuff mit Klasse Verarbeitung, Passform und Sound. (…) das Ding geht ab wie die wilde Sau!!!"

Rennauspuff RZ Righthand	Art.-Nr.	€
für Vespa P80-150X/PX80-150 E/Lusso/˙98/MY/ Cosa 1, schwarz	25040000	302,00
für Vespa P80-150X/PX80-150 E/Lusso/˙98/MY/ Cosa 1, Edelstahl	25041000	315,00
für Vespa P200E/PX200 E Lusso/˙98/MY/ Cosa 1, schwarz	25030000	302,00
für Vespa P200E/PX200 E Lusso/˙98/MY/ Cosa 1, Edelstahl	25031000	315,00
für Vespa P200E/PX200 E Lusso/˙98/MY/ Cosa 1, Edelstahl poliert	25031500	325,00

25030000









Rennauspuff SCORPION

Der Geniestreich aus dem Vereinigten Königreich: Der erste **Rennauspuff** für Blechroller mit **E-Gutachten**! SIP und SCORPION haben ihre Kompetenzen gebündelt und eine Lefthandanlage mit Straßenzulassung (E4) ausgetüftelt: SIP lieferte die Vorlage und weiteres Know-How und SCORPION sorgte für Produktion und Legalisierung. Herausgekommen ist ein Rennauspuff in fetter Optik, mit coolem Sound und richtig Leistung, Und das – im gedrosselten Zustand – legal !

Der SCORPION mit E-Nummer ist aus rostfreiem Edelstahl gefertigt. Die für das E-Gutachten erforderliche Leistungs- und Geräuschminimierung wird durch eine Reduzierung im Krümmer erreicht. Deswegen ist im gedrosselten Zustand kein Leistungszuwachs zu erwarten. Entfernt man die Reduzierung, erlischt zwar die Straßenzulassung, im Tausch dafür dreht die Anlage aber ordentlich auf und belohnt mit höheren Drehzahlen und deutlich mehr Leistung. Der SCORPION hat ein breites Drehzahlband. Selbst 200er Motoren drehen sauber und gleichmäßig teils bis 10.000 U/min hoch.

Ein angenehmer Sound rundet dieses gelungene Gesamtpaket ab. Wenn aufgrund längerer Nutzungsdauer oder fetter Gemischeinstellung die Dämmwolle verbrannt oder zugeschmiert ist, wird der Auspuff – wie jeder andere auch – lauter. Dann kann der Dämpfer mit Auspuffdämmwolle einfach nachgedämmt werden.

Bereits bei einem Road-Tuning mit reinem Plug&Play 210er Setup (mit Rennwelle, 24er Vergaser und moderaten Steuerzeiten) sind schnell 2-3PS mehr erzielbar als mit einem gängigen Tourenauspuff à la SITO Plus. Für High-End Tuner sind mit entsprechendem Zylinder/Vergaser hohe Endgeschwindigkeiten von bis zu 150km/h möglich und das bei sattem Drehmoment und bis zu 28PS am Hinterrad.

Den SCORPION gibt es für Ersatzrad- oder Breitreifenmontage. Der Hauptständer passt immer. Die E-Nummer ist laut Gutachten auf die PX und T5 Modelle beschränkt.

FAZIT Rennauspuff mit E-Nummer und vielfältigen Einsatzmöglichkeiten, der Rennzylinder mit seinem breitem Band zu Höchstleistungen anspornt und auf allen Setups für Hammersound und fette Optik sorgt. Und das – im gedrosselten Zustand - legal.

Rennauspuff / Material Edelstahl / Dämpfer Edelstahl/ Lefthand/ mit E-Nummer

Edelstahl, Edelstahl Dämpfer, Lefthand, Auspuff wird mit Federn am Krümmer befestigt, Krümmer gedrosselt, mit E-Nummer. Je nach Modell Montage mit Breitreifen oder Ersatzrad problemlos möglich, Montage von Hauptständer immer möglich. Bedüsung und Zündeinstellung müssen überprüft und optimiert werden.

SIP-TIPP Für 139-177er sollte es mindestens ein 24er Vergaser und eine längere Übersetzung sein. Bei 200er ist eine größere Hauptdüse Pflicht, eine verstärkte Kupplung, Renn-/Langhubwelle empfehlenswert. Mit MALOSSI/POLINI, Vergaser 30mm+, MMW Ansaugstutzen, abgestimmtes Getriebe und Vespatronic hat man viel Spaß und andere das Nachsehen.

SIP-COMMUNITY User ‚vespalaurlaura' zu Art.-Nr. 20007000:
„Wahnsinnsedelstahlteil - heute erst montiert! Super Sound! Ein absoluter Hingucker! Zieht besser im mittleren und obereren Bereich. Endgeschwindigkeit hat sich um knapp 10 km/h erhöht."

SIP-COMMUNITY User ‚fiat500lusso' zu Art.-Nr. 20007000:
„Scorpion auf 200 Rally: Super Look, passt ziemlich gut, satter Sound, sehr empfehlenswert."



20070000











KAUF TIPP

Auspuff Scorpion	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/PX80-150/PE/Lusso/Cosa 1, Edelstahl, mit E-Nummer, breitreifentauglich	20070000	325,00
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/PX80-150/PE/Lusso/Cosa 1, Edelstahl, mit E-Nummer, Ersatzrad passt weiterhin	20075000	325,00
für Vespa 200 Rally/P200E/PX 200 E Lusso/˙98/MY/Cosa 1, Edelstahl, mit E-Nummer, breitreifentauglich	20007000	325,00
für Vespa 200 Rally/P200E/PX 200 E Lusso/˙98/MY/Cosa 1, Edelstahl, mit E-Nummer, Ersatzrad passt weiterhin	20007500	325,00
für Vespa T5, Edelstahl, mit E-Nummer, breitreifentauglich	20009000	325,00
für Vespa T5, Edelstahl, mit E-Nummer, Ersatzrad passt weiterhin	20009500	325,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Rennauspuff SIP Performance §

SIP Performance – Der Name ist Programm. Seit über 10 Jahren ist der **SIP Performance** der meistgefragte Rennauspuff für die Largeframes. **Jim Lomas**, in den 60ern selbst aktiver Motorradrennfahrer, begann 1979 mit der Produktion von 2-Takt-Rennauspuffanlagen. Aufgrund der großen Nachfrage in England konzentrierte er sich bald auf Vespa und Lambretta Anlagen. Die deutsche Vespa-Streetracerszene verlangte nach einem, besonders in den unteren und mittleren Drehzahlbereichen, sehr leistungsstarken Auspuff. 1997 wurde daher in Zusammenarbeit mit **SIP** der **„SIP Performance“** entwickelt: Ordentlich Dampf von unten, Edelstahl, Breitreifen- und Hauptständertauglich. Mittlerweile ist dieser Klassiker mehrfach weiterentwickelt, leider aber auch oft schlecht kopiert worden. Der Auspuff wird aus Edelstahl in Handarbeit hergestellt. Es gibt ihn auch in einer polierten Version. Extrem schöne Optik und nie wieder Rost. Zur Geräuschminimierung ist er teils doppelwandig. Der Krümmer ist beidseitig mit Federn aufgehängt. Die Halterung an der Traverse ist den Schwingungen des Dämpfers bestens gewachsen. Auf eine O-Ringdichtung zwischen Krümmer, Körper und Auslaßstutzen wurde verzichtet, da ein Auspuff aufgrund dieser festen Verbindung schneller reißen kann. Der Auspuff kann sowohl mit Standardzylinder, Road- oder Bottemend getunten Motoren gefahren werden. Man erreicht dadurch, je nach Motor, zwischen 15-28 PS und 105-150 km/h. Der **SIP Evo Rennauspuff** ist baugleich mit dem Performance. Er wird in normalem, schwarz pulverbeschichtetem Stahl produziert. Für die Vespa T5 gibt es 2 Varianten. Mit kurzem Krümmer eignet sich der Auspuff gut für drehzahlfreudige Motoren. Speziell in Kombination mit dem Standard Zylinder erzielt er gute Ergebnisse. Der SIP Performance NT hat einen längeren Krümmer. Der Auspuff hat mehr Kraft im unteren Drehlzahlbereich und ist damit ideal geeignet in Verbindung mit **Malossi** und **Polini** Zylindern.

JL Garantie: Wir sind von der Qualität der Auspuffanlagen überzeugt. Sollte ein Auspuff dennoch reißen, wird er von Jim Lomas repariert oder ausgetauscht (außer ihr habt damit einen Randstein geküsst oder einen Elch erlegt). Diese Garantie gilt für alle Erstbesitzer, die den Auspuff bei uns gekauft haben.

FRZIT Sound und Leistung überzeugen auf ganzer Linie. Der SIP Performance ist sowohl für Tourer als auch High-End Fans die Auspufflösung schlechthin.

Rennauspuff / Material Edelstahl oder Stahl, schwarz pulverbeschichtet/ Dämpfer Edelstahl / Lefthand

Edelstahl/Stahl schwarz pulverbeschichtet, aus vielen Segmenten handgeschweißt, Edelstahl-Dämpfer, Lefthand. Montage mit Breitreifen und Hauptständer problemlos möglich, Montage von Ersatzrad nicht möglich. Bedüsung und Zündeinstellung müssen überprüft und optimiert werden.

SIP-TIPP 139er und größer wollen noch einen 24er Vergaser. Eine längere Übersetzung, ein 28er+, eine verstärkte Kupplung sind auch nicht verkehrt. PX200: HD SI mindestens 10 Nummern größer sind Pflicht; MALOSSI 210, Cosa-Kupplung, Renn-/Langhubwelle, modifizierter Zylinderkopf sind empfehlenswert. Vespatronic, Membranvergaser 30-36mm, Lippenwellen, usw. bringen den Motor dann an die 30 PS Grenze.

SIP-COMMUNITY SCOOTERING, England, „Auspufftest“:
„Schauen wir uns das Leistungsdiagramm des SIP Performance an: Bingo Bongo! 18.3 PS bei 6.840 U/min sowie 19Nm von 6200-6800 U/min sind ein Wort. Sauber zieht sich die Leistungskurve über das gesamte Drehzahlband hindurch bis zum Maximum von 18.3 PS. Bei 5.000 U/min. liegen immer noch 10.4 PS sowie 15 Nm am Hinterrad an. Sehr gut für die Alltagstauglichkeit. Sehr gut auch, wenn man gerne mal einen Wheelie vor der Bushaltestelle mit diesen süßen, minderjährigen Mädels fährt . . . Der SIP Performance glänzt zudem mit einer exzellenten Elastizität, was einen heftig guten Durchzug zur Folge hat. Tauglich ist der Auspuff auch auf der Autobahn, wo bei unseren Testfahrten knappe 140 km/h als Maximum erreicht wurden. Der Sound und das verarbeitete Material sind echt ´ne Sünde wert . . . “

SIP-COMMUNITY Worb5 „PX Auspufftest“:
„27,5 PS bei 7620 1/min 26,9 Nm bei 6860 1/min. Yes ! Und wieder ein Volltreffer. Leistung, Drehmoment, die dazugehörigen Drehzahlen und die Breite des Drehzahlbandes sprechen für sich ! .... Etwa 300 Umdrehungen nimmt er dem PM Evo vorraus. - Guter Auspuff !“

20031000



20001000

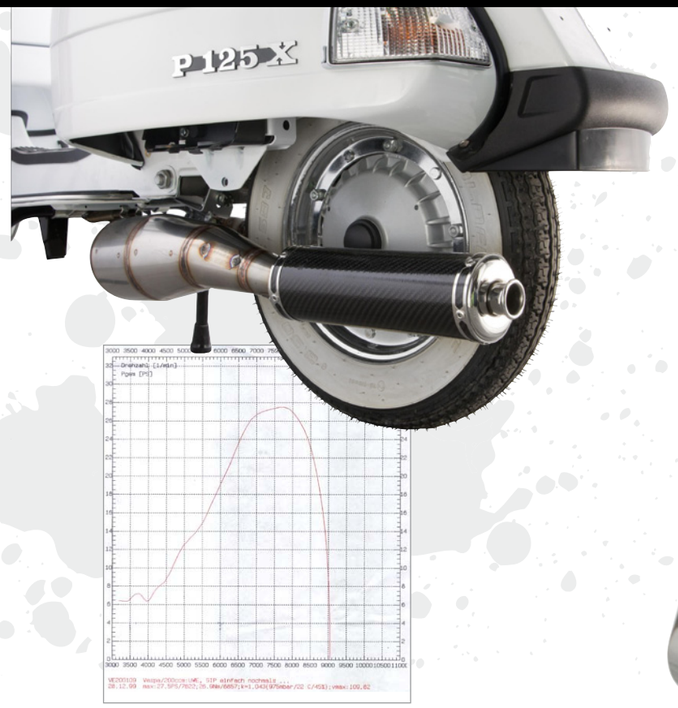


SIP Performance
Einfach QR Code z.B. mit dem App „ScanLife“ auf Deinem Smartphone scannen.

20029000 20021000 22020000



Rennauspuff SIP Performance		Art.-Nr.	€
SIP Evo	für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/PX80-150/PE/Lusso/Cosa 1, schwarz	22000000	280,00
SIP Performance	für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/PX80-150/PE/Lusso/Cosa 1, Edelstahl	20000000	299,00
SIP Performance	für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/PX80-150/PE/Lusso/Cosa 1, Edelstahl poliert	20031000	319,00
SIP Evo	für Vespa 200 Rally/P200E/PX 200 E Lusso/ˇ98/MY/Cosa 1, schwarz	22020000	280,00
SIP Performance	für Vespa 200 Rally/P200E/PX 200 E Lusso/ˇ98/MY/Cosa 1, Edelstahl	20010000	299,00
SIP Performance	für Vespa 200 Rally/P200E/PX 200 E Lusso/ˇ98/MY/Cosa 1, Edelstahl poliert	20011000	319,00
SIP Evo	für Vespa T5, schwarz, drehzahlfreudige Version	22010000	279,00
SIP Performance	für Vespa T5, Edelstahl, drehzahlfreudige Version	20020000	280,00
SIP Performance	für Vespa T5, Edelstahl poliert, drehzahlfreudige Version	20021000	309,00
SIP Evo NT	für Vespa T5, schwarz, drehmomentfreudige Version für 152/172ccm	22018000	280,00
SIP Performance NT	für Vespa T5, Edelstahl, drehmomentfreudige Version für 152/172ccm	20028000	299,00
SIP Performance NT	für Vespa T5, Edelstahl poliert, drehmomentfreudige Version für 152/172ccm	20029000	319,00





20019CA



KAUF TIPP

Rennauspuff SIP Performance NG §

Die Entwicklung bleibt nicht stehen. Deshalb gibt es den Performance auch in einer upgedateten Version. Der **SIP Performance NG** unterscheidet sich zum Herkömmlichen durch:

- schraubbare Dämpfer in verschiedenen Ausführungen: Carbon, Carbon-Kevlar, Aluminium, schwarz, rot, Edelstahl
- mehr Leistung als der herkömmliche Performance (auf einem MALOSSI 211er Motor mit Rennwelle und 24er Vergaser knapp 1 PS mehr)
- gummiummantelte Federn

FRZIT Sound und Leistung überzeugen auf ganzer Linie. Der SIP Performance ist sowohl für Tourer als auch High-End Fans die Auspufflösung schlechthin.

Rennauspuff / Material Edelstahl / Dämpfer Aluminium, Edelstahl oder Carbon / Lefthand

Edelstahl, aus vielen Segmenten handgeschweißt, verschraubter Aluminium/Edelstahl/Carbon/Carbon-Kevlar-Dämpfer, Lefthand, Federn gummiummantelt

Montage mit Breitreifen und Hauptständer problemlos möglich, Montage von Ersatzrad nicht möglich. Bedüsung und Zündeinstellung müssen überprüft und optimiert werden.

SIP-COMMUNITY User ‚Boreham‘ über Art.-Nr. 20019SS:
„Hervorragende Qualität und Leistung (...) Mit wenig Werkzeug ganz easy montiert.“

SIP-COMMUNITY User ‚alberogu‘ über Art.-Nr. 20019SS:
„The best! My Pinasco 225, pwk30, loves it!!! Really nice touring machine!“

20013AR



20019 C



20019SS



20019AB



Rennauspuff SIP Performance NG	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/PX80-150/PE/Lusso/Cosa 1, Dämpfer Edelstahl	20013SS	302,00
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/PX80-150/PE/Lusso/Cosa 1, Dämpfer Aluminium rot	20013AR	302,00
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/PX80-150/PE/Lusso/Cosa 1, Dämpfer Aluminium schwarz	20013AB	302,00
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/PX80-150/PE/Lusso/Cosa 1, Dämpfer Carbon	20013CA	309,00
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/PX80-150/PE/Lusso/Cosa 1, Dämpfer Carbon-Kevlar	20013C	319,00
für Vespa 200 Rally/P200E/PX 200 E Lusso/ˇ98/MY/Cosa 1, Dämpfer Edelstahl	20019SS	302,00
für Vespa 200 Rally/P200E/PX 200 E Lusso/ˇ98/MY/Cosa 1, Dämpfer Aluminium rot	20019AR	302,00
für Vespa 200 Rally/P200E/PX 200 E Lusso/ˇ98/MY/Cosa 1, Dämpfer Aluminium schwarz	20019AB	302,00
für Vespa 200 Rally/P200E/PX 200 E Lusso/ˇ98/MY/Cosa 1, Dämpfer Carbon	20019CA	309,00
für Vespa 200 Rally/P200E/PX 200 E Lusso/ˇ98/MY/Cosa 1, Dämpfer Carbon-Kevlar	20019C	319,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



Rennauspuff SIP Performance Sparewheel §

Der **SIP Performance Sparewheel** wurde auf Wunsch von Kunden entwickelt, die öfter mit 2 Personen unterwegs sind und nicht auf das Ersatzrad verzichten wollen. Der Auspuff ist auch besonders in der italienischen Szene beliebt, da sich der Dämpfer schön unter dem Ersatzrad versteckt. So harmoniert er optisch gut bei Oldies und dem Signore Carabinieri fällt er auch nicht sofort auf.

FREIT Optisch dezente Variante mit überzeugend guter Leistung.

Rennauspuff / Material Edelstahl / Dämpfer Edelstahl oder Carbon-Kevlar / Lefthand

Edelstahl, aus vielen Segmenten handgeschweißt, Edelstahl/Carbon-Kevlar-Dämpfer, Lefthand. Montage mit Ersatzrad und Hauptständer möglich. Montage mit Breitreifen nicht möglich. Bedüsung und Zündeinstellung müssen überprüft und optimiert werden.

SIP-COMMUNITY User ‚shining sun':
„Unbelievable. This is the only word I can use to be as near as possible to reality: great sound, easy to install, it makes the engine always ready to run! It's powerful from the lowest rpms to the highest. My Polini177 seems to be another engine with this exhaust, it gives more fun and the sound that you can hear when you open the gas is something you can only feel and not describe. If you can find the money, and want the ABSOLUTELY BEST exhaust existing for Large Frame Vespa, buy this. It has been a dream for years, but now I'm really really happy! Thank you very much Jim Lomas and also SIP!!! Corrado Menato"







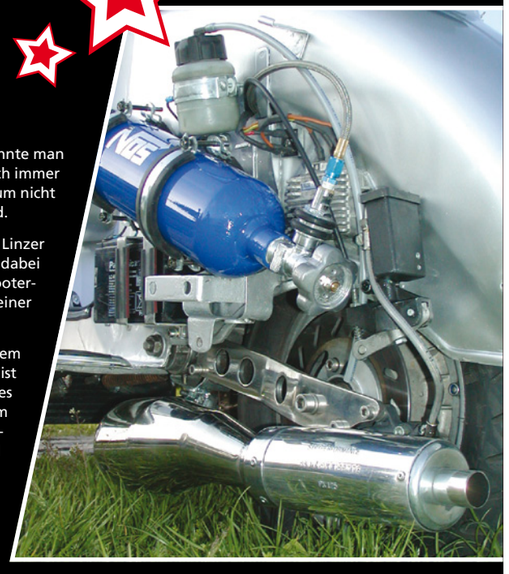




Rennauspuff SIP Performance Sparewheel	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/PX80-150/PE/Lusso/Cosa 1, Dämpfer Carbon/Kevlar	21001000	305,00
für Vespa 200 Rally/P200E/PX 200 E Lusso/ˊ98/MY/Cosa 1, Dämpfer Carbon/Kevlar	21002000	305,00
für Vespa T5, Dämpfer Edelstahl	21003000	305,00

Konrad Neumann, Wespen Plüsch, Linz/Österreich

SIP-Performance – macht aus meiner GS160 wirklich eine Grand Sport



„1992 erweckte mich die Rollerfahrerei sozusagen zu einem neuen Leben, denn wenn man will könnte man sagen, dass seit damals Benzin in meinen Adern fließt. So ist auch die gute alte Vespa nach und nach immer mehr zu einer bzw. meiner Berufung geworden. Daraus wiederum entwickelte sich mein Motto – um nicht zu sagen Lebensmotto – nämlich schnell, schneller, am schnellsten – erkenne mich am Rückenwind.

Um dieser irgendwo nostalgischen Leidenschaft eine Abrundung zu geben, trat ich 1997 dem 1. Linzer Vespa-Club, dem Wespen Plüsch, bei, den ich heute noch leidenschaftlich und treu unterstütze und dabei die Mitglieder regelmäßig mit SIP-Überraschungs- und Vorfreudepaketen bereichere. Der SIP-Scootershop ist somit der beste Ablageplatz für mein Vermögen – die Bestellseite kenne ich zu Lasten meiner Finanzen in- und auswendig.

Der SIP-Performance besticht eindeutig mit seiner Haltbarkeit – in vielerlei Hinsicht – unter anderem am Auspuff selbst, aber auch am Zylinder. Der Motor beeindruckt mit einer sehr guten Leistung, ist obendrein durchzugsstark und klingt jeden Tag aufs Neue wie Musik in meinen Ohren. Als weiteres diesbezügliches Qualitätsmerkmal sei auch die Doppelwandigkeit erwähnt, aber auch die extrem „geile" Optik darf nicht außer Acht gelassen werden. Für mich ist im Großen und Ganzen der Auspuff das Maß der Dinge – ich habe an meiner 160 GS etliche Optimierungen vorgenommen und eifrig damit experimentiert.

Mit diesem besagten Teil habe ich nicht nur Rennen und Quartermile-Rennen (hier konnte ich 4 mal den 1. Platz in Stockach gewinnen) bestritten, sondern habe auch unzählige Kilometer zur Eurovespa in Viterbo und Turin hinter mir gelassen. Zum krönenden Abschluss sei daher dem SIP-Performance gedankt, welcher auch ein super Preis-Leistungs-Verhältnis hat."

Firmenfeature

Jim Lomas – JL Exhausts

Jim Lomas wurde 1953 in Chesterfield/ England geboren. In jungen Jahren versuchte Jim sein Glück mit dem Verkauf von 4-rädrigen Fahrzeugen. Dass hier zwei Räder zu viel im Spiel waren, erkannte er sehr schnell und eröffnete schon mit 29 Jahren seinen eigenen Suzuki Shop. In diesen Anfangsjahren entdeckte Jim auch seine Leidenschaft für den Rennsport und unterstütze verschiedene Rennteams. Die dort gewonnenen Erfahrungen veranlassten ihn, eine für den Rennsport geeignete Auspuffanlage zu entwickeln. Der Grundstein für JL-Exhausts war gelegt.

Sein erstes Fahrzeug war eine HONDA CB 720 mit der er ebenfalls erfolgreich an verschiedenen Wettbewerben teilnahm. Höhepunkt seiner aktiven Rennsportkarriere war ohne Zweifel der Gewinn des britischen Grandprix im Jahr 1969!

Derzeit produziert JL Exhausts Auspuffanlagen für 2-Takt Motorräder, Klassik Vespas und Motocross Fahrzeuge, die nicht nur durch technische Innovationen, sondern auch durch ihre hochwertige Verarbeitung überzeugen. 1993 wurde der Firmensitz von Großbritannien nach Tschechien verlegt. Dort werden die Auspuffanlagen unter den kritischen Augen des Meisters bis heute in Handarbeit gefertigt.

Seit rund fünfzehn Jahren arbeiten wir eng mit Jim zusammen. Die gemeinsame Kompetenz kommt dabei direkt unseren Kunden zu Gute, die sich immer wieder über innovative Teile (die SIP Performance Anlagen sind nur ein Beispiel dafür) freuen können. Auch Jims Sohn Oliver – eigentlich professioneller Motocrosser – hat im letzten Sommer ein Praktikum bei SIP gemacht und war begeistert. Es sieht also in allen Bereichen gut aus für die Zukunft unserer Zusammenarbeit, aus der sich über die Jahre eine richtige Freundschaft entwickelt hat.


Familie Lomas mit Alex, SIP







Rennauspuff SIP Performance Curly §

Auf dem SIP Basterd wurde zuerst der französische RS Performance Curly verbaut. Da uns aber Edelstahl mehr zusagt und bei diesem Auspuff Lieferprobleme auftraten, haben wir die Entwicklung des **SIP Performance Curlys** beauftragt.

Für den Curly hat Jim Lomas den bestehenden RZ Righthand so gedreht, dass die Form den Smallframe Rennauspuffanlagen ähnelt. Alle Geräusch- und Leistungswerte entsprechen den Lefthand Performance Anlagen. Für die Montage muss der Ersatzradhalter entfernt werden. Eine Seitenhaube mit Gepäckfach kann ebenfalls nicht gefahren werden. Belohnt wird man jedoch mit sehr viel Bodenfreiheit in Linkskurven und einer außergewöhnlichen Optik.

FREIT Bestechend durch außergewöhnliche Optik.

Rennauspuff/Material Edelstahl/Dämpfer Edelstahl/Lefthand Curly

Edelstahl, aus vielen Segmenten handgeschweißt, Edelstahl-Dämpfer, Lefthand Curly. Montage mit Hauptständer problemlos möglich, Montage von Breitreifen und Ersatzrad nicht möglich. Bedüsung und Zündeinstellung müssen überprüft und optimiert werden.

Rennauspuff SIP Performance Curly	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 TS/PX80-150/PE/Lusso/Cosa 1	21001400	319,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Rennauspuff Scooter&Service §

Mittlerweile fester Bestandteil der **SERIE PRO** Reihe: Die Jungs von **Scooter&Service** aus Hamburg. Der **Rennauspuff Newline** ist sowohl Tourenauspuff wie auch High-End Auspuff. Der 200er hat ordentlich Drehmoment, auch schon im unteren Drehzahlbereich, und eine schöne, gleichmäßige Leistungsentfaltung bei geringer Geräuschentwicklung. Die Anlage ist nicht nur für moderate Tuningprojekte (z.B.: gesteckter 210er Malossi mit 24er Vergaser), sondern kitzelt mit einer entsprechenden Peripherie (Ü30 Vergaser, hohe Steuerzeiten) auch mal 30 Pferde aus dem Motor.

Alle, die es gern ein bißchen knackiger hätten, sind mit dem **Lefthand 2009** gut bedient. Die Renntröte ist für höhere Drehzahlen und sportliche 20PS aufwärts Motoren entwickelt. Sie kommt mit einem Dämpfer der neuen S&S Generation. Hier sollte das Set-Up mindestens einen 210er, großer Vergaser und Lippen-/Glockenwellen betragen, damit der Auspuff seine brachiale Leistung voll zur Entfaltung bringen kann.

Alle Anlagen sind Handmade, eingeölt und passen nicht mit Hauptständer und Ersatzrad.

FAZIT Die **Newline** Anlagen sind richtiger Allrounder, die sich sowohl für wenig bearbeitete Drehschiebermotoren, als auch für auf Leistung getrimmte Langhub- und Membran-Setups hervorragend eignen.

Rennauspuff / Stahl, eingeölt / Dämpfer Aluminium / Lefthand

Stahl, eingeölt, Aluminium Dämpfer, Lefthand, Flanschverbindungen mit Viton O-Ringen, Auspuff wird mit Federn am Krümmer befestigt. Montage mit Breitreifen problemlos möglich, Montage von Ersatzrad und Hauptständer nicht möglich.

SIP-TIPP Auspufflack ist hilfreich und ein Seitenständer nötig. Für 166er und größer sollte es mindestens ein 24er Vergaser und eine längere Übersetzung sein. Der Newline 200er kommt auch mit dem 24er SI klar, der Lefthand 2009 braucht einen 30er Vergaser aufwärts. Empfehlenswert bei allen sind Langhub-/Lippenwellen, MMW Ansaugstutzen, SIP/MMW Zylinderköpfe, DRT Getriebe, Vespatronic und verstärkte COSA Kupplungen.

SIP-COMMUNITY User ‚B-TONG:
„So, gerade montiert – Proberunde - bin begeistert. Die eierlegende Wollmilchsau! Kein Ganganschlussproblem!

Rennauspuff Scooter&Service	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/ PX80-150/PE/Lusso/Cosa 1, Newline	2216SS00	355,00
für Vespa 200 Rally/P200E/PX 200 E Lusso/ 98/MY/Cosa 1, Newline	2215SS00	355,00
für Vespa 200 Rally/P200E/PX 200 E Lusso/ 98/ MY/Cosa 1, Lefthand 2009	2115SS00	355,00



22022000





220222000

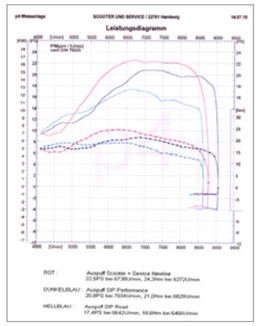


22158800

22158800







Rennauspuff SERIE PRO DSE §

Der **SERIE PRO – DSE** gehört zu den leistungsstärksten 200er Anlagen. Im Jahre 2006 hat sie auf den Quartermiles gut abgeräumt (z.B. Sieg in Bremen, Zieleinlauf mit 157 km/h!). Der Auspuff hat eine immense Spitzenleistung und der damals bestehende Rekord für 221ccm-MALOSSI lag bei über 41 PS am Hinterrad. Natürlich braucht man für so hohe Leistungen eine entsprechende Peripherie (großer Vergaser, große Membran) und muss den MALOSSI stark überarbeiten, d.h. mit langen Steuerzeiten (ca. 130°/190° bis 130°/195°) und großem Einlaß ausstatten.

Die Version aus Edelstahl verfügt über eine Aufnahme für Wechseldämpfer! Der Dämpfer ist nicht im Lieferumfang enthalten. Gleich dazubestellen, z.B. ESD S&S.

FAZIT Der **SERIE PRO - DSE** ist ein echtes Kraftpaket und auf der Viertelmeile absolut konkurrenzfähig.

Rennauspuff / Stahl, lackiert/ Dämpfer Edelstahl / Lefthand

Stahl, klarlackiert/schwarz (Road), Edelstahl Dämpfer, Lefthand, Auspuff wird mit Federn am Krümmer befestigt. Montage mit Breitreifen und Hauptständer problemlos möglich, Montage von Ersatzrad nicht möglich.

SIP-TIPP Ein großer Ansaugstutzen und Vergaser sind genauso Pflicht, wie eine verstärkte COSA Kupplung oder ein MMW Korb. Membran-/Lippenwellen, verstärkte Getriebe und CDI Zündung sind ebenfalls sinnvoll.

SIP-COMMUNITY User Robert, scooter&spareparts zu Art.-Nr. 22022100:
“Super Teil. Hatte erst den normalen DSE drauf jetzt den Doppelwandigen und der ist um einiges leiser, hat allerdings auch etwas Leistungsverlust, der Schlag ins Kreuz fehlt! Aber Endleistung immer noch ausreichend, „großer Bruder vom SIP Performance“ !“

Rennauspuff SERIE PRO DSE	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/ V/PX80-150/PE/Lusso/Cosa 1, klarlackiert	22024000	329,00
für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E Lusso/ 98/MY/ Cosa 1, Edelstahl, ohne ESD	22022200	249,00
für Vespa 200 Rally/P200E/PX 200 E Lusso/ 98/MY/Cosa 1, klarlackiert	22022000	329,00

Rennauspuff POLINI/ PINASCO 4T §

für LML Star/Star Deluxe/ 125/150 4T

Natürlich wünschen sich auch die 4 Takt Fahrer eine immer bessere Performance und die großen Tuning-Hersteller ziehen mit. Für alle Fans der LML STAR 125-150 4T haben **POLINI** und **PINASCO** deshalb schon ein paar heiße Teile im Angebot. Wie immer ein Vorreiter am Tuningmarkt, bietet **PINASCO** seinen treuen Anhängern nun den ersten **Symphony Auspuff** für die 4Takt LML STAR 125-150 an. Und der macht seinem Namen alle Ehre, denn er hat einen Sound so schön wie Musik… Die Auspuffanlage hat ihre Leistung und Zuverlässigkeit bereits im Langzeittest unter den verschiedensten Bedingungen bewiesen. Sie ist von Hand geschweißt und in zwei Varianten erhältlich: Aus pulverbeschichtetem Metall oder - in der Luxusversion - aus rostfreiem Edelstahl. Dank E-Nummer ist keine gesonderte Eintragung in die Fahrzeugpapiere notwendig!

Auch **POLINI** hat eine neue **Auspuffanlage** für die LML STAR 125-150 4T am Start, die nicht nur ein verbessertes Ansprechverhalten, sondern auch einen ordentlichen Zuwachs an Beschleunigung und Geschwindigkeit verspricht.

FAZIT Mit einem ordentlichen Plus an Performance beeindrucken die neuen Rennauspuffanlagen für die 4 Takt LML.

Rennauspuff / Material Edelstahl oder Stahl, schwarz lackiert

PINASCO: Edelstahl/Stahl, schwarz lackiert, aus vielen Segmenten handgeschweißt, schwarzer Endschalldämpfer, Righthand, mit E-Nummer POLINI: Stahl, schwarz lackiert, Lefthand. Montage mit Breitreifen, Ersatzrad und Hauptständer problemlos möglich. Bedüsung und Zündeinstellung sollten immer überprüft und optimiert werden.

SIP-TIPP Eine gute Ergänzung ist das 22mm POLINI Vergaserkit Art.-Nr. 17700890.

SIP-COMMUNITY User Champ:
„Ich hab ein paar Leistungsmessungen gemacht und der Unterschied ist schon beeindruckend. Ich habe mal Vergleichskurven (original Auspuff vs. Pinasco Auspuff) angehängt. Ich habe dann direkt auch das Polini Vergaserkit für die LML bestellt. Best wishes Champ“

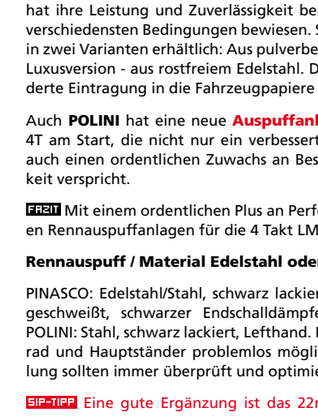
Rennauspuff	Art.-Nr.	€
POLINI, schwarz	19000140	249,00
PINASCO Symphony, schwarz	40309001	279,00
PINASCO Symphony, Edelstahl	40309002	359,00



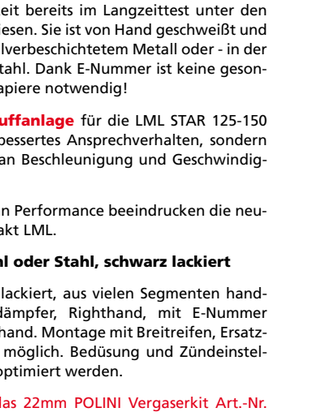
24221000



24222000



24224000



24225000



19000140







40309002

40309001

Moritz, SIP beantwortet:

Mein Rennauspuff wurde in letzter Zeit immer lauter, warum?



Mit der Zeit schmiert die Dämmwolle mit Öl zu oder verbrennt. Dann einfach neu dämmen. Dabei das Dämpferinnenrohr nur locker umwickeln. Und schon schnurrt er wieder.

Auspuff Standard SITO

SILENCERS SITO

für PIAGGIO Ape

Um der emsigen Biene die Arbeit zu erleichtern, bietet euch SITO passgenaue Nachbauten aller Standard-Auspuffanlagen an, die nicht nur durch hochwertige Verarbeitung überzeugen, sondern auch in Punkto Preis-Leistung kaum zu toppen sind.

Auspuff SITO	Art.-Nr.	€
für PIAGGIO Ape 50	24221000	51,00
für PIAGGIO Ape 50 TMP/Europa MIX/Kat	24222000	67,00
für PIAGGIO Ape Car/601	24224000	68,00
für PIAGGIO Ape TM703	24225000	66,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Rennauspuff
POLINI/LEOVINCE/MALOSSI/SIMONINI §

für PIAGGIO Ape 50ccm

Für alle, die es gerne ein wenig sportlicher hätten, legen die italienischen Firmen nochmal einen drauf. Interessant für alle Stadtflitzer und Fuffi-Tuner, denn mit diesen **Rennauspuffanlagen** legt die kleine APE den Turbo ein.

Rennauspuff	Art.-Nr.	€
POLINI, Stahl	2000127	114,00
POLINI Evolution, Stahl, Dämpfer: Aluminium	2000263	296,00
LEOVINCE Performance, Stahl	42210000	89,00
SIMONINI, Stahl, Dämpfer Carbon/Kevlar	40300500	249,00
MALOSSI Power Exhaust	M3214431	95,00
MALOSSI MHR Scooter Racing	M3214589	199,00

Auspuff Standard Lambretta

für Lambretta Serie 3 125-200ccm

Die LAMBRETTA-Modelle gehören mit über 4 Millionen Fahrzeugen, die allein im Stammwerk in Mailand von INNOCENTI gefertigt wurden, zweifelsfrei zu den meistgebauten Zweirädern der Welt. Gerade wegen der technischen Innovationen wie z.B. der ersten elektronischen Zündung sowie einer Scheibenbremsanlage sind die „Lammies“ bei Sammlern auch heute sehr gefragt und sehen der Tuning-Phantasie fast keine Grenzen. Daher haben wir für die gängigen 125 bis 200ccm Zweitakt-Modelle sowohl Standard-Ersatzteile als auch High-End-Tuningteile in unser Sortiment aufgenommen.

Um seinem Schätzchen die bestmögliche Leistung aber auch gebührende Optik zu verleihen, hilft oft schon ein neuer **Auspuff**. **SITO** als einer der größten italienischen Auspuff-Hersteller bietet einen passgenauen Nachbau für die LAMBRETTA Serie 3 zum unschlagbaren Preis-Leistungsverhältnis.

Auspuff Standard	Art.-Nr.	€
Auspuff SITO, ohne Krümmer	24227000	80,00
Krümmer SITO	24226000	36,00



22082000

Rennauspuff ANCILLOTTI	Art.-Nr.	€
für Standardzylinder/MUGELLO/RAPIDO	22082000	222,00
für IMOLA/MONZA/TS1	22083000	222,00



42210000

2000263



2000127

M3214589



24227000

Rennauspuff ANCILLOTTI Lambretta §

für Lambretta Serie 1-3 125-200ccm

Dieser **ANCILLOTTI Auspuff** kombiniert den Old School Racing Look der 60er Jahre mit einer Performance, die - mit einer Leistungssteigerung von 20% (oder mehr) - deutlich über dem Standard Auspuff anzusiedeln ist. Die in Italien konstruierte und in Kleinserie gefertigte Auspuffanlage besticht sowohl in der Verarbeitung als auch in ihrer Haltbarkeit: Ein silber lackierter Körper und der Edelstahl-Krümmer samt Edelstahl-Auspuffschelle versprechen langlebigen Fahrspaß. Dickes Blech und eine durchdachte Bauart verleihen dem ANCILLOTTI einen angenehm dumpfen, der Serienanlage sehr ähnlichen, Klang und erhalten den Frieden in der Nachbarschaft. Dennoch erfolgt die Leistungssteigerung über das gesamte Drehzahlband und gibt der Lammy die nötige Extra-Power in Verbindung mit Original-/MUGELLO-/RAPIDO- oder IMOLA-/MONZA-/TS1-Zylinder. Hierzu werden zwei Krümmer-Varianten mit unterschiedlichem Durchmesser angeboten, die sich dank der Edelstahl-Schelle mühelos montieren lassen.

FRAIT Absolut empfehlenswert für sportlich ambitionierte Fahrer mit Original- oder Tuningmotoren. Perfekte Kombination von Retro-Design in Rennoptik und adäquatem Sound.

Rennauspuff / Material Stahl / Righthand

Stahl, Righthand, in Kleinserie gefertigt, solide Verarbeitung, Edelstahl-Krümmer, inkl. Adapterstück

SIP-TIPP Zusammen mit einem Rennzylinder (Mugello, Imola, etc.), einem größeren Vergaser und einer Rennwelle läuft der Ancilotti zu Höchstleistungen auf.

Rennauspuff JL KRP §

für Lambretta 125-200ccm

Seit Jahren besteht ein enges freundschaftliches Verhältnis zwischen SIP Scootershop und Auspuff-Guru Jim Lomas, der fast alle namhaften Auspuffanlagen auf dem europäischen Raum entwickelt oder produziert hat. Beim SIP Opening kam uns im gemeinsamen Gespräch dann die Idee, auch den Vertrieb seiner handgefertigten Lambrettatöpfe zu übernehmen.

Erhältlich sind inzwischen 6 Varianten des LAMBRETTA-Pendants zum SIP Performance - vom alltagstauglichen „KRP1 Road Use“ bis zum bitterbösen „JL Race“, natürlich in bewährter JL-Qualität. Alle Anlagen werden schwingend mittels Plastik-Buchsen passgenau montiert. So wird die Elastizität erhöht und ein Reißen des Auspuffs verhindert.

JL KRP1 „Road Use“: Die Anlage wurde speziell für seriennahe Zylinder entwickelt und passt auf 125-200ccm Motoren sowie mittels des mitgelieferten Adapters auf TS1. Diese drehmomentstarke Version entwickelt ihre Leistung über das ganze Drehzahlband und lässt daher Schaltvorgänge auch im unteren Drehzahlbereich zu.

FRAIT Durch längeren Krümmer sehr drehmomentstarker Tourenauspuff mit angenehmer Geräuschkulisse.

JL KRP2 „Fast Road Use“: Im Gegensatz zum KRP1 verfügt diese Anlage über einen kürzeren Krümmer und ist dadurch sehr drehzahlfreudig. Somit eignet sich dieser Topf für Tuning-Motoren mit TS1- oder IMOLA-Zylindern und knackt mit dem richtigen Setup die magische 10000 U/min Grenze.

FRAIT Sprintversion für scharfe Steuerzeiten. Wahres Drehzahlmonster, das sich aber auch im Straßenverkehr wohlfühlt.

JL KRP3 „Fast Road Use / Half Race Use“: Leistung satt! Mit dem KRP3 wurde eine Replika des legendären TAFFSPEED MK3 neu aufgelegt und nochmals leistungsoptimiert. Durch diese Extra-Pferdchen erlebt man mit dieser Anlage echtes „Race Feeling“ im Alltagsgebrauch. Der Publikums-Liebling passt wie die ganze KRP-Familie auf 125-200ccm Motoren und entfaltet seine volle Leistung über das ganze Drehzahlband.

FRAIT Hochleistungs-Alleskönner sowohl für Touren- als auch für High-End-Tuning-Motoren. Harmoniert und passt dank mitgeliefertem Adapterstück perfekt mit dem TS1.

JL KRP3 „Curly“: Unauffällige Optik und Power pur. Wer auf der Suche nach einer eher dezenten Lösung mit den Merkmalen eines echten Rennauspuffs ist, kann hier zugreifen: Sportlicher Sound und satter Leistungszuwachs in allen Drehzahlbereichen.

FRAIT Unauffälliger Rennauspuff mit ordentlich Dampf. Wie der KRP3 sowohl für Touren- als auch für High-End-Tuning-Motoren einsetzbar.

JL KRP3 „Race Use“: Der Name spricht für sich. Hier handelt es sich um einen bitterbösen Rennauspuff ohne BSAU-Nummer; absolute Race Optik und maximale Leistungsausbeute inklusive. Replika des TAFFSPEED RACE und verdienter Sieger des Classic Auspuff-Tests.

FRAIT Verwandelt jeden getunten Motor in ein brachiales Leistungsmonster!

Rennauspuff / Material Stahl, pulverbeschichtet oder unlackiert / Dämpfer Edelstahl/ Righthand Curly

Stahl schwarz pulverbeschichtet/unlackiert, aus vielen Segmenten handgeschweißt, Edelstahl Dämpfer, Righthand/Curly, inkl. TS1-Adapterstück

SIP-TIPP Damit der KRP3 sein volles Potential entfalten kann, ist ein Rennzylinder (TS1, Monza, etc.) Pflicht. Ein >30 Vergaser und eine MEC EUR Rennwelle (Art.-Nr. 45240000) schieben dabei nochmal extra an. Wichtig! Unbedingt Bedüsung checken und ggf. hochsetzen!

SIP-COMMUNITY Auspuff-Guru ‚Jim Lomas‘ über Art.-Nr. 2208000:
„Real race-exhaust, huge power increase, nothing for Lambretta green-horns. Incredible huge power increase. Astonishing that a scooter can go so fast!“

SIP-COMMUNITY User ‚Vaughan‘ über Art.-Nr. 22040000:
„Top exhaust from a top builder! Jim Lomas is the star amongst exhaust builders, this is a top exhaust and complements any conventional road tune from 150cc to 225 stage 4/5 especially, gives a good even power spread throughout the rev range, I’ve had good results using KRP 2/3/4 on all barrel configurations including, SR, Mugello, Imola and TS1 and the price is unbeatable.“

Rennauspuff JL	Art.-Nr.	€
JL KRP1 „Road Use“ Serie 3, Stahl, schwarz,	22030000	305,00
JL KRP2 „Fast Road Use“, Stahl, schwarz	22040000	305,00
JL KRP3 „Fast Road/Half Race Use“, Stahl, schwarz	22070000	305,00
JL KRP3 „Curly“, Stahl, schwarz	22071B00	319,00
JL KRP3 „Curly“, Stahl, unlackiert	22071000	309,00
JL KRP3 „Race Use“, Stahl, unlackiert	22080000	305,00

22030000

22040000



22070000

22071B00



KAUF TIPP

22071000



22080000

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Glourious Basterd
Einfach QR Code z.B. mit dem App „ScanLife" auf Deinem Smartphone scannen.





GLOURIOUS BASTERD

SIP Custom Team /// Landsberg am Lech ///

„Once upon a time in Vespa occupied Europe…" – Wenn Quentin Tarantino einen Custom bauen würde, müsste er "Glourious Basterd" heißen. Da er aber weder die Zeit noch das Know-How dazu hat, haben wir das für ihn erledigt.

Die Idee des Basterds ist schnell erklärt: Statt einem vollgasfesten road getunten Oldtimer, mit dem man über die Alpen auf italienische oder französische Treffen fährt, sollte ein echter Custom-Racer der SIP Schmiede entstehen. Hierzu wurden von verschiedenen Modellen die Lieblingselemente der SIP-Crew kombiniert und es zeigt sich wieder, dass SIP nicht nur Interesse am Roller, sondern vielmehr Liebe zum Detail bedeutet.

Basis ist ein VNB-Rahmen, der von einem Karosseriebauer nach dem Vorbild der Vespa Sei Giorni bearbeitet wurde. Hierzu wurde das Beinschild leicht verschmälert und nach innen gezogen sowie alle Nähte mit Zinn gecleant. Um einen bulligen Eindruck zu erreichen, wurde der Kotflügel einer Vespa VL sowie die GS-Seitenhauben der hauseigenen Vintage-Serie angepasst. Ein modifiziertes Rally-Gepäckfach bietet Platz für den Ausgleichsbehälter des AßM Hauptbremszylinders für die Hinterradbremse. Ein leicht gedropter trapezförmiger Lenkkopf der indischen Bajaj Sprint komplettiert den Race Style und wurde mit moderner LED-Technik ausgestattet, die auch bei dem Rücklicht der Vespa `51 V30 zum Einsatz kam. Der brandneue SIP Drehzahlmesser samt Digitalanzeige gibt nicht nur Aufschluss über die tatsächliche Geschwindigkeit, sondern zeigt nebenbei noch Wasser-/Kopftemperatur, Tageskilometer uvm. an. Ein weitere Neuerung gab es in Form der SIP Sportsitzbank, die in Anlehnung an 60er Jahre Motorräder die Linienführung des VNB Rahmens optimal aufnimmt.

Auch beim Thema Fahrwerk wurden keine Kompromisse gemacht. Der so noch nie gesehene 12" Umbau inklusive der Vespa GTS300 Felgen war so innovativ, dass der Basterd bereits bei seiner ersten Ausstellung auf der Custom-show Ried 2010 zur „Best Vespa" gekürt wurde. Die neuen SIP Stoßdämpfer bieten auch bei schwierigen Straßenverhältnissen optimalen Bodenkontakt und bestechen neben edler Optik durch vielfache Einstellmöglichkeiten und saubere Detaillösungen.

Das Herzstück des Basterds ist allerdings der Motor, in dem ausschließlich High End Komponenten verbaut wurden. Statt des oft verwendeten Motorgehäuses der PX200 fiel die Wahl auf ein membrangesteuertes LML Vespa NV 125/150-Aggregat, das dank 177er Quattrini M1X Aluzylinder und 35mm Mikuni Flachschieber-Vergaser auch auf der Quartermile ordentlich Leistung bringt. Ein speziell angefertigter MMW Ansaugstutzen sowie die YAMAHA RD350 Membrane lassen diese Kombination zu, eine spezielle Membran-Pilzwelle und ein RS-Performace Lefthand Curly Auspuff liefern Power satt. Perfekte Einstellmöglichkeiten bietet die Vespatronic Zündung mit passendem MMW Alu-Lüfterrad, die neben dem verbauten DRT-Getriebe zur Haltbarkeit des Basterds beiträgt.

Airbrush Legende Markus – The Untouchable - Pfeil lackierte das gesamte Projekt in Rekordzeit und fand eine optimale Mischung aus Rennlackierung und Custompaint. Vorbild waren Farben und Rennlackierungen der 60er Jahre, die modern interpretiert wurden. Lada-grün, schwarze Linien ähnlich den 70er Jahre Rally-BMWs und weiß – typisch Basterd. Der Zusammenbau gestaltete sich dann spannend. Erst 2 Tage vor der Customshow Ried 2010 konnte der Roller von Pfeil-Design abgeholt werden und wurde dann mit viel Blut und Tränen nicht nur akribisch genau, sondern vor allem auch in Rekordzeit zusammengebaut. Sogar Perfektionist Pfeili ist mit dem Resultat zufrieden: „Keine Rennlackierung im üblichen Stil, der ganze Roller rockt einfach!"

Datenblatt	Art. Nr.	€
Sportsitzbank SIP Vintage GFK	31070000	89,00
Seitenhaube Vespa GS160	75145161	169,00
Vergaser Mikuni TMX35mm	40072000	209,00
Rennzylinder QUATTRINI 172ccm M1X	15045000	439,00
CDI Zündung Parmakit	75043220	338,00
Lüfter MMW für Parmakit	75044000	145,00
Zündkerzenklappe	MV400001	40,00
Bremspedal MMW	40003100	104,00
Bremszange SIP Vespa vorne	56403000	104,00
Bremsscheibe GALFER	GF650RW	142,00
Stossdämpfer SIP Performance vorne	72000FSB	139,00
Umbaukit auf 12" Felge	J3904400	229,00
Hauptbremszylinder SIP PX`98/MY	56370000	179,00
Drehzahlmesser/Tachometer SIP	50000600	159,00
Drop Bar Vespa Sprint/GL/SS180 trapezförmig	61936000	369,00
Gepäckfach Rally für VNA/VBB/VBC	PV18091	109,00
Kotflügel Vespa 150 `54-`58 VL1/VB1	76027000	69,00
Reifen SCHWALBE Raceman 120/70-12	S1002	47,00
Felge vorne/hinten, schwarz, 3.00-12 für 12"Umbau	GR672513	104,00
Rücklicht Vespa 125 `51-`52 V30, Metallgehäuse	56014000	95,00
Rennauspuff RS Performances	25015000	415,00















Tuning Auspuff Ersatzteile

Dämpfer PM

Von **PM Tuning** haben wir ebenfalls **Dämpfer** im Programm! Durch die massiv grosse Bauweise ideal, um die Lautstärke zu minimieren!

Material Alu/ Endkappe poliert mit PM Tuning LOGO
verschraubbarer Anschluss mit 3 Stehbolzen M6 (Stehbolzenabstand: 53mm), Flöten/ Siebrohr Ø 24mm, Gesamtlänge: 245mm, Dämpfer Ø 77mm, Endkappe genietet

Dämpfer PM Tuning	Art.-Nr.	€
Alu, silber, Øi 24mm	PM1004	91,00
Alu, blau eloxiert, Øi 24mm	PM1002B	104,00
Alu, gold eloxiert, Øi 24mm	PM1002	112,00
Alu, rot eloxiert, Øi 24mm	PM1002A	104,00
Carbon, Øi 24mm	PM1003	137,00





Dämpfer SIP Performance NG

Unsere **SIP Performance NG Dämpfer** sind sehr hochwertige, schraubbare Dämpfer. Sie wurden für die SIP Performance NG Auspuffanlagen entwickelt, passen aber auch auf viele andere wie PM, Pipe Design Bullet, ...

Es gibt sie in Edelstahl, Carbon, Carbon-Kevlar und Aluminium und dabei auch in verschiedenen Farben. Teils ist der Innendurchmesser der Auspuffflöte 25mm, teils 32mm. Die 25er führen zu einer höheren Leistung, die 32er haben sich aufgrund der guten Hitzeableitung auf Langstrecken bewährt.

Material Alu/Edelstahl/Carbon/Carbon-Kevlar / verschiedene Farben / Endkappe poliert
verschraubbarer Anschluss mit 3 Stehbolzen M6 (Stehbolzenabstand: 53mm), Flöten/ Siebrohr Ø 25-32mm, Gesamtlänge: 270mm, Dämpfer Ø 77mm (Carbon-Kevlar Ø 70mm) , Endkappe genietet

Dämpfer SIP Performance NG	Art.-Nr.	€
Alu, silber, Øi 30mm	20006AW	76,00
Alu, rot eloxiert, Øi 30mm	20006AR	76,00
Alu, schwarz matt, Øi 25mm	20006AB	76,00
Alu, schwarz glänzend, Øi 30mm	20006BB	76,00
Edelstahl, Øi 25mm	20006SS	76,00
Carbon-Kevlar, Øi 30mm	20006C	85,00
Carbon, Øi 25mm	20006CA	85,00

Auspuffblende

für Vespa alle Modelle

Auspuffblenden werden einfach auf das Endrohr geschraubt. Sie führen zu keiner Leistungssteigerung, sondern sind nur eine optische Aufwertung!

SIP-COMMUNITY User „selbach" zu Art.-Nr. 24140000: „Sieht gut aus und schmückt den sonst so beschnittenen „kurzpimmeligen" Auspuff attraktiv und hinguckermässig!"

Auspuffblende, für Vespa alle Modelle	Art.-Nr.	€
CUPPINI gerade, L 200mm, Ø 25mm, Øi 21 mm, chrom,	24140000	14,90
gebogen, L 180mm, Øi 20 mm, chrom,	PV0602	12,90
„Löffel", L 85mm, Øi 21 mm, chrom,	24141000	11,90


PV0602


24140000


24141000

Dämpfer Scooter & Service

Dieser Aluminium-Dämpfer ist sehr leise und dennoch keine Leistungsdrossel. Er passt auf alle Scooter & Service, PM, SIP Performance NG und DSE Rennauspuffanlagen.

Dämpfer Scooter & Service	Art.-Nr.	€
Alu, silber	20007AW	119,00

20007AW





Auspufflack

Auspufflack zum Nachlackieren. Extrem hitzebeständig. Pflegt und schützt!

SIP-COMMUNITY User „jansotter": „Einfach zum neu oder nachlackieren, schnell griffest und hält super... „

Auspufflack, Spraydose, 400ml	Art.-Nr.	€
600°, silber	14071000	10,00
800°, klar	14072000	12,60
800°, schwarz	14070000	10,00



PM1008A





22800010



15189000

15198000





Dämmwolle

Alle Rennauspuffanlagen – mit Ausnahme der Standard/ROAD/Sito Plus – sind mit Dämpfern ausgestattet, die mit **Dämmwolle** gefüllt sind. Mit der Zeit verbrennt diese oder schmiert zu, wenn der Motor sehr fett läuft. Der Auspuff wird lauter, die Dämmwolle sollte gewechselt werden. Es hat sich bewährt, die Wolle locker um die Dämpferflöte zu wickeln.

Dämmwolle	Art.-Nr.	€
HEBO, 350x250x10mm	HR1000911	5,50
POLINI, 610x310x40mm	21700100	12,00
POLINI, extra, mit Stahlwolle, 610x310x40mm	21700200	19,40
MALOSSI, 540x210x5mm	M1411745	8,00

Auslassbuchsen Kit SIP

Die Außendurchmesser der Zylinderauslassstutzen der 200er Zylinder sind unterschiedlich. Die Aluminium Zylinder MALOSSI 210 und PINASCO 215ccm haben einen größeren Durchmesser als die Graugußzylinder PX200 oder POLINI 208ccm. Dabei geht es nur um 0,2-0,4mm. Dies reicht jedoch aus, dass Auspuffanlagen entweder stramm sitzen oder so viel Spiel haben, dass sie „blasen" und dadurch einen Leistungsverlust haben.

Abhilfe schafft eine Abdichtung. Die **SIP Auslassbuchsen** werden aus verzinntem Stahlblech in 0,1 und 0,15 mm geliefert. Sie werden einfach auf den Auspuffkrümmer gesetzt. Der Flansch verhindert, dass sie nach innen abrutschen. Die Buchsen passen für alle PX200 Auspuffanlagne.

FAZIT Perfekt und komfortabel. Das Getränkedosen-Geschnitze hat ein Ende.

Auslassbuchsen Kit SIP	Art.-Nr.	€
für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusse/´98/MY/ Cosa 200	13014000	6,90

Auspufffedern

Viele Auspuffanlagen werden mit Federn am Auslass befestigt. Auch die Verbindung von Krümmer zu Körper ist meistens mit Federn ausgeführt. Die **SIP Feder** ist drehbar, einfach zu montieren und dämpft sehr gut. Das lästige „Surren" das manchmal mit „Zylinder Klingeln" verwechselt wird, ist ausgeschlossen.

Das Werkzeug zum Ein-/Aushängen von Auspufffedern und Seilzügen löst Eure Kombizange ab.

Feder Auspuff	Art.-Nr.	€
SIP, L 80mm, Ø 9,5mm, mit Vibrationsdämpfer	PM1008A	3,80
JL/SIP/RZ, L 70mm, Ø 12mm	20003000	3,20
POLINI, L 70mm, Ø 10mm	22800010	2,00
POLINI, L 70mm, Ø 10mm, 90°	22800030	2,10
POLINI, L 55mm, Ø 9mm	22800020	2,00
Scheibe JL/SIP für Auspufffeder	80007100	1,70
Werkzeug BUZZETTI Ein-/Aushängen Auspufffeder	15198000	8,20
Werkzeug Zange Ein-/Aushängen Auspufffeder	15189000	13,00

21700100



21700200

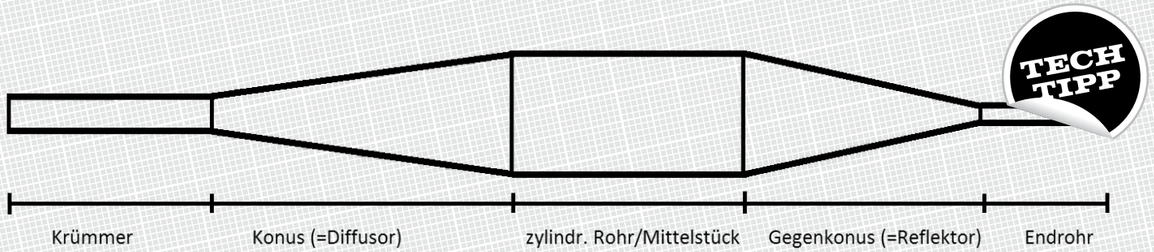


Weitere Ersatzteile wie Halterungen, Dämpfer und Dämpferrohre, Kleinteile und Krümmer sind unter **www.sip-scootershop.de** im Kapitel Rennauspuff – Ersatzteile zu finden.

13014000







Der Aufbau des Auspuff Teil 2

Fortsetzung von Seite 194

Körper

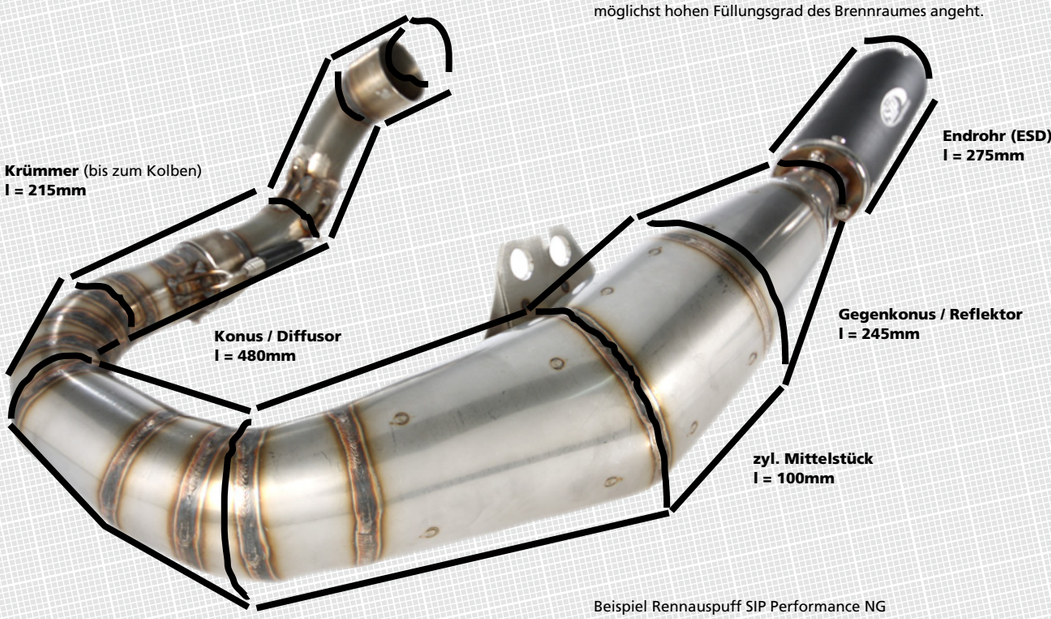
Der Körper des Standardauspuffs ist in mehrere Kammern unterteilt. Der Schalldämpfer ist bereits in den Auspuffkörper integriert. Anders als in den konischen Rohren des Resonanzauspuffs entsteht beim Originalauspuff kein Resonanzeffekt im eigentlichen Sinne. Dennoch wird in den Kammern des Originaltopfes ein gewisser konstanter Grad an Rückstau erzeugt, der für eine angemessene Füllung des Zylinders notwendig ist. Die Steuerung des Zweitaktmotors mit Hilfe eines Resonanzauspuffs lässt eine wesentlich stärker ausgeprägte Resonanz (=höhere Leistung), abgestimmt auf eine bestimmte Drehzahl, zu - führt aber physikalisch bedingt nicht nur zu einem wesentlich erhöhten Füllungsmaximum, sondern leider immer auch zu einem nennenswerten Füllungsminimum bei niedrigeren Drehzahlen – dem sogenannten Resonanzloch.

In Hinblick auf die Fahrbarkeit eines Motors stellt ein gut berechneter Auspuff demnach den optimalen Kompromiss aus möglichst hoher Spitzenleistung bei einer sinnvollen Drehzahl gepaart mit möglichst wenig ausgeprägtem Resonanzloch dar.

Der Resonanzauspuff beruht auf dem Prinzip konischer Rohre, die im Unterschied zu zylindrischen Rohrkörpern einen berechenbaren Aufladungseffekt der Gase bewirken: Vom Auslass des Zylinders abgehend werden öffnende konische Segmente verwendet, die eine Sogwirkung bewirken und damit zu einer wesentlich schnelleren und wirkungsvolleren Abfuhr der verbrannten Altgase beitragen - die sogenannten Diffusoren.

Während die Form, in der die Anlage letzten Endes verlegt wird (z.B. Curly) relativ geringen Einfluss auf ihre Charakteristik hat, wirken sich vor allem die Kegelwinkel des Konus (Diffusors) und des Gegenkonus auf die Breite des Drehzahlbandes mit dem maximalen Drehmoment aus. Je stärker sich der Querschnitt ändert, desto mehr ist die Resonanzaufladung an ein schmaleres Drehzahlband mit stärkerer Wirkung gebunden. Das heißt: Je steiler der Winkel der Konen, desto stärker saugt und reflektiert die Anlage und desto aggressiver wir ihre Charakteristik. Der Theorie nach müsste sie dabei auch leistungsstärker werden, jedoch ist ein Vespamotor von Haus aus kein ausgewiesenes Hochleistungsaggregat wie einige andere 2-Taktmotoren. Das bedeutet, dass nicht jeder dicke Auspuff, der darauf verbaut wird, automatisch zu einem besseren Ergebnis führt als ein konservativer dünnerer Auspuff. Das zylindrische Rohr befindet sich zwischen Konus und Gegenkonus. Es sollte nicht zu kurz sein und eine Länge besitzen, die etwa 20% bis 40% der Gesamtlänge vom Anfang des Konus bis zum Ende des zylindrischen Rohrs entspricht. Sein Durchmesser sollte etwa 2,5x so groß sein wie der Krümmerquerschnitt. Doch alle Theorie ist grau und gerade bei den potenten Vespaanlagen ist die Praxis der Lehrmeister und verblüfft zum Teil mit anderen Maßen und Wegen.

Im Gegenkonus wird die aus den Diffusoren ankommende Druckwelle reflektiert und soll rechtzeitig, bevor der Kolben in der Aufwärtsbewegung den Auslass verschließt, schon verlorene Frischgase wieder in den Brennraum zurück drücken. Je passender die Diffusoren und der Gegenkonus zueinander und natürlich zu dem gesamten Layout des Motors konstruiert sind, desto besser der Füllungsgrad, desto ausgeprägter die Resonanz, desto höher die Leistungsbereitschaft des Motors. Der Gegenkonus besitzt in etwa die halbe Länge des Konus (Diffusors). Problematisch bleibt beim Resonanzprinzip, dass der so erzeugte Sog zwar die nicht mehr benötigten verbrannten Gase schnell abführen kann, jedoch nach dem Öffnen der Überströmkanäle ebenfalls ein Teil der Frischgase, die inzwischen durch das Überströmsystem neu zugeführt wurden, durch den Auspuff entweichen kann. Dieser Frischgasverlust wiederum ist kontraproduktiv, was einen möglichst hohen Füllungsgrad des Brennraumes angeht.



Beispiel Rennauspuff SIP Performance NG

Im Quartermile Bereich ist ein neuer Trend die Umwicklung des Auspuffkörpers mit Hitzeisolierband. Der Auspuff soll im Gegensatz zur Tourenanlage hier möglichst wenig Hitze abgeben und heisse Abgase erzeugen. Heisse Gase strömen schneller, besserer Gasaustausch und weniger Rückstau.

Schalldämpfer

Während der Endschalldämpfer beim Standardauspuff bereits in den Körper integriert ist, gilt beim Resonanzauspuff: Das Endrohr sollte gut die Hälfte bis zwei Drittel des Krümmerdurchmessers besitzen und ca. 10-12x so lang wie hoch sein. Empfehlenswert sind vor allem abnehmbare Endschalldämpfer (ESD), geschraubt oder genietet, die bei Bedarf nachgedämmt werden können. Der Außendurchmesser und die Dicke des ESD, die Anzahl der Löcher und deren Durchmesser des Innenrohrs sowie das Dämmmaterial sind ausschlaggebend für die Lautstärke. Das Dämmmaterial ist hitzebeständige Stahl- oder Glaswolle. Läuft der Motor sehr fett, schmiert sie zu. Läuft er sehr heiß, verbrennt sie, die Lautstärke nimmt dann zu. Ein ESD sollte daher beizeiten neu gedämmt werden. Dann gilt: Locker wickeln oder stopfen, nie stark verdichten. Um in Deutschland Ärger mit TÜV und Polizei zu vermeiden, sollten eingetragene Auspuffanlagen die in den Papieren festgehaltenen Werte einhalten. Denn laut §49 (Geräuschentwicklung und Schalldämpferanlage) der StVO müssen Kraftfahrzeuge „so beschaffen sein, dass die Geräuschentwicklung das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigt.“ Das bedeutet konkret, dass der Grenzwert für das Fahrgeräusch bei Rollern baujahrabhängig ist. (Bis 30.09.83: 84dB, bis 30.09.90 86dB, bis 30.09.95 82dB und ab 01.10.95 80dB). Abweichungen >1DB sind nicht gestattet. Wird ein Auspuff im Laufe der Zeit deutlich lauter, so ist der Halter und nicht der Hersteller in der Pflicht. Die Geräuschwerte werden von Polizei und TÜV im Rahmen einer Geräuschmessung/Phonmessung ermittelt. Vor Ort (bei einer Verkehrskontrolle) kann jedoch nur das Standgeräusch gemessen werden. Dazu wird das Mikrophon in Höhe der Auspuffmündung im Winkel von 45 Grad zur Fahrzeuglängsachse (Abstand 50cm) positioniert. Gemessen wird die Lautstärke bei halber Nenndrehzahl. Als Toleranzgrenze sind bis zu 5DB Abweichung von dem in den Papieren eingetragene Wert zulässig. Ist der Wert zu hoch, kann der Roller beschlagnahmt und weiteren Prüfungen (Fahrgeräuschmessung, Abgasmessung, etc.) unterzogen werden.

Breitreifen, Ersatzrad und Hauptständer

Im Katalog werden Largeframe Auspuffanlagen als breitreifentauglich beschreiben, wenn sie ohne weitere Veränderung an Reifen der Breite 110/120/130 passen. Standardauspuffanlagen sind durchwegs breitreifentauglich. Einige Resonanzauspuffanlagen hingegen müssen für die Verwendung mit Breitreifen umgeschweißt werden. Bei Smallframes ist der Breitreifenumbau schwieriger, da der Platz ist sehr beschränkt ist und die dafür nötigen Modifikationen an Rahmen, Motor und Auspuff sind eher eine Arbeit für Profis. Als ersatzradtauglich wird eine Largeframeauspuffanlage dann bezeichnet, wenn nach der Montage des Auspuffs das Ersatzrad Plug&Play passt. Bei den übrigen Anlagen kann man sich oft behelfen, indem man die Position des Ersatzrades mit Muttern oder Spacern verändert. Der Reifen sollte aber nie am Dämpfer anstehen. Äußerst selten haben Resonanzauspuffanlagen einen derart großen Körper, dass dafür auf den Hauptständer verzichtet werden muss.



Dämmwolle POLINI spezial mit Stahlwollekern



Innenansicht von standard Vespa PX 200 Auspuffanlagen



DIE SIP COMMUNITY ONLINE, MIT 100.000 NUTZERN: **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM/COMMUNITY**



Tuning Vergaser

Der Vergaser versorgt den Zylinder mit dem nötigen Gemisch aus Kraftstoff und Luft, welches dort zur Explosion gebracht wird und dann die Antriebsenergie erzeugt. Nur durch eine korrekte Vergaserwahl und anschließender Abstimmung lässt sich das Leistungsmaximum einer Vespa ausschöpfen. Daher hier ein kurzer Überblick über diesen wichtigen Baustein im Motortuning.

Welcher Vergasertyp?

Vergaser SHB Der SHB Vergaser ist serienmäßig auf nahezu allen Smallframes verbaut. Es gibt sie mit 16-20mm Durchlass. Sie lassen sich gut abstimmen und eignen sich perfekt zum unkomplizierten Plug&Play-Tuning bis 130ccm. Wer darüber hinaus mehr Leistung will, muss auf PHB umrüsten.

Vergaser FHB Der Vergaser für die PK Automatica Modelle. Sie besitzen keinen Gasschieber, sondern eine Drosselklappe, deren Öffnung durch eine Stellschraube (unten am Vergaser) reguliert werden kann.

Vergaser SI Der SI Vergaser ist auf allen Largeframes Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/Cosa/T5 verbaut. Es gibt ihn mit und ohne Getrenntschmierung und auch mit Anschluss für einen E-Choke (Cosa). Mit ihren optimalen kurzen Gaswegen sind sie bis zu einer angestrebten Leistung von etwa 20PS als SI 24 erste Wahl für alle Zylinder > 139ccm. Mit der richtigen Abstimmung sind sie sehr tourentauglich.

Vergaser PHB Die PHB Trommelvergaser (runder Gasschieber/ Rundschieber) sind mit einem Durchlass von 24-30mm für Smallframes (PHBL) und Largeframes (PHBH) erhältlich. Der Aufbau ist etwas komplexer als beim SI oder SHB, dafür lassen sie aber auch mehr Raum für individuelle Einstellungen über Schieber, Nadel, Mischrohr und Düsen. Das macht sie zur ersten Wahl für den Midrange-Tuningbereich.

Vergaser VHS Der VHS ist ein strömungsgünstiger, technisch ausgefeilter Flachschiebervergaser, der eine bessere Zylinderfüllung bewirkt und damit die Motorleistung entscheidend verbessert. Mit einem Durchlass von bis zu 39,5mm eignen sie sich nicht nur zum Einsatz auf leistungsstarken Largeframe Motoren, sondern auch für High End Smallframe Setups.

Vergaser TM/TMX Die kompakte und kurze Bauweise der MIKUNI TM/ TMX Flachschieber Vergaser sorgt für ein extrem direktes Ansprechverhalten. Gleichzeitig garantiert die voluminöse Schwimmerkammer in Verbindung mit den gekapselten Düsensystemen eine konstante Zusammensetzung des Gemischs in allen Bereichen. Teilweise sind die TMX Vergaser mit einer Powerjetdüse ausgestattet. Das macht sie zur perfekten Wahl für sportliche Malossi 210ccm Largeframes und klassisches Smallframe Racetuning mit Motorleistungen bis ca.30PS.

Vergaser PWK Die PWK Flachschieber gehören zu den absoluten High End Vergasern. Sie reagieren schnell auf Gaswechsel und lieferen eine solide Leistung über das gesamte Drehzahlband. Das macht sie nicht nur im Rennsport zur ersten Wahl.


SI


SHB


PHB


VHS


TM

Die Einlass- und Steuerungssysteme

Drehschieber: Der Einlass in das Kurbelgehäuse wird durch die rotierende Kurbelwelle geöffnet und verschlossen. Die Form der Steuerwange bestimmt dabei maßgeblich die Einlasssteuerzeiten. Drehschiebermotoren gehören (ab der VNB) zur Serienausstattung der Vespa. Sie sind in der Regel zuverlässig und haltbar. Da der Einlass nicht beliebig erweitert werden kann (Dichtfläche muss intakt bleiben), sind sie jedoch nur bis zu einem gewissen Tuning-Level sinnvoll nutzbar.





Membran: Hier öffnet der Unterdruck im Kurbelgehäuse die Membranplättchen und ist dadurch für die Gemischzufuhr unabhängig von den Einlasssteuerzeiten der Kurbelwelle verantwortlich. Der Motor kann quasi selbst bestimmen, wann er Gemisch benötigt und wann nicht. Der Treibstoff wird effektiver genutzt, der Motor arbeitet effizienter und (je nach Peripherie) sparsamer. Das Vespamotorgehäuse muss angepasst werden.





Direkteinlass: Hier sitzt der Einlass nicht am Kurbelgehäuse, sondern direkt am Zylinder. Motoren mit Direkteinlass sind entweder kolben- oder membrangesteuert. Die ersten Vespamodelle waren durchwegs kolbengesteuerte Direktansauger. Die aktuellen direktgesaugten Zylinder sind echte membrangesteuerte Kraftprotze und zählen mit ihrem kurzen Ansaugweg und direktem Ansprechverhalten zu den leistungsstärksten Tuningzylindern auf dem Markt.



Die Ansaugstutzen

Ansaugstutzen Smallframe Die Smallframe Ansaugstutzen unterscheiden sich in Durchmesser, Biegeradius und in ihrer Befestigung am Motor mit zwei oder (bei der PK XL Serie) drei Löchern/Stehbolzen.

2-Loch:



3-Loch:



Ansaugstutzen Wideframes

Für alle Wideframes Vespa 98/125/150 gibt es derzeit weder Ansaugstutzen noch sonstiges Vergasertuning. Wer die direktsaugende GS150 tunen möchte hat dasselbe Problem und kann nur den Extremumbau mit einem QUATTRINI 172 durchführen.

Ansaugstutzen Largeframe Die Modelle Vespa 125 VNA/160 GS/180 SS sind Direktansauger. Die Vergaser werden direkt auf den Zylinder geschraubt. Leider können auf diese bisher keine Tuningvergaser verbaut werden.

Largeframes der Modelle Vespa VNB/GT/GTR/TS/Super/150 VBA/VBB/VGLA/B/GL/Sprint/V/Super/Rally/PX/T5/Cosa haben serienmäßig keinen Ansaugstutzen verbaut, benötigen diesen aber, sobald ein Tuningvergaser verbaut werden soll.

Who is who?

DELL'ORTO: Der PIAGGIO Erstausrüster liefert nicht nur alle serienmäßig verbauten Vespa-Vergaser von der Wideframe bis zur PK, sondern auch Tuningvergaser auf qualitativ hohem Fertigungsniveau. POLINI und MALOSSI greifen in ihren Vergaserkits ebenfalls auf DELL'ORTO zurück.

MIKUNI: Das japanische Unternehmen ist seit Jahrzehnten eine feste Größe auf dem Weltmarkt. Die Vergaser sind technisch anspruchsvoll und qualitativ überzeugend gefertigt.

KEIHIN: Ebenfalls aus Japan stammen die KEIHIN Rennvergaser. Diese sind in Puncto Qualität und Performance momentan unübertroffen. Das macht den YAMAHA Erstausstatter aktuell zum Maß der Dinge im Vespa Racetunig.

KOSO: Die taiwanesische Firma KOSO fertigt eine günstige Preis/Leistungsvariante der PWK Vergaser Serie. Technisch absolut in Ordnung - in der Verarbeitung allerdings nicht auf KEIHIN Niveau.

POLINI/MALOSSI: POLINI und MALOSSI liefern Vergaserkits mit DELL'ORTO Vergaser und verpassen diesen eine jeweils passende Vorabstimmung. Die perfekte Basis für solides Midrange-Tuning.

SERIE PRO: In der SERIE PRO Reihe stellen wir komplette Vergaserkits (nicht vorabgestimmt) als Rundum-Sorglos-Paket in Erstausrüsterqualität zusammen. Daher sind diese preisgünstiger als ihre Konkurrenten. Unter diesem Logo führen wir auch die Teile von MRP. MRP bieten im Bereich Ansaugstutzen technisch durchdachte und qualitativ **anspruchsvolle Lösungen.**

SIP: Einige Tuningparts (wie z.B. Verbindungsstücke und Gewebeverbindungsgummis) lassen wir auch selbst fertigen bzw. zusätzlich bearbeiten und feinanpassen. Das gibt ihnen den letzten Schliff.

MMW: Hochwertige Materialien, ausgezeichnete Verarbeitung. MMW fertigt die technisch wie optisch ansprechenden CNC-Nachfolger des MBD Blocks und steht wie gewohnt für höchste Qualitätsansprüche.

Vergaser DELL`ORTO SHB

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Der **DELL`ORTO SHB** ist DER Smallframe Vergaser schlechthin. Serienmäßig auf nahezu allen ‚Kleinen' verbaut. Es gibt ihn mit 16-20mm Durchlass. Der SHB ist sehr logisch aufgebaut und besitzt genau wie der SI keine Nadel. Er lässt sich relativ einfach mit Hilfe von Haupt- und Nebendüse abstimmen. Alle unsere SHB Vergaser sind Originale, direkt von **DELL`ORTO**.

Die SHB Modelle für Vespa 50-125/PV/ET3 sind äußerlich nahezu identisch. Daher eignen sie sich perfekt zum unkomplizierten Plug&Play-Tuning. Ein SHBC 19.19 hilft einer Smallframe mit 75ccm Zylinder bereits ordentlich auf die Sprünge und versorgt auch 130ccm Motoren noch ausreichend mit Gemisch.

Beim SHB für die PK wurde das Stahlgewebe des Luftfilters durch ein auswaschbares rundes Filterelement ersetzt. Zusätzlich verfügt er (abgesehen vom SHBC 19.19E für die PK80) über einen O-Ring im Ansaugtrakt zur optimalen Abdichtung. Der Gaszug trifft beim SHB der PK von der anderen Seite auf den Vergaserdeckel, als bei der V50/PV/ET3.

FREIT Der klassische Smallframe Vergaser für Originalmotoren und dezente 130ccm Tuning-Setups.

SIP-TIPP Bei Änderung der Vergasergröße gleich passenden Ansaugstutzen (z.B. Art.-Nr. 158000 für SHB 19.19 V50/PV) mit bestellen. Auch immer genügend Hauptdüsen 5mm daheim haben.

SIP-COMMUNITY **User ABAutoteile über Art.-Nr 41020000:**
„Also das ist eine geile Sache..."

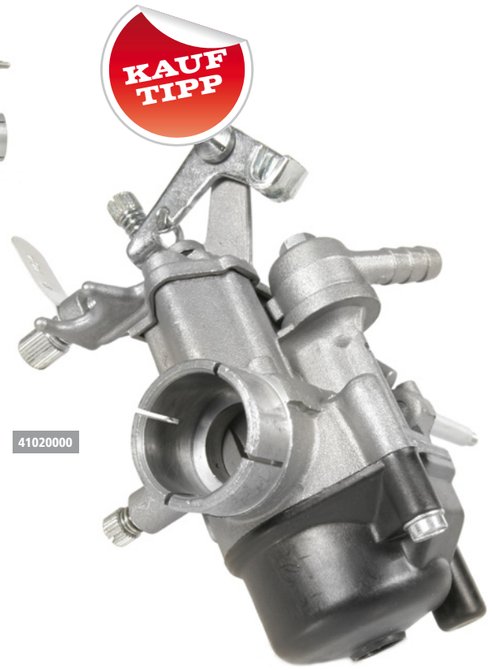
SIP-COMMUNITY **User wildstyle über Art.-Nr 41020000:**
„Passt gut zu 75ccm Polini."







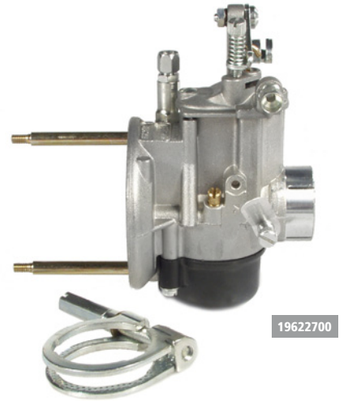
KAUF TIPP



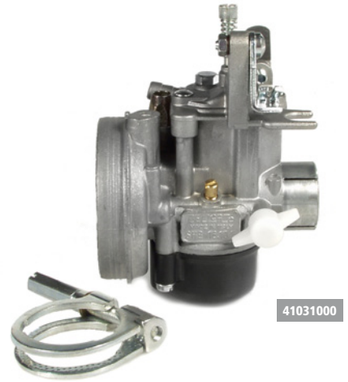
41020000



41021000



19622700



41031000



41030000



41035000



41040000



19622810

Pierre, SIP beantwortet:

Es ist Frühling. Ich will fahren. Aber mein Roller springt nach der langen Standzeit nicht mehr an.



Wenn der Roller nach der Winterpause schlecht anspringt, kann das an einer alten Zündkerze oder altem Benzingemisch liegen. Auch Ablagerungen, die sich bei langer Standzeit im Vergaser bilden, können ein Grund dafür sein. Vergaser reinigen (Achtung! Die kleinen Bohrungen der Nebendüse am besten mit einer feinen Nadel durchstoßen), Zündkerze tauschen, frisches Benzin tanken und los geht's.

Vergaser DELL`ORTO SHB		Anschluss Motor	Anschluss Luftfilter	Ausführung Choke	Art.-Nr.	€
SHB 16.10	für Vespa 50/N/L/R/Special	19,6mm	LA 40mm	Ziehchoke	41021000	68,00
SHB 16.12	für Vespa 50 Revival	19,6mm	LA 40mm	Ziehchoke	41037000	79,00
SHB 16.16	für Vespa 50 Special/S/SS/90/R/SS/125 VMA1	21,5mm	LA 40mm	Ziehchoke	41020000	68,00
SHBC 19.19	für Vespa 50 SR/100/S/PV/ET3	23,1mm	LA 51,5mm	Ziehchoke	19622700	68,00
SHB 16.10F	für Vespa PK50/S	19,6mm	Ø 62mm	Ziehchoke	41031000	79,00
SHB 16.12M	für Vespa PK50(I)XL/N/Rush/Elestart	19,6mm	Ø 62mm	Ziehchoke	41032000	79,00
SHB 16.12N	für Vespa PK50FL/HP/XL2/Elestart	19,6mm	Ø 62mm	Choke-Wippe	41033000	89,00
SHB 16.15F	für Vespa PK50FL/HP/XL2/Elestart	21,5mm	Ø 62mm	Choke-Wippe	41030000	78,00
SHB 16.15F	für Vespa PK50 S/XL/SS/Elestart	21,5mm	Ø 62mm	Ziehchoke	41038000	78,00
SHB 16.16F	für Vespa PK50XL/SS/Elestart	21,5mm	Ø 62mm	Ziehchoke	41035000	68,00
SHBC 19.19F	für Vespa PK80/100/125/S/Elestart	23,1mm	Ø 62mm	Ziehchoke	41040000	64,00
SHBC 20L	für Vespa PK 125 ETS/XL/Elestart	27mm	Ø 62mm	Ziehchoke	24711400	89,00
SHBC 20L	für Vespa PK125 N/XL2	27mm	Ø 62mm	Choke-Wippe	24711500	89,00
SHBC 18.16A	für PIAGGIO Ape 50	23,1mm	LA 51,5mm	Ziehchoke	19622810	78,00
SHBC 18.16P	für PIAGGIO Ape 50 RST/MIX/Cross	23,1mm	LA 51,5mm	Ziehchoke	19622820	89,00

(* LA = Lochabstand)

Vergaser DELL`ORTO FHB

für PK50/S/XL/125S Automatica/Plurimatic

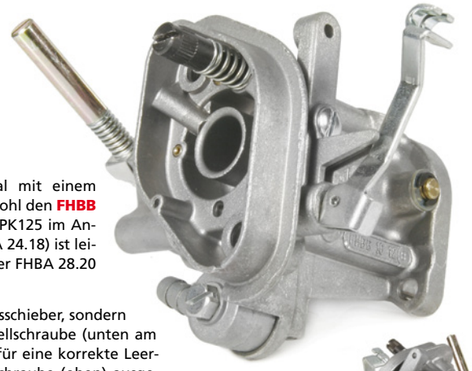
Auch die PK Automatica Modelle sind original mit einem **DELL`ORTO** Vergaser ausgestattet. Wir haben sowohl den **FHBB** 16.12 für die PK50, als auch den **FHBA** 28.20 der PK125 im Angebot. Der Vergaser der PK 80 S Automatica (FHBA 24.18) ist leider außer Produktion. Es kann jedoch alternativ der FHBA 28.20 verbaut werden.

Anders als die SHB Vergaser besitzen sie keinen Gasschieber, sondern eine Drosselklappe, deren Öffnung durch eine Stellschraube (unten am Vergaser) reguliert werden kann. Das ist wichtig für eine korrekte Leerlaufdrehzahl. Sie sind mit einer Leerlaufgemischschraube (oben) ausgestattet. Ihre Hauptdüse teilten sie sich mit den PHB Modellen (6mm), die Nebendüse stammt aus der DELL`ORTO SI Serie.

FREIT Vollwertiger Ersatz für originale Vergaser.

SIP-TIPP Im Motordichtsatz (Art.-Nr. 9201400) sind alle benötigten Dichtungen zur Montage des Vergasers enthalten.

41036000



41036000







Ansauggummi für eine optimale Abdichtung

zwischen Vergaser und Ansaugstutzen
für Vespa 50-125/PV/ET3

Art.-Nr. 71813000
für Vespa PK50-125/S/XL/XL2 **9,50 €**
Art.-Nr. 17869400 **7,50 €**

Vergaser DELL`ORTO FHB		Art.-Nr.	€
FHBB 16.12B	für Vespa PK 50/S Automatica/XL N Plurimatic	41036000	87,00
FHBA 28.20	für Vespa PK125 S Automatica passt auch PK 80 S Automatica	41039000	87,00

Luftfilter SHB

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Der **Luftfilter** verhindert, dass der Vergaser Schmutzpartikel ansaugt, die zu Beschädigungen an Vergaser und Motor führen können und die Laufleistung verschlechtern. Er sollte öfter gereinigt und bei einem größeren Service auch getauscht werden.

PIAGGIO kann noch Luftfilter für den SHBC 19.19 (PV/ET3) und SHBC 18.16 (Ape50) liefern. Der Luftfilter der Ape kann in Verbindung mit längeren Stehbolzen auch auf dem SHBC 19.19 Vespa Vergaser montiert werden. Da es für die 16er Vergaser keine originalen Luftfilter mehr gibt, haben wir diese als **SIP Sparepart** neu aufgelegt.

FREIT Ersatz für verschlissene Originalluftfilter in erstklassiger PIAGGIO Qualität.

SIP-TIPP Der Luftfilter dankt eine gelegentliche Reinigung mit Bremsen- oder Luftfilterreiniger (z.B. Art.-Nr. 14240000) mit längerer Lebensdauer.

KAUF TIPP



40253000



40252000



26056900

Luftfilter SHB		Anschlussweite	Art.-Nr.	€
SHB 16.10	für Vespa 50/N/L/R/Special	LA 40,0mm	40251000	31,00
SHB 16.12/16.16	für Vespa 50 Special/S/SS/90/R/Revival/SS/125 VMA1	LA 40,0mm	40256000	31,00
SHBC 19.19	für Vespa 50 SR/100/S/PV/ET3	LA 51,5mm	40253000	21,00
SHB 16.10F/16.12M/N/16.15F/16.16F/SHBC 19.19F/20L	für Vespa PK/S/XL/N/FL/HP/Rush/XL2/Elestart	LA 62,0mm	40252000	21,00
SHBC 18.16	für PIAGGIO Ape 50	LA 51,5mm	26056900	24,00

TECH TIPP

Auslieferungszustand SHB Vergaser							Anschluss	
		Art.-Nr.	Hauptdüse	Nebendüse	Chokedüse	Gasschieber	Ansaugstutzen	Luftfilter
DELL`ORTO	SHB 16.10	41021000	51	38	50	1 (6231.2)	19,5mm	LA 40 mm
DELL`ORTO	SHB 16.10F	41031000	53	38	50	6 (6231.8)	19,5mm	62 mm
DELL`ORTO	SHB 16.12M	41032000	53	38	50	3 (6231.8)	19,0mm	62 mm
DELL`ORTO	SHB16.12N	41033000	58	40	50	1 (6231.9)	19,0mm	62 mm
DELL`ORTO	SHB 16.12	41037000	63	38	50	1 (6231.2)	19,5mm	LA 40 mm
DELL`ORTO	SHB16.15	41038000	65	42	50	1 (6231.8)	21,5mm	62 mm
DELL`ORTO	SHB 16.15F	41030000	65	42	50	2 (6231.8)	21,5mm	62 mm
DELL`ORTO	SHB 16.16	41020000	74	42	50	1 (6231.2)	21,5mm	LA 40 mm
DELL`ORTO	SHB16.16	41022000	74	45	50	2 (6231.4)	21,5mm	LA 40 mm
DELL`ORTO	SHB 16.16F	41035000	64	42	50	6 (6231.2)	21,5mm	62 mm
DELL`ORTO	SHBC 18.16A	19622810	71	50	50	2 (10569.1)	23,0mm	LA 51,5 mm
DELL`ORTO	SHBC18.16P	19622820	56	42	50	3 (10569.3)	23,0mm	LA 51,5 mm
DELL`ORTO	SHBC 19.19	19622700	74	45	60	2(10569.1)	23,0mm	LA 51,5 mm
DELL`ORTO	SHBC 19.19E	41040000	73	45	60	2 (10569.1)	23,0mm	62 mm
DELL`ORTO	SHBC 20L	24711400	76	50	60	2 (10569.1)	27,0mm	62 mm
DELL`ORTO	SHBC 20L	24711500	76	50	60	2 (10569.1)	27,0mm	62 mm

Rennluftfilter SHB §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Neben den Standardluftfiltern haben wir für den DELL'ORTO SHB Vergaser auch eine Reihe an Rennluftfiltern im Programm. Die **POLINI** Rennluftfilter aus schwarzem Kunststoff haben kein integriertes Filtermaterial. Sie fungieren jedoch als Airbox, die das Ansauggeräusch dämpft und den Strom der angesaugten Luft beruhigt. **MALOSSI** bietet einen funktional ähnlichen Filter an. Dieser ist für den SHB16.10-16.16 zusätzlich in einer optimierten Version mit Innenfilter aus rotem Schaumstoff erhältlich. Die **RAMAIR** Luftfilter (Länge 70 oder 85mm) überzeugen durch perfekte Filtereigenschaften, bieten einen hohen Luftdurchsatz und sind leicht auswaschbar.

FREIT Der Kick für den original SHB Vergaser. Optimal für dezentes Roadtuning.

SIP-TIPP Vergaserbedüsung entsprechend anpassen! Düsenset (z.B. Art.-Nr. 40100200) gleich mitbestellen.



20300190

20300160

Rennluftfilter SHB					Art.-Nr.	€
POLINI	SHB 16.10/16.12/16.16		für Vespa 50/N/L/R/S/SS/Revival/Special/90/R/SS/125 VMA1	schwarz	20300160	15,90
POLINI	SHB 16.10F/16.12M/ N/16.15F/16.16F/SHBC 19.19/F/20L		für Vespa 50 SR/100/125 PV/ET3/PK/S/XL/N/FL/HP/Rush/XL2/ Elestart	schwarz	20300190	15,90
MALOSSI	SHB 16.10/16.12/16.16	E3C	für Vespa 50/N/L/R/S/SS/Revival/Special/90/R/SS/125 VMA1	schwarz/rot	M043073	17,90
MALOSSI	SHBC 19.19	E3A	für Vespa 50 SR/100/125 PV/ET3	schwarz/rot	M042944	13,10
MALOSSI	SHBC 19.19	E4	für Vespa 50 SR/100/125 PV/ET3	schwarz	M042703	13,70
MALOSSI	SHB 16.10F/16.12M/ N/16.15F/16.16F/SHBC 19.19F/20L	E7	für Vespa PK/S/XL/N/FL/HP/Rush/XL2/Elestart	schwarz	M043156	11,00
RAMAIR	SHB 16.10F/16.12M/ N/16.15F/16.16F/SHBC 19.19F/20L		für Vespa PK/S/XL/N/FL/HP/Rush/XL2/Elestart, Anschluss 62mm, L 85mm	schwarz	40300000	23,90
RAMAIR	SHB 16.10F/16.12M/ N/16.15F/16.16F/SHBC 19.19F/20L		für Vespa PK/S/XL/N/FL/HP/Rush/XL2/Elestart, Anschluss 65mm, L 70mm	schwarz	40390000	23,90



M043156

KAUF TIPP

M043073





M042703



40300000





M042944

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Hauptdüse SHB 5mm

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Die DELL`ORTO 5mm Düse ist bei den SHB/PHBD/PHBG als Hauptdüse verbaut. In den Vergasern PHBL/VHST hat sie die Funktion der Nebendüse.

Als Hauptdüse ist sie dafür zuständig, eine angemessene Menge an Benzin zur Vormischung zur Verfügung zu stellen.

Als Nebendüse wirkt sie sich bei den PHBL/VHST Vergasern vor allem auf den unteren und mittleren Drehzahlbereich aus.

Bei jeder noch so kleinen Tuningmaßnahme müssen die Hauptdüsen erhöht werden, da sie sich hauptsächlich auf den mittleren und oberen Drehzahlbereich auswirken.

Wir verwenden ausschließlich Düsen von DELL`ORTO. Es macht keinen Sinn, sich ein paar Cent zu sparen und Nachbauten zu verwenden. Wer schon mal einen Vergaser abgestimmt hat und sich nicht auf die eingeprägten Größen verlassen konnte, weiß, wovon wir sprechen. Wo z.B. 105 draufsteht, muss auch 105 drin sein! Sonst verliert man die Lust am Abstimmen.

Die Größe der Düsen steigt in Einer-, Zweier- und Dreier-Schritten an und deckt den Bereich von 30–195 ab. Die Düsen werden dabei zunehmend fetter. Einfach an die Art.-Nr. 4010 die entsprechende Größe anhängen.

Die Düsensets 50-72/ 75-98/ 100-122 enthalten 10 Düsen und sind ein ideales Grundprogramm für jeden Tuner.

FAZIT Eine Auswahl an Hauptdüsen gehört zum absoluten Pflichtprogramm für jeden Rollerfahrer.

SIP-TIPP Bei Tuningmaßnahmen auch einen Rennluftfilter verwenden und dann 8-10 Nummern höher bedüsen.

SIP-COMMUNITY **User stej84 über Art.-Nr. 40100400:**
„A+ Product. Top quality jets. Only the best"



Düsenbox MALOSSI
für 24 5/6mm Düsen Gehört in jede Werkstatt und jedes Gepäckfach.
Art.-Nr. 24209400 5,90 €



Hauptdüse DELL´ORTO 5mm		Art.-Nr.	€
Düse	von 30 bis 195	4010 + Größe	2,20
Düsenset 50-72	50-52-55-58-60-62-65-68-70-72	40100300	16,80
Düsenset 75-98	75-78-80-82-85-88-90-92-95-98	40100200	16,80
Düsenset 100-122	100-102-105-108-110-112-115-118-120-122	40100000	16,80

Nebendüse SHB

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Die Wahl der Nebendüse wirkt sich beim SHB Vergaser vor allem auf den unteren und mittleren Drehzahlbereich aus. Läuft der Roller im Standgas unruhig, kann dies durch die Auswahl einer geeigneten Nebendüse behoben werden.

Die Nebendüsen für den SHB gibt es je nach Vergasermodell in einer kurzen und einer langen Ausführung. Wir haben die kurzen Düsen in den Größen 30 bis 60, und die langen Düsen in den Größen 40 bis 60, jeweils von DELL`ORTO. Im Gegensatz zum SI Vergaser gilt hier: Je kleiner der Wert, desto magerer die Düse.

Die Größe der Düsen steigt in Zweier-, Dreier- und Fünfer-Schritten an. Einfach an die Art.-Nr. 3360 bzw 3370 die entsprechende Größe anhängen.

FAZIT Wichtige Komponente zur Vergaserabstimmung im Teillastbereich!

SIP-TIPP Um bei der Arbeit am Vergaser alle benötigten Dichtungen zur Hand zu haben, Dichtsatz Vergaser (z.B. Art.-Nr. 920670 SHB 16) gleich mit bestellen.

SIP-COMMUNITY **User Schmeiser über Art.-Nr 33704000:**
„Top! Passt perfekt, wie man es erwartet."



3360



3370

Nebendüse DELL`ORTO für SHB			Art.-Nr.	€
SHB 16.10/16.12/16.16/16.10F/16.15F/16.12M/19.19E/20L	von 30 bis 60	kurz	3360 + Größe	3,30
SHB 16.16F/16.12N/19.19E	von 40 bis 60	lang	3370 + Größe	9,90

Chokedüse

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Der gezogene Choke stellt beim Starten des Rollers ein extrafettes Gemisch bereit. Der Vergaser verfügt über eine **Chokedüse**, durch die das Gemisch bei gezogenem Choke zusätzlich beeinflusst werden kann. Wir haben die Düsen in den Größen 40 bis 120 im Angebot. Dabei gilt: Je größer die Düse, desto fetter das entstehende Gemisch. Die Größe der Düsen steigt in Fünfer- und Zehner-Schritten. Einfach an die Art.-Nr. 6217 die entsprechende Größe anhängen.

FAZIT Zusätzliche Feintuning-Option.

SIP-TIPP Beim Tauschen der Chokedüse am besten O-Ring Schwimmerkammer (Art.-Nr. 981480) ebenfalls erneuern.

SIP-COMMUNITY **User Andy über Art.-Nr 62174000:**
„Super Qualität!"



6217

Chokedüse DELL`ORTO für SHB	Art.-Nr.	€
40-50-55-60-65-70-75-80-120	6217 + Größe	3,20



Wo mehr durch muss, muss auch mehr rein…
SIP Fast Flow Benzinhahn
Art.-Nr. 15878000 17,90 €

Alex, SIP beantwortet:

Woran merke ich, ob mein Motor zu mager läuft?



Zieht man den Choke bei Vollgas, sollte der Motor merklich drosseln. Tut er das nicht, läuft er zu mager und braucht eine größere Hauptdüse. Ansonsten besteht Klemmergefahr!

40091000



40099000

92067000



98806000



98801000

42006455



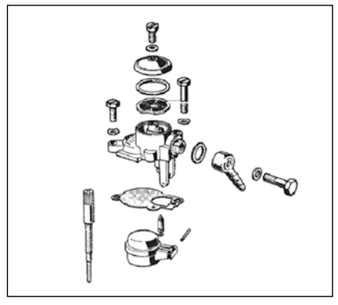
42006889



Zubehör DELL`ORTO für SHB Vergaser		Art.-Nr.	€
Schwimmernadel, 3-Kant	für SHB/SHBC	40091000	4,00
Schwimmer	für SHB/SHBC	40099000	6,50
O-Ring Schwimmerkammer	für SHB/SHBC	98148000	1,80
Dichtsatz Vergaser	SHB 16	92067000	5,00
Dichtsatz Vergaser	SHBC 18.16/19.19	92068000	5,00
Dichtsatz Vergaser	SHBC 19.19 E/20.20 D/E/L	92075000	5,00
Benzinfilter	SHB	98806000	2,80
Benzinfilter	SHBC	98801000	1,20
Feder Gasschieber	SHB 16	42006455	1,40
Feder Gasschieber	SHBC 19.19 E/20.20 D/E/L	42005951	1,90
Stehbolzen Luftfilter M4/M5x44mm	SHB 16.10	42006478	2,80
Stehbolzen Luftfilter M4/M5x53,5mm	SHB 16.12/16.16	42006889	2,80
Stehbolzen Luftfilter M5x57mm	SHBC 19.19	42007428	2,80
Stehbolzen Luftfilter M5x68,5mm	SHBC 18.16	42007939	2,80

ERSATZTEILKATALOG : EXPLOSIONSZEICHNUNGEN

Weitere Ersatzteile für Vergaser SHB unter
www.sip-scootershop.com/de/ersatzteile



Vergaser DELL`ORTO SI 20.15-24.24

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX80-200/PE/ Lusso/`98/MY/`11/T5/Cosa

Die **SI Vergaser** sind original auf allen Vespa Largeframe Modellen (außer der GS160/SS180) verbaut. Sie haben einen einfach strukturierten Aufbau und bieten (durch Haupt-, Hauptluftkorrektur-, Neben- und Chokedüse, Gasschieber und Leerlaufgemischeinstellschraube) ähnlich präzise Einstellmöglichkeiten wie die größeren Trommel- oder Flachschiebervergaser. Sie sind auch für Nicht-Profis leicht abzustimmen, da meist ein Anpassen der Hauptdüse schon den gewünschten Effekt erzielt.

Ihr kurzer Ansaugweg begünstigt ein direktes Ansprechverhalten des Motors und macht die SI Vergaser zur ersten Wahl für haltbare Drehschiebermotoren. Mit einem SI und der entsprechenden Peripherie sind über 20 PS am Hinterrad möglich, ihre Kühlleistung ist jedoch eher gering. Thermisch stark beanspruchte Zylinder sollten deshalb lieber mit einem größeren Vergaser gefahren werden.

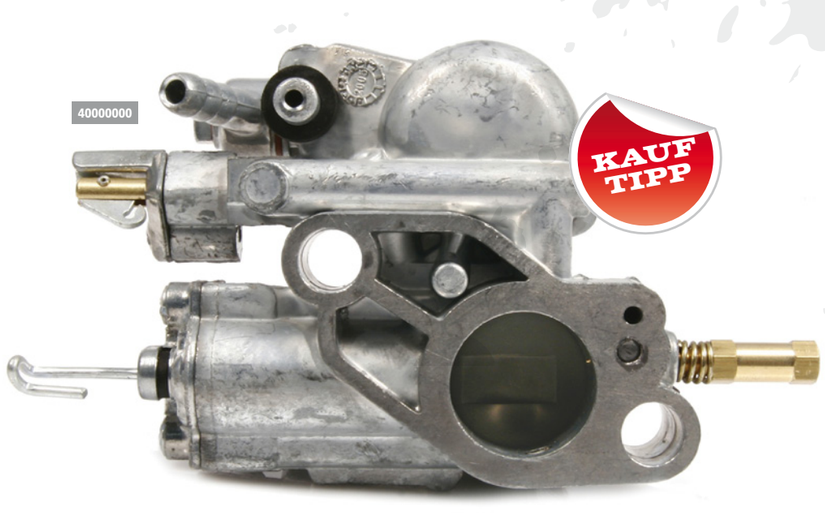
Neben dem SI 20.20 für die kleineren PXen, bieten wir auch die SI 24.24 Vergaser von **DELL'ORTO** an. Diese finden nicht nur als Ersatzteil für die PX200 Verwendung, sondern sind auch ein dezentes und effektives Upgrade für 125/150ccm Modelle mit Tuningzylinder. Der SI 24.24 G der T5 hat einen noch kürzeren Ansaugweg und ist perfekt auf die 12 PS 125ccm T5 abgestimmt. Daher ist dieser Vergaser auch ein beliebtes Tuning für 166-177er. All diese SI Vergaser sind sowohl für Modelle mit und ohne Getrenntschmierung erhältlich.

Der Oldiefraktion können wir mit den **SPACO** SI 20.15 und 20.17 Vergasern funktionale Nachbauten der originalen Vergaser anbieten. Da sie mit Choke ausgestattet sind, benötigen sie den Luftfilter der PX.

FREIT Klassischer Drehschiebervergaser. Optimal für solide aufgebaute Tourensetups.

SIP-TIPP Immer passenden Luftfilter mitbestellen. Dichtung Vergaser, Dichtsatz Vergaser und Düsenset SI (z.B. #40260000) sind empfehlenswert.

SIP-COMMUNITY User ‚thePhantom' über Art.-Nr 28532800: „Qualité – prix très bien!!"



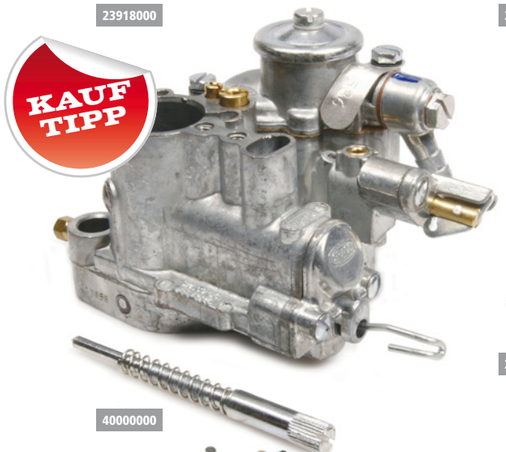


Vergaser SI Standard			Getrennt-Schmierung	Art.-Nr.	€
SPACO	SI 20.15	für Vespa 125 VNB/Super/150 Super, mit Choke	ohne	23918000	69,00
SPACO	SI 20.17	für Vespa 125 GT/Sprint/GTR/150 VBA/VBB/VGLA/B/GL/Sprint, passt auch für Vespa 125 VNB/Super/150 Super, mit Choke	ohne	23917600	69,00
SPACO	SI 20.20D	für Vespa 125 TS/150 Sprint V./180 Rally/P80-150X/PX80-150E/Lusso, passt auch für Vespa 125 VNB-GTR/150 VBA-Sprint	ohne	23917900	55,00
DELL`ORTO	SI 20.20D	für Vespa 125 TS/150 Sprint V./180 Rally/P80-150X/PX80-150E/Lusso, passt auch für Vespa 125 VNB-GTR/150 VBA-Sprint,	ohne	23917700	71,00
DELL`ORTO	SI 20.20D	für Vespa 180 Rally/P80-150X/PX80-150E/Lusso/`98/MY/`11	mit	23917800	71,00
DELL`ORTO	SI 20.20H	für Vespa Cosa 125-150	mit	40013000	155,00
DELL`ORTO	SI 24.24E	für Vespa 200 Rally/P200E/PX200E/Lusso, passt auch für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/180 Rally/P80-150X/PX80-150E/Lusso/T5	ohne	40000000	71,00
DELL`ORTO	SI 24.24E	für Vespa 200 Rally/P200E/PX200E/Lusso/`98/MY, passt auch für Vespa 180 Rally/P80-150X/PX80-150E/Lusso/`98/MY/`11/T5	mit	28532800	71,00
DELL`ORTO	SI 24.24G	für Vespa T5, passt auch für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/`98/MY/`11	ohne	40010000	71,00
DELL`ORTO	SI 24.24G	für Vespa T5, passt auch für Vespa 180-200 Rally/P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/`98/MY/`11	mit	28589800	71,00


23918000


23917600


23917700



40000000


28532800


40010000


40001300



40015000


28589900

Vergaser DELL'ORTO by SIP/SPACO SI 26.26

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX80-200/PE/ Lusso/`98/MY/`11/T5

Bei den **SIP 26.26 Vergasern** handelt es sich um modifizierte 24er SI Vergaser, deren Durchlass auf 26mm erweitert wurde. Zusammen mit den erweiterten Spritbohrungen dreht der Motor schneller hoch und hängt spürbar besser am Gas. Die 26er Vergaser gibt es sowohl in einer sehr hochwertigen Version direkt von **SIP** (wir arbeiten dazu originale **DELL'ORTO** Vergaser um) als auch etwas günstiger von **SPACO.**

FREIT Sicherlich einer der einfachsten Wege zu mehr Leistung.

SIP-TIPP 10% größere Hauptdüse als beim SI 24.24 verwenden, sonst läuft der Motor zu mager, am besten gleich ein Düsenset mitbestellen (Art.-Nr. 4026000). Optimale Benzinversorgung garantiert der Spacer Schwimmerkammer (Art.-Nr. 92270000).

SIP-COMMUNITY User ‚vespa-and-more' über Art.Nr 40001000: „Obergeiles Teil. Endlich ein 26er, der ordentlich verarbeitet ist!!"

Vergaser SI Standard			Getrennt-Schmierung	Art.-Nr.	€
DELL`ORTO by SIP	SI 26.26E	für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso, passt auch für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/180 Rally/P80-150X/PX80-150E/Lusso/T5	ohne	40001000	133,00
DELL`ORTO by SIP	SI 26.26E	für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/`98/MY/`11, passt auch für Vespa 180 Rally/P80-150X/PX80-150 E/Lusso/`98/MY/`11/T5	mit	40002000	133,00
DELL`ORTO by SIP	SI 26.26G	für Vespa T5, passt auch für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso	ohne	40015000	145,00
DELL`ORTO by SIP	SI 26.26G	für Vespa T5, passt auch für Vespa 180-200 Rally/P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/`98/MY/`11	mit	40016000	145,00
SPACO	SI 26.26E	für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/`98/MY, passt auch für Vespa 180 Rally/P80-150X/PX80-150 E/Lusso/`98/MY/`11/T5	mit	28589300	87,00
SPACO	SI 26.26G	für Vespa T5, passt auch für Vespa 180-200 Rally/P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/`98/MY/`11	mit	28589900	87,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



Vergaser DRT SI 24.24 E §

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX80-200/PE/ Lusso/˙98/MY/˙11/T5

Für die **DRT Vergaser** werden von Denis Innocente originale DELL`ORTO Vergaser umgearbeitet. Sie werden mit einem größeren Ventil im Schwimmerkammerdeckel sowie einer Schwimmernadel mit einem Durchmesser von 5,2mm ausgestattet. Zudem wird das Versorgungsloch im Vergaser von 1,5mm auf 1,8mm (PX177) oder 2,0mm (PX200) aufgebohrt. Diese Modifikationen lösen das Problem von Klingeln/Rasseln unter Volllast, das schlimmstenfalls in einem Kolbenklemmer endet. Die Vergaser sind ohne Getrenntschmierung und in zwei Versionen erhältlich: Für alle leistungsstarken Largeframes mit 177ccm sowie für >208ccm etc. Tuningsetups. Die Bedüsung sollte dabei jeweils entsprechend angepasst werden.

FAZIT Sinnvolles Upgrade für alle, die sich ihre leistungsoptimierte Largeframe vollgasfester wünschen.

SIP-TIPP Optimal in Verbindung mit dem Spacer Schwimmerkammer Serie Pro (Art.-Nr. 92260000) und dem Ansaugtrichter POLINI Venturi (Art.-Nr. 20301520).

SIP-COMMUNITY User ‚Vergaser72' über Art.Nr 400000T5:
„Sehr sauber gearbeitet. Passt!"

Vergaser DELL`ORTO by DRT SI 24.24E	Art.-Nr.	€
für MALOSSI 166/DR/PINASCO/POLINI 177, PX200 standard	400000T5	122,00
für QUATTRINI 177/POLINI/MALOSSI ab 208ccm	400000T7	122,00

Pierre, SIP beantwortet:

Woran erkenne ich einen Vergaser SI mit Getrenntschmierung?



Auf der Dichtfläche zur Vergaserwanne hin befindet sich ein Loch. Daraus kommt bei Vespas mit Getrenntschmierung das Öl. Kannst du Luft durchblasen, ist der Kanal offen und der Vergaser ist für Getrenntschmierung. Wird das Loch z.B. mit einer Dichtmasse verschlossen, kann der Vergaser auch auf allen Modelle ohne Getrenntschmierung gefahren werden, ohne das Falschluft droht.







Befestigung Vergaser		Getrennt-Schmierung	Art.-Nr.	€
Schraube	für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/T5	ohne	28414000	2,60
Schraube	für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/T5/Cosa	mit	47510000	4,80
Sprengring	für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa		16410000	0,80
Unterlegscheibe	für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa		13762000	0,60
Nordlock	für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa		80109000	0,90

Dichtung SI 20.15-26.26

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX80-200/PE/ Lusso/˙98/MY/˙11/T5/Cosa

Bei Arbeiten am Vergaser können die verbauten Papierdichtungen leicht beschädigt werden. Der Vergaser wird undicht, tropft und zieht Falschluft. Deshalb sollte man beim erneuten Zusammenbauen stets neue Dichtungen verwenden. Wir haben die **Dichtungen** für Vergaser/Vergaserwanne und Vergaserwanne/Motor für den SI 20.15-26.26 sowohl mit, als auch ohne Loch für die Getrenntschmierung verfügbar.

FAZIT Ein Muss bei jeder Arbeit am Vergaser.

SIP-TIPP Für eine komplette Vergaserrevision am besten gleich den Dichtsatz Vergaser (z.B. Art.-Nr. 92060000 für SI 20.20.-26.26E/G) mitbestellen.

SIP-COMMUNITY User ‚karsten62' über Art.Nr 92204000:
„Alles top! Immer was zuhause liegen haben: Top!"









Dichtung SI				Getrennt-Schmierung	Art.-Nr.	€
Dichtung	Vergaserwanne	Vergaser	für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5	ohne	92204000	1,50
Dichtung	Vergaserwanne	Motor	für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5	ohne	92201000	1,50
Dichtung	Vergaserwanne	Vergaser	für Vespa 180-200 Rally/PX80-200/PE/Lusso/˙98/MY/˙11/T5/Cosa	mit	92202000	1,50
Dichtung	Vergaserwanne	Motor	für Vespa 180/200 Rally	mit	92209000	1,60
Dichtung	Vergaserwanne	Motor	für Vespa PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/Cosa	mit	92203000	1,60
Dichtung	Vergaserwanne	Motor	für Vespa T5	mit	92211000	1,60









Dichtsatz SI 20.15-26.26

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX80-200/PE/ Lusso/˙98/MY/˙11/T5/Cosa

Ist der Vergaser undicht, macht sich das durch ein lästiges Tropfen bemerkbar und es wird Zeit für eine Revision. Wir haben alle Dichtungen, die dafür gebraucht werden im Set verfügbar. So könnt ihr sicher sein, alle benötigten Teile zur Hand zu haben. Wir haben die **Dichtsätze** für den SI 20.20-26.26E/G sowohl sehr hochwertig von **DELL'ORTO**, als auch etwas günstiger von **SPACO** im Angebot. Ebenfalls von **DELL'ORTO** kommt der Dichtsatz für den SI 24.24H. **PASCOLI** liefert die Dichtungen für den SI 27.23 der Vespa 160GS/180SS ebenfalls in bester Qualität.

FAZIT Enthält alle Dichtungen, die man bei einer Revision des Vergasers braucht.

SIP-TIPP Mit Vergaserreiniger (Art.-Nr. 55034000) und Düsenreiniger (Art.-Nr. 55033000) arbeiten. Dichtung Vergaserwanne/Vergaser (z.B. Art.-Nr. 92204000) gleich mitbestellen.

SIP-COMMUNITY User ‚Bhall' über Art.Nr 92060000:
„Super. Sitzt, passt, wackelt und hat keine Nebenluft"

Dichtung SI				Art.-Nr.	€
Dichtsatz	PASCOLI	SI 27.23	für Vespa 160 GS/180 SS	92060180	8,70
Dichtsatz	PASCOLI	SI 20.15-20.17A/B/C/D	für Vespa 125 VNB-GTR/150 VBA-Sprint	92060200	8,70
Dichtsatz	DELL`ORTO	SI 20.20-26.26E/G	für Vespa 125 TS/150 Sprint V./Rally/P80-200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/T5	92060000	7,60
Dichtsatz	SPACO	SI 20.20-26.26E/G	für Vespa 125 TS/150 Sprint V./Rally/P80-200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/T5	92060100	3,80
Dichtsatz	DELL`ORTO	SI 20.20-24.24H	für Vespa 125-200 Cosa	92061000	7,60

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

40250000







Luftfilter SI

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX80-200/PE/ Lusso/˙98/MY/˙11/T5/Cosa

Der Luftfilter stellt sicher, dass der Vergaser keine Schmutzpartikel ansaugt, die zu schlechterer Laufleistung sowie zu Beschädigungen in Vergaser und Motor führen können. Er sollte öfter gereinigt und bei einem größeren Service auch getauscht werden.

Der PIAGGIO Luftfilter für den SI 24.24 Vergaser besitzt zusätzliche Luftlöcher über der Hauptluftkorrekturdüse und der Nebendüse. Diese sogenannten ‚Boost holes' sorgen für besseren Durchzug und sind auch ein ideales und dezentes Upgrade für die SI 20.20 Vergaser.

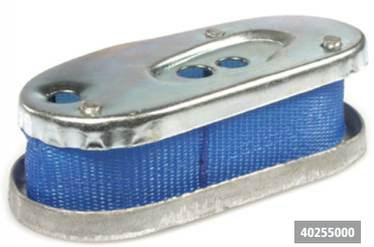
FAZIT Solider Ersatz für verschlissene Originalluftfilter.

SIP-TIPP Luftfilter regelmäßig mit Bremsenreiniger (Art.-Nr. 1423000) oder Luftfilterreiniger (Art.-Nr. 1424000) säubern. Passende Schrauben und Vergaserwannendeckeldichtung nicht vergessen.

SIP-COMMUNITY User ‚Flo' über Art.Nr 40250000:
„Passt Plug&Play und ist eine super Qualität. Einfach einsetzen, festschrauben und fahren, fertig."



11312500



40255000



40200000

Luftfilter			Art.-Nr.	€
	SI 20.15/20.17	für Vespa 125 VNB-Super/150 VBA-Super, mit Choke	40255000	12,90
	SI 20.20	für Vespa 125 TS/150 Sprint V/180 Rally/P80-150X/PX80-150E/Lusso/˙98/MY/˙11/Cosa 125-150	11312500	14,90
PIAGGIO	SI 24.24E/H	für Vespa 200 Rally/P200E/PX200E/Lusso/˙98/MY/˙11/Cosa, passt auch für Vespa 125 TS/150 Sprint V/180 Rally/P80-150X/PX80-150E/Lusso/˙98/MY/˙11/Cosa 125-150	40250000	17,90
PIAGGIO	SI 24.24G	für Vespa T5	40200000	45,00



14743000



15787000



23539700



Schraube Luftfilter			Art.-Nr.	€
für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/Cosa	M5x30mm	dünn	30251000	1,20
für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/Cosa	M5	zylindrisch	14743000	1,80
für Vespa T5	M5x40mm	dünn	15787000	2,70
für Vespa T5	M5	zylindrisch	23539700	4,00

Ansaugtrichter POLINI Venturi §

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX80-200/PE/ Lusso/˙98/MY/˙11/T5/Cosa

Endlich gibt es ein vernünftiges **Ansaugsystem** von **POLINI** für alle Fetischisten der DELL`ORTO SI Drehschiebervergaser.

Der serienmäßig verbaute Luftfilter wird hierbei durch einen CNC gefrästen Ansaugtrichter ersetzt. Dieser ist konisch geformt und sorgt zusätzlich für einen Venturieffekt beim Ansaugen.

Um den Motor mit genügend Frischluft zu versorgen, wird anstelle des geriffelten Ansaugbalgs ein Sportluftfilter an der Vergaserwanne montiert. Dieser dichtet zusätzlich mit einem O-Ring ab und sorgt für beste Filterung.

FAZIT Endlich ein vernünftiges Ansaugsystem für den DELL'ORTO SI Drehschiebervergaser.

SIP-TIPP Die Bedüsung bei Original Zylindern zwischen 5 und 8, bei getunten Motoren um 10 bis 15 Nummern erhöhen. Funktioniert besonders gut in Kombination mit Rennauspuff SIP Road.



20301530



SIP-COMMUNITY User ‚vespa-and-more' über Art.Nr 20301520: „Bei meinem 166er Malossi habe ich die Bedüsung von 122 auf 138 erhöht, den Ansaugtrichter montiert und gleich getestet. Viel bessere Gasannahme und auch sensationeller Durchzug!! Absolut empfehlenswert!!!!!"

SIP-COMMUNITY SIP Toskana Trip 2010: „Ich habe schon viel verbaut, aber selten war ein so günstiges Teil so effektiv."

Ansaugtrichter POLINI	Art.-Nr.	€
für SI 20.20	20301530	49,90
für SI 24.24	20301520	49,90



17980900



17981000



17980700



17980800



17980500



17981100



17980600



17980400



17980300



Ansauggummi

für Vespa 125 V1-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/ PE/Lusso/T5

Der **Ansauggummi Rahmen** verbindet den Luftfilterkasten mit dem Rahmen. Die Luft wird durch den Rahmen angesaugt, gröberer Dreck kann dadurch erst gar nicht in den Luftfilterkasten gelangen. Mit der Zeit wird der Gummi porös und brüchig und sollte getauscht werden.

Wir haben Ansauggummis für alle Vespa Modelle lagernd. Die meisten unserer Ansauggummis kommen von italienischen Herstellern.

SIP-TIPP Mit dem Ansauggummi auch den Luftfilter und die Dichtung Vergaserwannendeckel tauschen. Der LML Luftfilter filtert zusätzlich die Luft und wird am Rahmen befestigt.

SIP-COMMUNITY User ThomasN über Art.-Nr. 17980300:
„Passt und sieht gut aus. Wenn der alte Balg rissig wird, wird es Zeit für einen Neuen."

Ansauggummi	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 V1-15/V30-33/VM/VU/Hoffmann	17980900	27,90
für Vespa 125 VN/150 VL/VB1	17981000	27,90
für Vespa 125 VNA/VNB1T/150 VBA1T -> 97499/VGLA1T -> 019283	17980700	22,90
für Vespa 125 VNB2-6T/GT/GTR/Super/150 VBA1T 97500 ->/VGLA1T 019284 ->/VGLB/VGL1/GL/Sprint/Super/180 Rally VSD1T -> 005255/200 Rally	17980800	22,90
für Vespa 150 Sprint V/Rally 180 VSD1T 005256 ->	17980500	17,90
für Vespa 150 GS/T3	17981100	19,90
für Vespa 160 GS/180 SS	17980600	27,90
für Vespa P80-150X/PX80-150E/P200E/P150S	17980400	8,90
für Vespa PX80-200 E Lusso/˙98/MY/˙11/T5	17980300	8,90

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Vergaserwannendeckel

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX80-200/PE/ Lusso/˙98/MY/˙11/T5/Cosa

Vergaserwannendeckel	Farbe	Getrennt-Schmierung	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/T5	schwarz	ohne	24911500	10,90
für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/T5	chrom	ohne	24911600	18,90
für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/T5	Carbon-Look	mit	24911800	24,90
für Vespa 180-200 Rally/P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/T5	schwarz	mit	24911400	14,90
für Vespa 180-200 Rally/P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/T5	chrom	mit	24911700	19,90
für Vespa 180-200 Rally/P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/T5	Carbon-Look	mit	24911900	24,90
für Vespa Cosa	grau	mit	24761700	16,90



24911500



24911600



24911800



24911400



24911700



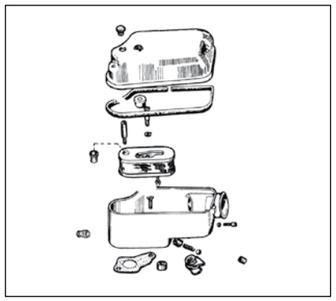
24911900



24761700

ERSATZTEILKATALOG : EXPLOSIONSZEICHNUNGEN

Weitere Ersatzteile für Vergaserwanne und Luftfilter besonders auch für Oldie Modelle gibt es unter **www.sip-scootershop.com/ersatzteile**



Josha, SIP beantwortet:

Mein Roller dreht im Stand oder wenn ich vom Gas gehe hoch! Warum?



- Wellendichtring LIMA undicht
  -> es müssten sich dort auch Benzinspuren finden
- Wellendichtring KULU undicht
  -> wenn man Getriebeöl ablässt,findet man Benzin im Öl
- Zylinderkopf, Zylinder, Vergaser locker
- Gasseilzug hängt
- Bedüsung zu mager
- Verbindungsgummi (bei Smallframe und Tuningvergaser) gerissen
- Gasschieber klemmt
- Benzinschlauch am Rahmen abgeklemmt

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Zubehör Vergaserwanne

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX80-200/PE/ Lusso/˙98/MY/˙11/T5/Cosa

Zubehör Vergaserwanne		Getrennt-Schmierung	Art.-Nr.	€
Dichtung	für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/T5	ohne	92250000	3,80
Dichtung	für Vespa 180-200 Rally/P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/T5	mit	92200000	6,90
Gummistöpsel	für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Sprint V./Rally/P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/T5/Cosa		87975000	1,60
Gummi Standgasschraube	für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Sprint V./Rally/P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/T5/Cosa		58364000	1,10
Schraube Vergaserwannen-deckel	für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/T5	ohne	14583100	1,70
Schraube Vergaserwannen-deckel	für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/T5	mit	14583000	1,80
Schraube Vergaserwanne	für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/T5	ohne	49550000	0,70
Schraube Vergaserwanne	für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/T5	mit	49542000	1,10



92250000



92200000



87975000



58364000



14583100



14583000



49550000



49542000



Hauptdüse SI

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11/T5/Cosa

Die **Hauptdüse** sitzt im SI Vergaser im Düsenstock unter Mischrohr und Hauptluftkorrekturdüse. Sie ist dafür zuständig, eine angemessene Menge an Benzin zur Vormischung zu Verfügung zu stellen. Bei jeder noch so kleinen Tuningmaßnahme müssen die Hauptdüsen erhöht werden, da sie sich hauptsächlich auf den mittleren und oberen Drehzahlbereich auswirken. Ihre Wirkung hängt sehr eng mit den anderen Teilen des mittleren SI Düsenstocks zusammen und für eine umfassende Abstimmung müssen alle beteiligten Komponenten entsprechend angepasst werden. Wir verwenden ausschließlich Düsen von **DELL`ORTO.** Es macht keinen Sinn, sich ein paar Cent zu sparen und Nachbauten zu verwenden. Wer schon mal einen Vergaser abgestimmt hat und sich nicht auf die eingeprägten Größen verlassen konnte, weiß, wovon wir sprechen. Wo z.B. 105 draufsteht, muss auch 105 drin sein! Sonst verliert man die Lust am Abstimmen.

Die Größe der Düsen steigt in Einer-, Zweier- und Dreier-Schritten an. Die Düsen werden dabei zunehmend fetter. Einfach an die Art.-Nr. 4026 die entsprechende Größe anhängen. Die Düsen ab 142 werden unter dem **SERIE PRO** Logo speziell umgearbeitet, da DELL`ORTO nur Düsen bis 140 liefern kann. Die Düsensets SI 105-128 und 130-140 enthalten je 5 bzw. 10 Düsen und sind ein ideales Grundprogramm für jeden Tuner.

FAZIT Eine Auswahl an Hauptdüsen gehört zum absoluten Pflichtprogramm für jeden Rollerfahrer.

SIP-TIPP Zum optimalen Abstimmen im mittleren und oberen Drehzahlbereich gleich ein entsprechendes Mischrohr (z.B. BE4 Art.-Nr. 40406000) mitbestellen.

SIP-COMMUNITY User ‚Chiemgauvespa über Art.Nr 40260000:
„DELL'ORTO Power: Sehr genaue Bohrungen.
Macht es leicht Vergaser gut abzustimmen."



Hauptdüsen DELL`ORTO SI für SI 20.15-17 A-D/20.20-26.26 E/G/H/27.23	Art.-Nr.	€
Düse von 83 bis 140	4026 +Größe	4,00
Düse 142, 145, 148, 150	4026 +Größe	7,90
Düsenset 105-108-110-112-115-118-120-122-125-128	40260000	29,00
Düsenset 130-132-135-138-140	40260100	19,00

Hauptluftkorrekturdüse SI

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11/T5/Cosa

Die **Hauptluftkorrekturdüse** befindet sich beim SI Vergaser oben im Düsenstock über Hauptdüse und Mischrohr. Sie bestimmt das Vormischungsverhältnis von Benzin und Luft und reichert das Benzin im Düsenstock mit Sauerstoff an. Sie wirkt sich vor allem auf den unteren und mittleren Drehzahlbereich aus, d.h. im Bereich 1/4 bis 3/4 des geöffneten Gasschiebers. Bei einer Hubraumvergrößerung sollte auch die Hauptluftkorrekturdüse angepasst werden. In den meisten Fällen muss auch sie vergrößert werden.

Die **DELL`ORTO** Hauptluftkorrekturdüsen gibt es für die SI D/H/E und die SI G Vergaser. Mit ansteigender Zahl (diese kennzeichnet die Größe der Luftbohrung) werden die Hauptluftkorrekturdüsen zunehmend magerer.

FAZIT Ein Muss für eine perfekte Vergaserabstimmung im unteren bis mittleren Drehzahlbereich.

SIP-TIPP Auch mit dem Mischrohr und verschiedenen Hauptdüsen spielen.

SIP-COMMUNITY User ‚hofmeisterud' über Art.Nr 58270000:
„Super Qualität."

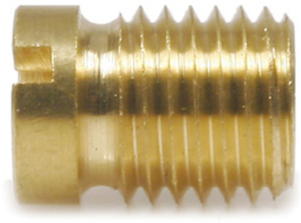
Hauptdüsen DELL`ORTO SI	Art.-Nr.	€
120	58270000	5,10
140	58272000	5,10
150	58273000	5,10
160	58274000	5,10
185	58275000	5,10
190	58276000	5,10
200	58277000	5,10

5827400



Hauptluftkorrekturdüse DELL`ORTO für SI 24.24G	Art.-Nr.	€
120	58280000	6,50
185	58281000	6,50





58280000

Nebendüse SI

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11/T5/Cosa

Die Wahl der **Nebendüse** wirkt sich beim SI Vergaser vor allem auf den unteren und mittleren Drehzahlbereich aus. Die Düsen sind jeweils mit zwei Zahlen gekennzeichnet, deren Verhältnis zueinander die tatsächliche Düsengröße angibt. z.B. 50/120 →2,4. Generell gilt dabei: Je kleiner der Wert, desto fetter die Düse. Bzw. je größer das errechnete Verhältnis der Nebendüse, desto magerer läuft der Roller bei moderaten Drehzahlen. Das ist z.B. bei Ausfahrten in der Kolonne wichtig, wo über längere Strecken im thermisch oft schwierigen Halbgasbereich gefahren werden muss.

Unser Sortiment umfasst zahlreiche **DELL'ORTO** Nebendüsen von 55/100 (1,82) bis 42/160 (3,81). Es macht keinen Sinn, sich ein paar Cent zu sparen und Nachbauten zu verwenden. Wer schon mal einen Vergaser abgestimmt hat und sich nicht auf die eingeprägten Größen verlassen konnte, weiß, wovon wir sprechen.

FAZIT Klemmer bei Halbgas? Mit der richtigen Nebendüse wäre das nicht passiert!

SIP-TIPP Am besten gleich Vergaserreiniger (Art.-Nr. 550340) und Dichtsatz (Art.-Nr. 920600) zur Vergaserrevision mitbestellen!

SIP-COMMUNITY User ‚miro76' über Art.Nr 40264214:
„Gute Qualität! War bei meinem Vespa PX Tuning Pinasco 177, Langhubkurbelwelle, Geometr. Verdichtung 10.6 zu mager. Nahm eine 2,8 ND und das Ding geht ab wie ein wild gewordener Ackergaul."

SIP-COMMUNITY User ‚S.Polaniok' über Art.Nr 40265510:
„1A. Super Ware!"

Nebendüse DELL`ORTO SI für SI 20.20 - 26.26D/H/E	Art.-Nr.	€
155/100 1,82	40265510	5,30
48/100 2,08	40264810	5,30
52/120 2,31	40265212	5,30
50/120 2,40	40265012	5,30
45/120 2,67	40264512	5,30
52/140 2,69	40265214	5,30
50/140 2,80	40265014	5,30
55/160 2,90	40265516	5,30
48/140 2,92	40264814	5,30
40/120 3,00	40264012	5,30
45/140 3,11	40264514	5,30
38/120 3,16	40263812	5,30
50/160 3,20	40265016	5,30
40/130 3,25	40264013	5,30
42/140 3,33	40264214	5,30
48/160 3,33	40264816	5,30
35/120 3,43	40263512	5,30
45/160 3,56	40264516	5,30
42/160 3,81	40264216	5,30



40265000

Nebendüse DELL`ORTO SI für SI 24.24G	Art.-Nr.	€
50/100 2,00	40285010	5,90



40285010



40415000

Mischrohr SI

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11/T5/Cosa

Das **Mischrohr**, das sich beim SI Vergaser in der Mitte des Düsenstocks zwischen Hauptdüse und Hauptluftkorrekturdüse befindet, ist für die Gemischregulierung im Teillast- oder Halbgasbereich (1/4 bis 3/4 geöffneter Gasschieber) zuständig. Es vermischt dabei die Luft der Hauptluftkorrekturdüse mit dem Benzin aus der Hauptdüse.

Die unterschiedlichen Mischrohre, die original in den Largeframe-Modellen verbaut sind, können untereinander variiert werden. Dadurch kann beispielsweise ein Klingeln im zu mageren Teillastbereich durch ein fetteres Mischrohr beseitigt werden. Je besser Hauptdüse, Mischrohr und Hauptluftkorrekturdüse harmonieren, desto perfekter läuft der Motor.

Wie bei der Hauptluftkorrekturdüse gilt auch beim Mischrohr: Je größer die angegebene Zahl, desto magerer das Mischrohr. BE1 ist demnach sehr fett, BE6 hingegen sehr mager.

FAZIT Hochwertige **DELL'ORTO** Qualität. Unverzichtbar für eine optimale Vergaserabstimmung im Teillastbereich.

SIP-TIPP Am besten gleich eine zum Mischrohr passende Hauptluftkorrekturdüse mitbestellen. Für die SI D/H/E Vergaser z.B. HLK 160 mit BE3, HLK 140-160 mit BE5, HLK 190 mit BE4. Auch mit verschiedenen Hauptdüsen spielen.

SIP-COMMUNITY User ‚ThomasN über Art.Nr 40406000:
„Passt perfekt und liefert das gewünschte Ergebnis."

Mischrohr DELL`ORTO SI	Art.-Nr.	€
BE1	40404000	6,40
BE3	40406000	6,40
BE4	40416000	6,40
BE5	40417000	6,40
BE6	40418000	6,40

Benny, SIP beantwortet:

Mein Motor stottert/läuft unrund und geht bei geringer Drehzahl aus!



Das kann häufig über die Gemischeinstellschraube reguliert werden! Dreht man sie hinein, wird das Gemisch magerer, dreht man sie heraus, wird das Gemisch fetter. Der optimale Wert sollte bei ungefähr 0,5 - 2,5 Umdrehungen aus dem Gehäuse liegen. Sind z.B. 4 Umdrehungen erforderlich, muss die Nebendüse kleiner gewählt werden. Achtung! Nicht zu weit hineindrehen, sonst kann die Spitze der Schraube brechen.

Chokedüse SI

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX80-200/PE/ Lusso/`98/MY/`11/T5/Cosa

Der gezogene Choke stellt beim Starten des Rollers ein extrafettes Gemisch bereit. Der Vergaser verfügt über eine Chokedüse, durch die das Gemisch bei gezogenem Choke zusätzlich beeinflusst werden kann. Wir haben qualitativ hochwertige DELL`ORTO Chokedüsen in den Größen 60 bis 75 im Angebot. Dabei gilt: Je größer die Düse, desto fetter das entstehende Gemisch.

FREIT Eine weitere nützliche Möglichkeit, den Vergaser perfekt an den Motor anzupassen.

SIP-TIPP Dichtung Schwimmerkammer (Art.-Nr. 922060) nicht vergessen und Schwimmernadel (z.B. Art.-Nr. 40090) auf Verschleiß prüfen und ggf. ersetzen.

Chokedüse DELL`ORTO SI für SI 20.20-26.26 D/E/G/27	Art.-Nr.	€
60	40296000	6,00
65	40296500	6,00



40295000

Chokedüse DELL`ORTO SI für SI 20.20 - 24.24H	Art.-Nr.	€
62	40286200	7,00
65	40286500	7,00
67	40286700	7,00
70	40287000	7,00
75	40287500	7,00

Gasschieber DELL`ORTO SI 20.15-20.20		Art.-Nr.	€
01	für Vespa 125 VNB6/GT/GTR/Super/150 Sprint/V./Super/P125-150X/S	68230100	15,30
02	für Vespa 150 VBB2T	68230200	15,30
03	für Vespa 180 Rally	68230300	15,30
04	für Vespa 125 GTR/TS/150 Sprint/V/P125-150X	68230400	15,30
05		68230500	15,30
06	für Vespa P125X (USA) (PR) (AUS)	68230600	15,30
07	für Vespa PX80/Cosa 125	68230700	15,30
08	für Vespa P125X	68230800	15,30
09		68230900	15,30
10	für Vespa P80-100E/X (D)/(F)/(FG), Hochgebirge	68231000	15,30
11	für Vespa PX125E Lusso/`98/MY/`11/`11/Cosa 125	68231100	15,30
12		68231200	15,30
13		68231300	15,30
16		68231600	15,30

Gasschieber DELL`ORTO SI 24.24		Art.-Nr.	€
01	für Vespa 200 Rally/P200E/PX200E 1°	84920100	18,40
02		84920200	18,40
03		84920300	18,40
04	für Vespa P200E/PX200E 2°	84920400	18,40
05	für Vespa T5	84920500	18,40
06		84920600	18,40
08	für Vespa 200 Cosa	84920800	18,40
09		84920900	18,40

Gasschieber SI

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11/T5/Cosa

Der Gasschieber begrenzt den Luftstrom zum Motor. Seinen Öffnungsgrad bestimmt man durch das Drehen am Gasgriff. Je weiter er geöffnet ist, desto mehr Luft kann strömen. Einige Gasschieber besitzen Lufttaschen auf der Oberseite und Ausschnitte (sogenannte ‚Cutaways') auf der Unterseite. Diese mengen dem Benzingemisch zusätzlich Luft bei und magern es dadurch ab. Die Schieber mit planer Unterseite mischen keine zusätzliche Luft bei und eignen sich dadurch hervorragend, um einen zu mageren mittleren Bereich auszugleichen.

Um die geforderten Abgaswerte der neuen PX einzuhalten, wird bei den aktuell ausgelieferten SI-Vergasern ein Gasschieber mit 2 zusätzlichen Lufttaschen verbaut. Dieser magert das Gemisch jedoch derart ab, dass es bei getunten Motoren vom Teillastklingeln bis hin zum Kolbenklemmer führen kann. Die Lösung des Problems: Den verbauten Gasschieber einfach durch einen fetteren Gasschieber ohne Lufttaschen (z.B. Art.-Nr. 84920400) ersetzen.

FREIT Gasschieber werden bei der Vergaserabstimmung häufig übersehen und sind das I-Tüpfelchen im SI Tuning.

SIP-TIPP Dichtsatz Vergaser (z.B. Art.-Nr. 9206000) gleich mitbestellen!

SIP-COMMUNITY User ‚stefano64' über Art.Nr 68230100:
„Finally found! Hard to find, but SIP got it!!!"



84920400 84920800



Schwimmerkammerdeckel SI

für Vespa 125 TS/150 Sprint V/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Der **Schwimmerkammerdeckel DELL`ORTO** SI 20.20H/24.24H ist ein besonderes Schmankerl und ein perfektes Upgrade für alle SI 20-24 Vergaser. Mit seiner Ø 5,2mm Schwimmernadel löst er das Problem der Vollgasklemmer.

Der von **DRT** überarbeitete DELL`ORTO **Schwimmerkammerdeckel** ist ebenfalls für alle Vespafahrer gedacht, die bei langen Autobahnbergabfahrten eine nervös zuckende Kupplungshand haben. Er besitzt ein größeres Ventil sowie eine Schwimmernadel mit Ø 5,2mm. Dank der 0,7mm größeren Bohrung läuft auch bei Vollgas immer genügend Gemisch nach.

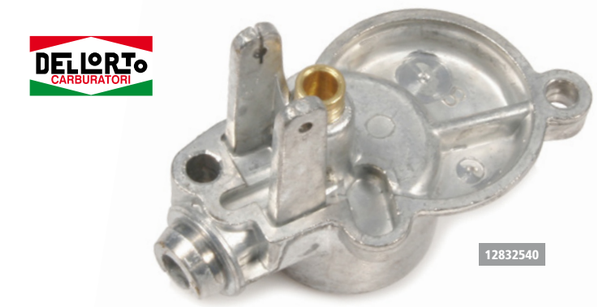
Das Versorgungsloch von der Schwimmerkammer zur Hauptdüse sollte bei diesen Deckeln von 1,5mm auf 1,8mm (PX177) oder 2,0mm (PX200) aufgebohrt werden.

FREIT Upgrade für den originalen SI Vergaser. Ideal für vollgasfeste Largeframes.

SIP-TIPP Optimal mit Spacer Schwimmerkammer Art.-Nr. 9226000, Dichtung Schwimmerkammer (Art.-Nr. 922060) nicht vergessen. Auch der SIP Fast Flow Benzinhahn ist eine perfekte Ergänzung.

SIP-COMMUNITY Jochen Undesser, Austria, 02/09 über Art.-Nr. 12832540:
„Weil der Zulauf etwas dicker ist und die Nadel statt 4,5 doch 5,2 mm hat---> mehr Durchfluss (interessant bei Malossi 210 auf der Autobahn bei Vollgas). Dadurch kann mehr Nachlaufen und die Vollgasklemmer wegen leerer Schwimmerkammer gibt es nicht mehr. Super Idee! „

SIP-COMMUNITY User fregnilla78 (über Art.-Nr, 128295T7:
„INSIEME ALLO SPESSORE DELLA SIP SCOOTER MIGLIORA ALLA GRANDE LA RIPRESA E LO SPUNTO , E INSIEME ALLA MARMITTA SIPROAD LA VESPA DIVENTA VERAMENTE DIVERTENTE....."



12832540



1283254S



Schwimmerkammerdeckel SI			Art.-Nr.	€
für SI 20.20 - 24.24D/E/G	für Vespa 125 TS/150 Sprint V/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5	Ø 4,5mm	11819540	24,00
für SI 20.20 - 26.26D/E/G	für Vespa 125 TS/150 Sprint V/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5, komplett mit Schwimmer, Deckel, Nadel	Ø 4,5mm	1283254S	40,00
für SI 20.20H	für Vespa Cosa 125-150	Ø 5,2mm	12829540	29,00
für SI 24.24H	für Vespa Cosa 200		12832540	29,00



128325T5



128295T7

D.R.T. DENIS RACING TEAM

Toni, SIP beantwortet:

Warum steht auf manchen Teilen der DELL`ORTO Vergaser SPACO?

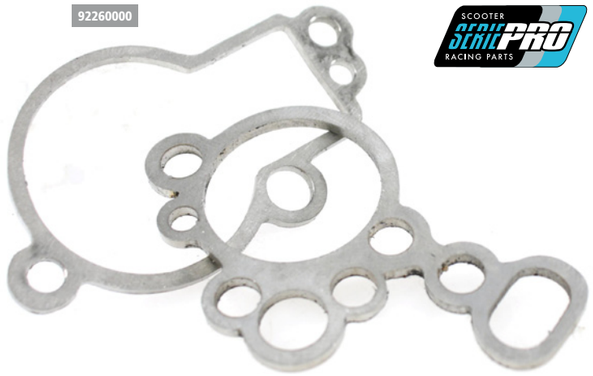


Seit einigen Jahren werden die DELL'ORTO SI Vergaser oder Teile davon in Indien von SPACO unter Lizenz produziert. Da sie im Anschluss daran die DEL'ORTO Qualitätssicherung durchlaufen, besitzen sie die gewohnte DELL'ORTO Erstausrüsterqualität.

Schwimmerkammerdeckel SI by DRT			Art.-Nr.	€
SI 20.20-26.26	für MALOSSI 166/DR/PINASCO /POLINI 177, PX200 Standard §	Ø 5,2mm	128325T5	65,00
SI 24.24-26.26	für QUATTRINI 177/POLINI/MALOSSI ab 208ccm §	Ø 5,2mm	128295T7	65,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

92260000



Spacer Schwimmerkammer SI SERIE PRO §

für Vespa 125 TS/150 Sprint V/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Der Spacer hebt den Benzinstand in der Schwimmerkammer an und verhindert damit das Abmagern des Motors im Vollgasbereich, da immer genug Benzin zur Verfügung steht. Der Spacer Schwimmerkammer kommt im Set mit einem Spacer für den Luftfilter und ist in 2mm sowie 3mm erhältlich. Der Spacer ist in Edelstahl und passt für alle Vergaser SI 20.20-26.26.

FAZIT Tourenfahrer schätzen dieses SI Vergaser Tuning.

SIP-TIPP Dichtungen Schwimmerkammer Art.-Nr. 9220600 nicht vergessen, es werden 2 benötigt. Der SIP Fast Flow Benzinhahn und eine DRT Schwimmerkammer sind die perfekte Ergänzung.

SIP-COMMUNITY User ‚Peter' über Art.Nr 92270000: „Super Teil!"

Spacer SERIE PRO Schwimmerkammer SI	Art.-Nr.	€
d 2mm	92260000	15,20
d 3mm	92270000	15,20

Schwimmer /-nadel SI

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11/T5/Cosa

Die Schwimmernadel ist eine nicht zu unterschätzende Komponente, denn sie bildet das Bindeglied zwischen Tank und Vergaser. Ist die Nadel verschlissen oder beschädigt, wird die Verbindung undicht. Der Vergaser füllt sich unkontrolliert mit Benzin, läuft über und der Roller springt nur schlecht an. Ein Austausch von Schwimmernadel und Schwimmer gehört zu jedem größeren Service.

Wir haben die Nadeln ausschließlich in hochwertiger und langlebiger DELL'ORTO Qualität im Angebot. Besonderes Highlight: Die gefederte Schwimmernadel gleicht Schwingungen in der Schwimmerkammer aus und sorgt dadurch besonders zuverlässig für ein konstantes Füllniveau.

FAZIT Kleines Teil mit großer Wirkung!

SIP-TIPP Dichtsatz Vergaser (z.B. Art.-Nr. 9206000) nicht vergessen. Schwimmer ebenfalls auf Beschädigungen kontrollieren und ggf. erneuern!

SIP-COMMUNITY User ‚electronicmusic' über Art.Nr 40090000: „Funktioniert! Vergaser ist nun wieder dicht!"

40093000



40090000



17791000



40090500



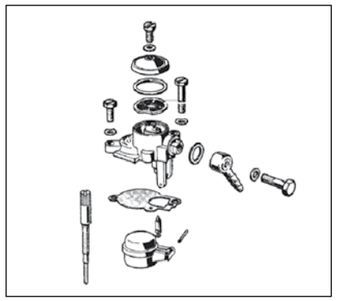
40090600



Gasschieber DELL`ORTO SI 20.15-20.20				Art.-Nr.	€
Schwimmernadel	für SI 20.15 - 26.26D/E/G	Ø 4,5mm		40090000	4,40
Schwimmernadel	für SI 20.15 - 26.26D/E/G	Ø 4,5mm	gefedert	40090500	5,90
Schwimmernadel	für SI 20.20 - 24.24H	Ø 5,2mm	gefedert	40090600	6,90
Schwimmer	für SI 20.15 - 26.26			40093000	6,20
Stift Schwimmer				17791000	1,40

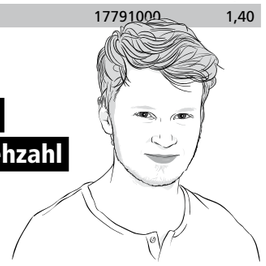
ERSATZTEILKATALOG : EXPLOSIONSZEICHNUNGEN

Weitere Ersatzteile für SI Vergaser unter
www.sip-scootershop.com/ersatzteile



Lukas, SIP beantwortet:

Mein Roller fängt bei konstanter hoher Drehzahl an zu klingeln! Warum?



- zu hohe Verdichtung -> Zylinderkopfdichtung verbauen
- Zylinderkopf/-fuß locker / undicht
- Benzinschlauch am Rahmenausgang oder Benzinhahn geknickt
- Filter im Tank, Benzinhahn oder Schwimmerkammer verdreck
- Benzinhahn lässt zu wenig durch -> SIP Fast Flow
- zu wenig Benzin kommt an -> DRT Schwimmerkammerdeckel und/oder Spacer
- zu langer oder alter und dadurch verengter Benzinschlauch
- zu niedrige Bedüsung -> Hauptdüse
- Zündzeitpunkt falsch

Technik SI Vergaser

TECH TIPP

Besser als sein Ruf – der SI-Vergaser

Der Klassiker unter den Largeframe-Vergasern ist deutlich besser als sein Ruf. Mit seinem kurzen Gasweg steckt eine Menge Potential im SI - auch in Punkto Tuning. Bis zu einer Leistung von ca. 20 PS ist der SI 24 die ideale Ergänzung für ein sportliches Tourensetup. Egal ob man den SI im Grundzustand belässt oder mit Zubehörteilen wie Spacer und Venturitrichter aufrüstet: Die richtige Einstellung und Abstimmung bleibt das A und O.

SI Vergaser einstellen

Für ein optimales Ergebnis sollte der Vergaser ausschließlich bei warmem Motor abgestimmt werden. Zunächst wird die Gemischeinstellschraube ganz hin- und anschließend wieder 1,5 Umdrehung vom Anschlag weg herausgedreht. Hier befindet sich ihre ideale Position.

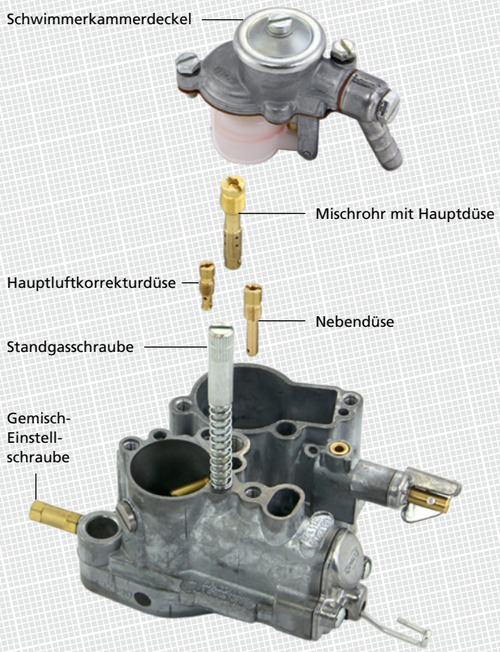
Leerlauf

Dreht man die Gemischeinstellschraube jetzt weiter hinein, magert der Motor im Leerlauf ab. Dreht man sie weiter heraus, verfettet das Gemisch. Zunächst eine etwas erhöhte Leerlaufdrehzahl einstellen und über die Gemischeinstellschraube den Punkt der höchsten Drehzahl suchen. Muss die Gemischeinstellschraube um mehr als 1/2 Umdrehung von ihrer idealen Position weg gedreht werden, ist die Leerlaufdüse zu fett oder zu mager und muss entsprechend angepasst werden. Anschließend Leerlaufdrehzahl wieder verringern bis der Motor rund läuft und das Gas gut annimmt. Dann kurz kräftig Gas geben. Der Motor sollte dabei spontan hochdrehen und die Drehzahl anschließend rasch wieder auf Leerlaufdrehzahl abfallen.

- Dauert dies lange, ist der Leerlauf zu mager
- Nimmt der Motor das Gas erst nach einer Verzögerung an, ist entweder das Gemisch zu fett oder die Leerlauf-Drehzahl zu niedrig.
- Dreht der Motor im warmen Zustand deutlich höher, ist der Leerlauf zu mager. Stirbt der warme Motor ab, obwohl er kalt rund lief, ist der Leerlauf zu fett.

Hauptdüsenbereich

Da der SI-Vergaser kein Mischrohr/Düsennadel-System besitzt, muss der gesamte Schieberbereich mittels Düsenstock (Hauptluftkorrekturdüse, Mischrohr und Hauptdüse) eingestellt werden. Das ist leider alles andere als einfach, denn alle Komponenten des Düsenstocks beeinflussen sich gegenseitig und sollten in einem passenden Verhältnis zueinander gewählt werden. Man beginnt üblicherweise mit einer deutlich zu fetten Bedüsung. Gängig sind Kombinationen wie „BE3 Mischrohr/160 Hauptluftkorrekturdüse/Luftfilter mit Loch" oder „BE4 Mischrohr/190 Hauptluftkorrekturdüse/Luftfilter ohne Loch". Bei Hauptluftkorrekturdüse und Mischrohr gilt: je größer die Düsennummer, desto magerer. Demnach ist die Kombination BE3/160 fetter als BE4/190! Für die Hauptdüse hingegen gilt: Je größer, desto fetter. Normalerweise ist die Anpassung der Bedüsung bereits allein über die Hauptdüse möglich. Nur in seltenen Fällen ist die Änderung von Mischrohr und/oder Hauptluftkorrekturdüse erforderlich! Die grobe Bedüsung erfolgt mittels Choke.



- Zieht man den Choke während der Fahrt (bei konstanter Schieberstellung) und der Roller beschleunigt, ist das Gemisch in diesem Bereich deutlich zu mager. Stirbt der Motor ab oder drosselt, ist die Bedüsung bereits einigermaßen in Ordnung!
- Zögert der Motor deutlich beim Gasgeben und beschleunigt erst, wenn man das (Voll)Gas ein wenig zurücknimmt, ist die Hauptdüse zu klein!

Ein zu mager bedüster Motor wird deutlich heißer, klingt wesentlich heller und hat wenig Kraft. Deutliches „Nachdieseln", ruppiger Motorlauf und Aussetzer beim Beschleunigen bedeuten hingegen meist zu viel Vorzündung. Eine zu fette Hauptdüse hingegen lässt den Motor nicht richtig warm werden und oft bereits bei relativ geringer Drehzahl stottern und drosseln. Zündkerze, Brennraum und Auspuff verrußen dabei stark.

Feinschliff

Wenn die Bedüsung optimal scheint, werden Luftfilter, Vergaserdeckel inkl. aller Dichtungen und Ansauggummi wieder montiert und alles erneut getestet. In den meisten Fällen sind die Einstellungen nun leicht zu fett, jedoch wirkt sich das im Zweifel günstig auf Leistung und Haltbarkeit aus. Leerlaufgemisch-Schraube und Gasschieberanschlag-Schraube müssen für optimale Leerlaufcharakteristik und spontane Gasannahme für gewöhnlich noch nachjustiert werden. Das lässt sich jedoch leicht „von außen" bewerkstelligen. Neben einer korrekten Einstellung haben sich beim DELL'ORTO SI Vergaser auch die folgenden Tuning-Maßnahmen als sinnvoll und leistungssteigernd erwiesen:

Anpassen der Einlass-Steuerzeit

Die Drehschieberdichtfläche kann nach vorne und hinten sowie geringfügig seitlich erweitert werden. Vorn und hinten sollten unbedingt 2-3mm, seitlich ca. 1,5mm verbleiben. Der Einlass sollte bei einem Drehschiebermotor bei spätestens 65° nOT schließen! Für 177ccm Tunings (PINASCO, POLINI) etwa hat sich eine Einlasszeit von etwa 112-115°vOT bis 53-58°nOT bewährt!

Ovale Vergasererweiterung

Im Gegensatz zum runden SI Vergaser, ist der Drehschieber-Einlass bereits oval. Für einen optimalen Strömungsverlauf sollte der Einlass des Vergasers deshalb trichterförmig (und sich nach unten hin vergrößernd) angepasst werden. Das Auspressen des Messingröhrchens ist nicht nötig, da erst unterhalb von diesem mit der Modifikation begonnen wird. Allerdings muss man darauf achten, die Gemischeinstellschraube und deren Kanal nicht zu beschädigen. Bevor mit dem Fräsen begonnen wird, muss alles um den direkten Arbeitsbereich sauber abgeklebt werden. Bereits kleinste Späne in den feinen Kanälen können sonst alle Arbeit zunichte machen. Vergaser, Wanne, und Gehäuse-Einlass werden zunächst grob mit Fräser und Biegewelle bearbeitet. (Achtung! Feilen verletzen das weiche Material). Anschließend werden die Teile inkl. aller Dichtungen wieder verschraubt und ein glatt verlaufender ovaler Trichterkanal feingefräst und feinpoliert! Den Vergaser anschließend unbedingt in einem Ultraschallbad reinigen.

Löcher im Luftfilterboden

Versieht man den Boden des Luftfilters mit zwei Bohrungen (5mm-Bohrung über der Leerlaufdüse und 8mm-Bohrung über dem Düsenstock) werden der Düsenstock und die Leerlaufdüse gleichmäßig mit Luft versorgt, ohne dass der Gasstrom beim Gaswechsel abbricht! Der Vergaser wird dadurch präziser einstellbar, der Motor dreht freier aus, und die Gesamtperformance verbessert sich erheblich. PIAGGIO liefert den Luftfilter des SI 24.24 (Art.-Nr. 40250000) neuerdings bereits standardmäßig mit diesen beiden Bohrungen. Zubehör wie der Ansaugtrichter Polini Venturi, Schwimmerkammerspacer und modifizierter Schwimmerkammerdeckel von DRT geben dem SI Vergaser zusätzlich die Sporen (siehe Bericht ‚Pimp my SI Vergaser'). Achtung! Führt man eine oder mehrere dieser Änderungen durch, muss der Vergaser unbedingt neu abgestimmt werden!



Lese-Tipp:
Handbuch DELL`ORTO „Vergaserabstimmung"
deutsch, 32 S. Art.-Nr. 995300 **17,00 €**

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Vergaserbestückung SI Vergaser nach 1987 nach DELL`ORTO Katalog

TECH TIPP

DELL`ORTO unterscheidet bei den Vespa Modellen unterschiedliche Bestückungen der originalen Vergaser. Diese waren meist länderspezifisch abweichend. Wer seinen Vergaser wie im ursprünglichen Auslieferungszustand abstimmen will, findet hier alle Informationen.

Modell	Bj.	Land	Typ	Getrennt-schmierung	Hauptluft-korrekturdüse	Mischrohr	Hauptdüse	Nebendüse	Gasschieber
PX 80	89		SI 20.20 D	ja	160	BE3	95	52/140	7
PX 125	87	CH	SI 20.20 D	nein	140	BE5	96	42/140	13
PX 125 E	89		SI 20.20 D	ja	140	BE5	96	38/120	11
P 125 E	89		SI 20.20 D	nein	140	BE5	96	38/120	11
PX 150 E	89		SI 20.20 D	ja	160	BE3	102	48/160	1
P 200	87	CH	SI 24.24 E	ja	160	BE3	116	55/160	9
P 200 E - PX 200	88	ES	SI 24.24 E	nein	160	BE3	116	50/160	4
P 200 E - PX 200	89		SI 24.24 E	ja	160	BE3	116	55/160	4
P 200 E	89		SI 24.24 E	nein	160	BE2	118	55/160	4
PX 200 E	89	D	SI 24.24 E	ja	190	BE4	116	50/120	4
T5	89		SI 24.24 G	ja	120	BE4	110	50/100	5
Cosa 125	87		SI 20.20 H	ja	140	BE5	83	x	7
Cosa 125	87		SI 20.20 H	nein	140	BE5	83	x	7
Cosa 125	88	CH	SI 20.20 H	ja	140	BE3	83	x	7
Cosa 125	89	CH	SI 20.20 H	ja	140	BE5	83	x	7
Cosa 125	90		SI 20.20 H	ja	140	BE5	83	x	7
Cosa 125	90	CH	SI 20.20 H	ja	140	BE5	83	x	7
Cosa 2 125	91	CH	SI 20.20 H	ja	120	BE6	81	x	7
Cosa 150	87		SI 20.20 H	ja	160	BE5	85	x	12
Cosa 150	90		SI 20.20 H	ja	160	BE5	85	x	9
Cosa 200	87	D / I	SI 24.24 H	ja	160	BE6	92	48/140	8
Cosa 200	88	D	SI 24.24 H	ja	160	BE3	92	48/140	1
Cosa 200	89	D / I / ES	SI 24.24 H	ja	140	BE6	92	48/140	8
Cosa 200	90	D	SI 24.24 H	ja	160	BE3	92	x	8
Cosa 200	90	D / I / ES	SI 24.24 H	ja	140	BE6	96	x	8
Cosa 200	90	ES	SI 24.24 H	ja	140	BE6	92	x	8

Auslieferungszustand SI Vergaser

Unsere Vergaser werden mit diesen Bestückungen ausgeliefert.

Hersteller	Typ	Art.-Nr.	Hauptluft-korrekturdüse	Mischrohr	Hauptdüse	Nebendüse	Gasschieber
SPACO	SI 20.15	23918000	140	BE1	83	42	02
SPACO	SI 20.17	23917600	160	BE1	86	42	2
SPACO	SI 20.20D	23917900	140	BE3	94	40/130	07
DELL`ORTO	SI 20.20D	23917700	160	BE3	102	48/160	1
DELL`ORTO	SI 20.20D	23917800	160	BE3	100	48/160	1
DELL`ORTO	SI 20.20H	40013000	160	BE5	85	45/140	9
DELL`ORTO	SI 24.24E	40000000	160	BE3	118	55/160	4
DELL`ORTO	SI 24.24E	28532800	190	BE4	116	50/120	4
DELL`ORTO	SI 24.24G	40010000	120	BE4	110	50/100	5
DELL`ORTO	SI 24.24G	28589800	120	BE4	110	50/100	5
DRT	SI 24.24E	400000T5	160	BE3	118	55/160	4
DRT	SI 24.24E	400000T7	160	BE3	118	55/160	4
SIP	SI 26.26E	40001000	160	BE3	118	55/160	4
SIP	SI 26.26E	40002000	190	BE4	116	50/120	4
SIP	SI 26.26G	40015000	120	BE4	110	50/100	5
SIP	SI 26.26G	40016000	120	BE4	110	50/100	5
SPACO	SI 26.26E	28559300	160	BE3	120	55/160	4
SPACO	SI 26.26G	28589900	120	BE4	110	50/100	5

SIP Scooter Tools

das App für jeden Scooterist!

Immer dabei bietet euch unsere neue App fürs iPhone tolle Funktionen fürs Rollerfahren. Mit dem Facebook Plugin kannst Du Deinen Freunden berichten, wo Du gerade mit dem Roller unterwegs bist. Und wenn Du gerade nicht Roller fährst bietet Dir unser App eine Menge guter Unterhaltung.

Die Funktionen

- verschiedene Vespa Tachodesigns mit exakter GPS Anzeige, Höchstgeschwindigkeit und weiteren Infos
- Routen: tracke Deine Rollertour, poste Deinen aktuellen Standort bei facebook (auch auto-posting) und messe Deine beste Zeit auf dem Weg zur Schule oder in die Arbeit
- DB Meter: führe eine Geräuschmessung Deines Rollers durch
- virtuelle Gradscheibe: Hilfe zur korrekten Zündungseinstellung
- Technikbereich mit Vespa Schaltplänen und mehr
- Licht: Taschenlampe für Unterwegs und praktischer Warnblinker im Fall einer Panne
- Blogs und News direkt auf Dein iPhone
- Bildergalerien von Treffen und Events direkt auf dein iPhone
- alle Videos von SIP TV auf Deinem iPhone

Erhältlich im App Store





Ägyptische Familie feiert Mubarak´s Rücktritt am 12.02.11 auf ihrer Vespa. Vespa – la Revolucion! Foto: Joel Carillet

Vergaser DELL`ORTO PHBL 24/25, PHBH 28/30 §

Die **Vergaser** der **DELL'ORTO PHB** Serie sind die erste Wahl für den Midrange-Tuningbereich. Sie gehören zu der Kategorie Trommelvergaser (runder Gasschieber/ Rundschieber) und sind mit einem Durchlass von 24-30mm für Smallframes (PHBL) und Largeframes (PHBH) erhältlich. Die DELL'ORTO PHB Vergaser sind dabei die richtige Wahl für alle, die mit möglichst geringen Ausgaben die größtmögliche Leistung aus ihrem Roller herausholen wollen.

Der Aufbau ist etwas komplexer als beim SI oder SHB, dafür lässt der DELL'ORTO PHB Vergaser aber auch mehr Raum für individuelle Einstellungen. Diese nimmt man durch eine sinnvolle Kombination von Schieber (mit verschiedenen Cutaways erhältlich), Nadel, Mischrohr und Düsen aus dem breiten Angebotssortiment von DELL'ORTO vor. Die von uns gelieferten Vergaser besitzen eine Grundabstimmung, die einen problemlosen Einbau ermöglicht. Die Feinabstimmung passend zum entsprechenden Motor muss jedoch in jedem Fall selbst und jeweils motorspezifisch durchgeführt werden!

Die Bezeichnung ‚-S' (ital. sinistra = links) auf dem Vergaser bedeutet: Einstellschrauben in Saugrichtung links; ‚-D' (ital. destra = rechts) heißt: Einstellschrauben in Saugrichtung rechts. Das ist wichtig für die Montage des Vergasers. Die Vergaser sind serienmäßig mit Klappchoke ausgestattet, können jedoch einfach durch ein entsprechendes Kit auf Ziehchoke (z.B. Art.-Nr. 40320000) umgerüstet werden.

FREIT Preis Leistungs-Hammer. Perfekter Midrange-Tuning Vergaser für den schmalen Geldbeutel.

SIP-TIPP Unbedingt notwendig: Passender Ansaugstutzen (Anschlussweite beachten), Sportluftfilter und Ansauggummi. Beim Einstellen am besten mit Düsenset (z.B. Art.-Nr. 40270200) arbeiten!

SIP-COMMUNITY **User Emmanuel über Art.-Nr. 40030000:**
„Excellent with Polini 130cc"

SIP-COMMUNITY **User holliloni über Art.-Nr. 40020000:**
„Goiles Teil! Ich fahr den Vergaser auf Pinasco mit Langhub. Er macht ordentlich Drehmoment und macht ziemlich Spaß für's Geld."







Montagematerial nicht vergessen!
Für PHBL 24/25: Verbindungsgummi
Art.-Nr. SIP0135 6,30 €
Für PHBH 28/30: Verbindungsgummi
Art.-Nr. SIP0136 10,40 €

41050000



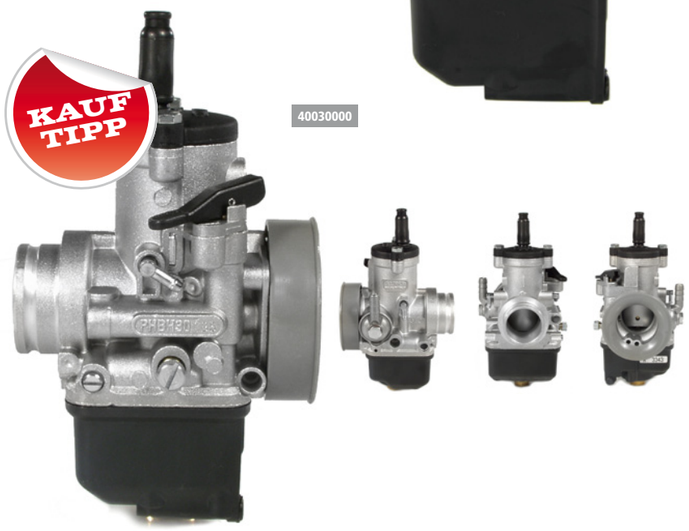
41000000





KAUF TIPP

40030000



Vergaser DELL`ORTO PHB 24-30mm	Motor	Luftfilter	Ansaugstutzen	Art.-Nr.	€
PHBL 24AD	28,5mm	37,5mm	Steckverbindung	41050000	89,00
PHBL 24BS	31mm	39mm	Gummiverbindung	41060000	95,00
PHBL 25BS	31mm	39mm	Gummiverbindung	41000000	89,00
PHBH 28BD	36mm	42mm	Gummiverbindung	40021000	109,00
PHBH 28BS	36mm	42/60mm	Gummiverbindung	40020000	89,00
PHBH 30BS	36mm	42/60mm	Gummiverbindung	40030000	89,00

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Zubehör für PHB Vergaser

Zubehör für PHB Vergaser	Art.-Nr.	€
Dichtsatz PHBL	92066000	5,00
Dichtsatz PHBH	92062000	7,00
Benzinfilter PHB	98801000	1,20
Feder Gasschieber PHBL	MB09644	4,50
Feder Gasschieber PHBH	85506100	4,50
Plättchen Feder Gasschieber PHBL	95632100	0,90
Plättchen Feder Gasschieber PHBH	93752100	0,90
Nadelclip Düsennadel PHB	43300000	2,20

92066000

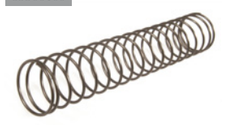


92062000



98801000

85506100



93752100



43300000



Ralf, SIP beantwortet:

Ich habe die Hauptdüse verändert. Das Ansprechverhalten meines Motors hat sich dadurch nicht verbessert. Woran liegt das?



Achtung! Düsennadel, Mischrohr und Hauptdüse müssen immer in einem passenden Verhältnis zueinander gewählt werden. Ist das Mischrohr beispielsweise zu dünn und die Nadel zu dick, wird die Kreisfläche der beiden kleiner als die Bohrung der verwendeten Hauptdüse. Das von der Hauptdüse zur Verfügung gestellte Benzin kann dann nicht vollständig weiterverarbeitet werden.





Hauptdüse PHB Ø 6mm

Die **Hauptdüse** sorgt dafür, dass immer die exakt richtige Menge an Benzin zur Vormischung zur Verfügung steht. Wird die Hauptdüse verändert, wirkt sich das vor allem auf den mittleren und oberen Drehzahlbereich aus. Die PHB Vergaser besitzen eine Ø 6mm Hauptdüse. Ihre Größe steigt in 1er bis 3er Schritten an. Die Düsen werden dabei zunehmend fetter. Wir haben die Düsen sowohl einzeln von 44–175 als auch in kompletten Sets (50-72, 75-98, 100-122 und 125-148) im Angebot.

FRAG IT Hochwertige **DELL'ORTO** Düsen gehören zum Pflichtprogramm für jeden Rollerfahrer.

SIP-TIPP Bei Arbeiten am Vergaser neue Dichtungen verwenden. Am besten Dichtsatz (z.B. Art.-Nr. 92062000 für PHBH) gleich mit bestellen.

SIP-COMMUNITY User cyrez über Art.-Nr 40270300:
„Super Qualität, einwandfreie Verarbeitung. Damit ist die Motorabstimmung perfekt. Garantiert. Einfach spitze!!!!"

Hauptdüse DELL´ORTO für PHB 6mm		Art. Nr.	€
Düse	von 44 bis 175	4027 + Größe	2,20
Düsenset 50-72	50-52-55-58-60-62-65-68-70-72	40270300	18,90
Düsenset 75-98	75-78-80-82-85-88-90-92-95-98	40270200	18,90
Düsenset 100-122	100-102-105-108-110-112-115-118-120-122	40270000	18,90
Düsenset 125-148	125-128-130-132-135-138-140-142-145-148	40270100	18,90



Chokedüse PHB

Der gezogene Choke stellt beim Starten des Rollers ein extrafettes Gemisch bereit. Auch die PHB Vergaser verfügen über eine **Chokedüse**, durch die das Gemisch bei gezogenem Choke zusätzlich beeinflusst werden kann. Wir haben die **DELL'ORTO** Düsen für die PHB Serie in den Größen 50 bis 90 im Angebot. Dabei gilt: Je größer die Düse, desto fetter das entstehende Gemisch.

FRAG IT Nützliches Detail für die perfekte Abstimmung im Standgas.

SIP-TIPP Das Umrüstkit Ziehchoke (Art.-Nr. 40320000) macht die Benutzung des Chokes am PHB Vergaser komfortabler!



Chokedüse DELL´ORTO für PHB	Art.-Nr.	€
von 50 bis 90	6218 + Größe	3,20

Nebendüse PHB Ø 5mm

Die **Nebendüse** beeinflusst hauptsächlich den unteren und mittleren Drehzahlbereich. Läuft der Roller im Standgas unruhig, kann dies durch die Auswahl einer geeigneten Nebendüse behoben werden. Wir bieten die Ø 5mm Nebendüse der PHB Vergaser in den Größen 40-140 sowohl einzeln als auch im Set (50-72, 75-98 und 100-122) an. Generell gilt: Je größer der Wert, desto fetter die Düse.

FRAG IT Top Qualität aus dem Hause **DELL'ORTO**. Unverzichtbar für ein präzises Abstimmen der Leerlaufeinstellung.

SIP-TIPP Zur optimalen Pflege Vergaser regelmäßig mit Vergaserreiniger (Art.-Nr. 55034000) behandeln.

SIP-COMMUNITY User SSPParts über Art.-Nr 40100300:
„Optimal als Abstimmset Top Qualität!!"



Nebendüse DELL´ORTO für PHB 5mm		Art.-Nr.	€
Düse	von 30 bis 195	4010 + Größe	2,20
Düsenset 50-72	50-52-55-58-60-62-65-68-70-72	40100300	16,80
Düsenset 75-98	75-78-80-82-85-88-90-92-95-98	40100200	16,80
Düsenset 100-122	100-102-105-108-110-112-115-118-120-122	40100000	16,80

Mischrohr PHB

Der Teillast- oder Halbgasbereich ist bei ¼ bis ¾ geöffnetem Gasschieber erreicht. In diesem Bereich regulieren Düsennadel und **Mischrohr** die Zusammensetzung des Gemischs. Der Motor sollte bei 1/2 geöffnetem Gasschieber ruhig und rund laufen und das Gas gut annehmen.

Falls der Motor stottert (zu mager), 4-taktet (zu fett) oder sich beim Gas-Geben ‚verschluckt', müssen Mischrohr und/oder Düsennadel entsprechend angepasst werden.

Wir haben **DELL'ORTO** Mischrohre für den PHBH 28 und 30 von AV 260 (mager) bis AS 274 (fett) im Angebot. Die lange Version des Mischrohrs ist mit AS gekennzeichnet. Ihr Endstück ragt weiter in den Ansaugbereich des Vergasers hinein und magert das Gemisch bei geringem Schieberhub und beim Beschleunigen ab. Die Variante mit kurzem oberem Endstück fettet das Gemisch hingegen an und ist mit AV gekennzeichnet.

FRAG IT Unverzichtbar zur Vergasereinstellung im Teillastbereich.

SIP-TIPP Gleich die passende Düsennadel mitbestellen. Vergaserdichtungen erneuern!



Mischrohr DELL´ORTO für PHB		Art.-Nr.	€
PHBL	Mischrohr AQ 262	40540000	6,90
PHBL	Mischrohr AQ 264	40550000	6,90
PHBL	Mischrohr AQ 266	40570000	6,90
PHBL	Mischrohr AQ 268	40560000	6,90
PHBH 28	Mischrohr AV 260	40415200	6,90
PHBH 28	Mischrohr AV 262	40415000	6,90
PHBH 28	Mischrohr AV 264	40414000	6,90
PHBH 28	Mischrohr AV 266	40415100	6,90
PHBH 28	Mischrohr AV 268	40400000	6,90
PHBH 30	Mischrohr AS 260	40712600	6,90
PHBH 30	Mischrohr AS 262	40712620	6,90
PHBH 30	Mischrohr AS 264	40712640	6,90
PHBH 30	Mischrohr AS 266	40712660	6,90
PHBH 30	Mischrohr AS 268	40712680	6,90
PHBH 30	Mischrohr AS 270	40712700	6,90
PHBH 30	Mischrohr AS 272	40712720	6,90
PHBH 30	Mischrohr AS 274	40712740	6,90

Düsennadel PHB

Zusammen mit dem Mischrohr reguliert die **Düsennadel** die Zusammensetzung des Gemischs im Teillast- oder Halbgasbereich. Die Nadeln unterscheiden sich in Durchmesser, Länge und Steigung. Jeder der Bereiche wirkt sich jeweils spezifisch auf die Gemisch-Zusammensetzung aus. Generell kann man zusammenfassen: Je dicker die Nadel, desto magerer das Gemisch. Je länger die Nadel, desto früher wird das Gemisch angereichert.

Zusätzlich verfügt die Nadel über 4 Clip-Positionen, anhand derer ihre Position bestimmt werden kann. Je höher der Clip an der Nadel einrastet, desto tiefer taucht diese in das Mischrohr ein und desto magerer wird das Gemisch im Halbgasbereich. Befindet sich die Nadel bereits in der tiefsten Position und das Gemisch ist immer noch zu fett (erkennbar z.B. am 4takten bei halb geöffnetem Schieber), so sollte man eine dickere Nadel oder ein kleineres Mischrohr wählen.

Wir haben alle Nadeln für die DELL'ORTO PHB Serie (X1-30 für PHBH, D22-50 für PHBL) in DELL'ORTO Erstausrüsterqualität im Angebot.

FRAG IT Hier lohnt sich geduldiges Testen, denn nur mit einer passenden Nadel kann der Vergaser perfekt arbeiten.

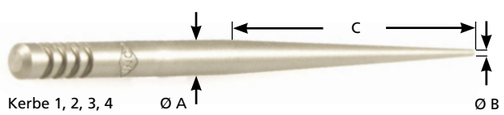
SIP-TIPP Nadelclips gehen gern verloren. Am besten Ersatzclip (Art.-Nr. 43300000) mit bestellen!

SIP-COMMUNITY User papaangelo über Art.-Nr. 22653300:
„Hervorragende Qualität. Keine Kratzer oder Dreh- oder Frässpuren. Passgenau und leichte Montage. Ritzen hervorragend und passgenau gefräst."





Düsennadel DELL´ORTO für PHB Vergaser		Art.-Nr.	€
PHBL	D22	22652200	7,60
PHBL	D24	22652400	7,60
PHBL	D26	22652600	7,60
PHBL	D30	22653000	7,60
PHBL	D32	22653200	7,60
PHBL	D33	22653300	7,60
PHBL	D40	22654000	7,60
PHBL	D41	22654100	7,60
PHBL	D43	22654300	7,60
PHBL	D45	22654500	7,60
PHBL	D47	22654700	7,60
PHBL	D48	22654800	7,60
PHBL	D49	22654900	7,60
PHBL	D50	22655000	7,60
PHBH	X1	40507000	6,90
PHBH	X2	40508000	6,90
PHBH	X3	40509000	6,90
PHBH	X7	40511000	6,90
PHBH	X15	94771500	6,90
PHBH	X27	94772700	6,90
PHBH	X30	94773000	6,90



Die Maße der Düsennadeln siehe Technik Vergaser S. 271.

Schwimmernadel, -ventil, Schwimmer, Schwimmerkammer PHB

Der Schwimmertrakt beinhaltet einige wichtige Komponenten, die gemeinsam das Bindeglied zwischen Tank und Vergaser bilden. Diese sollten regelmäßig kontrolliert werden, denn sind sie verschlissen oder beschädigt, wird die Verbindung undicht und der Vergaser füllt sich unkontrolliert mit Benzin. Das macht sich dadurch bemerkbar, dass der Vergaser überläuft und der Roller nur schlecht anspringt. Die Einzelteile lassen sich jedoch schnell und einfach austauschen und der Roller startet wieder beim ersten Kick.

Wir haben das **Schwimmernadelventil** (inkl. Schwimmernadel) für den PHB mit einem Durchmesser von 4,5mm in den Größen 150-225 und mit einem größeren Durchmesser von 5,2mm (inkl. gefederter Schwimmernadel) in den Größen 200-400 im Angebot. Die Geschwindigkeit, in der die **Schwimmerkammer** gefüllt wird, steigt proportional mit der Größe des Ventils. Die **Schwimmernadel** (4,5mm und 5,2mm) ist auch einzeln lieferbar. Achtung! Die Ausführungen ‚transparent' und ‚Metall' passen nur mit der modifizierten Schraube Art.-Nr. 1177200. Bei der Metallschwimmerkammer muss innen zusätzlich das Messingröhrchen entfernt und verschlossen werden. Das Durchschaben der Schwimmerkammer gehört dafür ab sofort der Vergangenheit an.

Für den PHBH/PHBL haben wir auch den **Schwimmer** der PHB Serie sowohl in 6,5g als auch etwas schwerer mit 9,5g im Sortiment. Je schwerer der Schwimmer, desto höher der Füllstand in der Schwimmerkammer und desto fetter das Gemisch im Vergaser. Wir bieten die Ersatzteile für den DELL'ORTO PHB Vergaser ausschließlich in hochwertiger und langlebiger DELL'ORTO Qualität an.



40590000

FAZIT Kleine Teile mit großer Wirkung!

SIP-TIPP Dichtsatz Vergaser (z.B. Art.-Nr. 9206200 für DELL'ORTO PHBH) nicht vergessen.

SIP-COMMUNITY User Markus1973 über Art.-Nr. 40094200:
„Sehr gut. Gute Qualität"



Vergaserreiniger,
zur optimalen Vergaserrevision.
Art.-Nr. 5503400
12,90 €

40094200

40095250

40098000

M303306


40510000


1177100


1177200


Schwimmernadel, -ventil, Schwimmer, Schwimmerkammer DELL'ORTO für PHB		Art.-Nr.	€
Schwimmernadelventil inkl. Schwimmernadel DELL'ORTO für PHB (Größe: 150/170/200/225)	ohne Feder 4,5mm	40094 + Größe	8,40
Schwimmernadelventil inkl. Schwimmernadel DELL'ORTO für PHB (Größe: 200/250/270/300/350/400)	mit Feder 5,2mm	40095 + Größe	9,80
Schwimmernadel DELL'ORTO 4,5mm		40090000	4,40
Schwimmernadel DELL'ORTO 5,2mm		40090600	6,90
Schwimmer DELL'ORTO für PHB 6,5g		40098000	9,70
Schwimmer DELL'ORTO für PHB 9,5g		40098100	9,70
Schwimmer DELL'ORTO für PHB 12,5g		40098200	9,70
Schwimmerkammer DELL'ORTO für PHBH/PHBL	Kunststoff	40590000	13,50
Schwimmerkammer DELL'ORTO für PHBH/PHBL	transparent	M303306	20,20
Schwimmerkammer DELL'ORTO für PHBH/PHBL, passt nur mit Modifikationen	Metall	40510000	26,50
Schraube Hauptdüse/Schwimmerkammer DELL'ORTO für PHBH/PHBL	für Kunststoff	1177100	6,50
Schraube Hauptdüse/Schwimmerkammer DELL'ORTO für PHBH/PHBL	für Metall/ transparent	1177200	3,70

Gasschieber PHB

Bei geringer Schieberöffnung entsteht ein Unterdruck, der dazu führt, dass das Benzin durch das Mischrohr nach oben gesaugt wird. Während Mischrohr und Nadel die Menge des Benzins bestimmen, steuert der Gasschieber die Menge an Luft, die dabei zugemischt wird. Die zylindrischen **Gasschieber** der DELL'ORTO PHB Serie sind mit unterschiedlich großen Ausschnitten (sog. Cutaways) versehen. Je größer dieser Ausschnitt ausfällt, desto mehr Luft wird dem Benzin hinzugefügt. Das Gemisch, das dabei entsteht, ist dementsprechend magerer als bei Gasschiebern mit kleinem Ausschnitt. Wir haben **DELL'ORTO** Gasschieber für die PHBL Vergaser von 30-60 sowie die Schieber für die PHBH Vergaser von 30-70 im Angebot.

FAZIT Zusammen mit Mischrohr und Nadel unbedingt notwendig für eine optimale Abstimmung im Teillastbereich.

SIP-TIPP Gasschieberplättchen (PHBL Art.-Nr. 956321, PHBH Art.-Nr. 937521) gehen gerne mal verloren. Am besten gleich noch ein zusätzliches mit bestellen.

SIP-COMMUNITY User Freakcity-racer über Art.-Nr. 96456000:
„40er: Super gute Alternative zum 30er."





Gasschieber für PHB		Art.-Nr.	€
Gasschieber DELL'ORTO für PHBL	von 30 bis 60	9645 + Größe	25,00
Gasschieber DELL'ORTO für PHBH	von 30 bis 70	9374 + Größe	28,00

Seilzugkrümmer PHB

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2/125 VNB-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX 80-200/PE/Lusso/'98/MY/'11/T5/Cosa

Verbaut man einen Tuningvergaser, treffen Gas- und Chokezug oft in einem anderen Winkel auf diesen als bei einem originalen Vergaser vorgesehen. Um zu vermeiden, dass die Züge dabei geknickt oder durch Reibung beschädigt werden, empfiehlt sich die Verwendung von **Seilzugkrümmern**, um die Züge sicher umzulenken. Um die Führung des Zuges optimal auf den jeweiligen Motor anzupassen, haben wir die Seilzugkrümmer in vielen verschiedenen Ausführungen jeweils im Set komplett mit Einstellschraube und Gummitülle im Sortiment. Die sinnvollsten Versionen mit einem Winkel von 70°, 90° (DELL'ORTO) und 160° (MALOSI) sind hier zu sehen, die übrigen Seilzugkrümmer gibt es bei uns im Onlineshop.

FAZIT Macht Schluss mit gebrochenen Bowdenzügen.

SIP-TIPP Neue Seilzüge verwenden. Schraubnippel Art.-Nr. 942300 oder 942310 nicht vergessen!

SIP-COMMUNITY User Klaus über Art.-Nr. 53037780:
„Super Teil!"

Seilzugkrümmer DELL'ORTO für PHB	Art.-Nr.	€
70°	53037790	6,90
90°	53037780	6,90
160°	M263991	6,00

Umrüstkit Ziehchoke PHB

Die Vergaser der DELL'ORTO PHB Serie sind durchwegs mit einem Klappchoke ausgestattet. Anders als ein Ziehchoke, wird dieser direkt am Vergaser betätigt. Das ist im Alltag allerdings oft umständlich. Jedoch kann der Klappchoke ganz einfach umgerüstet werden. Wir haben hierzu ein **Umrüstkit Ziehchoke** im Angebot, das alle Teile enthält, die für den Umbau benötigt werden und dem nervenden Herumfingern unter der Seitenbacke ein schnelles Ende bereitet.

53037780


53037790


M263991




40320000


FAZIT Praktisches Add-On für eine einfache Benutzung des Chokes!

SIP-TIPP Seilzug Malossi → Umrüst Polini → Robert fragen.

SIP-COMMUNITY User Tom/ PK XL über Art.-Nr 40320000:
„Super! Muss man haben bei ner Smallframe.""

Umrüstkit Ziehchoke PHB	Art.-Nr.	€
Umrüstkit Ziehchoke für PHBH/PHBL	40320000	8,90

Vergaser DELL'ORTO VHSB/C/H/T 26-39 Flachschieber §

Die technisch ausgefeilten **DELL'ORTO VHS Flachschieber Vergaser** sind wesentlich strömungsgünstiger als einfache Trommelvergaser und verbessern so Leistung und Wirkungsgrad des Motors. Entscheidend ist hier die (Doppel-) Schieberform: Bei einer flachen, rechteckigen Form werden die Störkanten der Trommelvergaser vermieden. Durch die gerade Abrisskante des Schiebers erreicht man einen glatten, strömungsgünstigen Luftdurchgang und somit eine bessere Zylinderfüllung. Mit einem Durchlass von bis zu 39,5mm eignen sie sich nicht nur zum Einsatz auf leistungsstarken Largeframe Motoren, sondern auch für High End Smallframe Setups.

Wir haben die VHS Serie in vier Versionen (B,C,H,T) im Programm. Je nach Ausführung verfügen sie dabei über einen vorinstallierten Klappchoke (VHSH/T) sowie einen Seilzugkrümmer. Zum Abstimmen der Vergaser kann man sich aus dem großen und qualitativ hochwertigen DELL'ORTO Düsensortiment bedienen. Nadel, Haupt- und Nebendüse stammen dabei in der Regel aus dem bewährten Standardprogramm.

Vor allem der **VHST** überzeugt mit seiner kompakten Bauweise, die sich nicht nur beim Einbau bemerkbar macht, sondern auch in verbessertem Ansprechverhalten und Gaswechsel spürbar ist. Ein verchromter Schieber, 2 einzeln aufgehängte Schwimmer und ein federgelagertes Schwimmernadelventil stimmen das Gesamtbild positiv ab. Der VHST ist eine Hommage an die klassischen Rennvergaser der 60er Jahre- auch besonders edel als „Red Edition" erhältlich.

Auch der **VHSH 30 CS** gehört zu den absoluten Hochleistungsvergasern. Er wurde von DELL`ORTO in Zusammenarbeit mit führenden Herstellern von Kartmotoren entwickelt und wird seitdem z.B. in der Formel ICC als Standardvergaser eingesetzt. Er berzeugt durch einen glatt verlaufenden Einlassbereich, geschraubten Vergaserdeckel, separate Zentralverschraubung für schnellen Hauptdüsenwechsel einen integrierten Benzinfilter und ein federgelagertes Schwimmernadelventil.

Die **VHSB** Serie gehört zu den größten und leistungsstärksten DELL'ORTO Vergasern. Ihr ovaler Durchlass ist quasi das i-Tüpfelchen in Sachen High End Vergaser Tuning! Mit dem **VHSC 39,5 BD** entscheidet man sich für den größten verfügbaren Flachschiebervergaser aus dem Hause DELL'ORTO.

FREIT Vor allem im unteren und mittleren Drehzahlbereich sind Flachschieber den Trommelvergasern klar überlegen!

SIP-TIPP Ein Düsenset (z.B. Nebendüse, 5mm Art.-Nr. 40100000 und Hauptdüse, 6mm 40270100) hilft beim Abstimmen des VHS Vergasers. Passenden RAMAIR Luftfilter (z.B. Art.-Nr. 40390000) nicht vergessen.

SIP-COMMUNITY User corax über Art.-Nr. 40043000:
„Cooler Gaser. Polierter Schieber. Gut abzustimmen. Top!"



Vergaser DELL`ORTO VHS Flachschieber

Modell	Anschlussweite Motor	Luftfilter	Art.-Nr.	€
VHST 24BS	36mm	49mm	40042000	125,00
VHST 26BS	36mm	49mm	40043000	125,00
VHST 28BS	36mm	49mm	40044000	125,00
VHST 28BS RED Edition	36mm	49mm	40044R	139,00
VHSH 30CS	36mm	65mm	40041000	199,00
VHSB 34LD	44mm	64mm	40050000	189,00
VHSB 34QD Racing	44mm	64mm	40051000	229,00
VHSB 38DD Racing	44mm	64mm	40053000	249,00
VHSC 39,5BD	44mm	64mm	40052000	479,00

Firmen-Feature

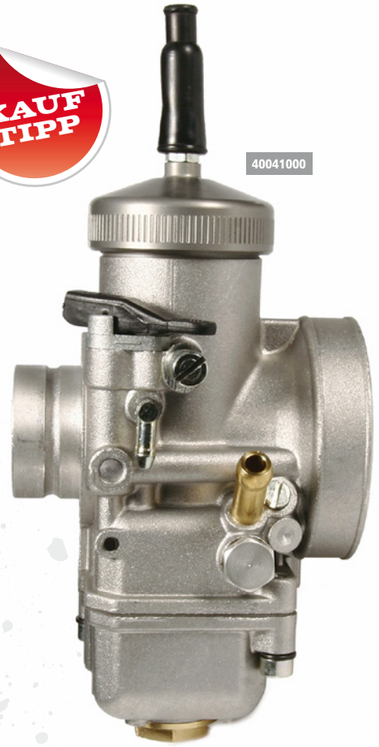
DELL'ORTO

Bereits 1933 wurden bei DELL'ORTO die ersten Zweiradvergaser gefertigt und die Aufträge der großen Hersteller wie GUZZI, BENELLI und PIAGGIO ließen nicht lange auf sich warten. Als offizieller PIAGGIO Erstausrüster stattet das Unternehmen bis heute die Vespa serienmäßig mit Vergasern aus. In den 60er Jahren weitete DELL'ORTO die Produktion auf den Automotive- und Industrie-Bereich aus und die Erfahrungen aus diesen Bereichen kommen seitdem auch der Technik der Zweiradvergaser zugute. Dabei findet die gesamte Planung und Produktion von Guss und Bearbeitung bis hin zur Endmontage innerhalb der Firma statt. Das unternehmenseigene Qualitätsmanagement stellt sicher, dass sich die Produktionsstandards dabei durchgehend auf höchstem Niveau bewegen. Mittlerweile agiert DELL'ORTO mit Firmensitz im italienischen Cabiate (nördlich von Mailand) seit drei Generationen erfolgreich auf dem Weltmarkt, seit einigen Jahren besitzt das Unternehmen auch eine Tochtergesellschaft in Indien.





KAUF TIPP















Die Luftfilter RAMAIR
sind die beste Ergänzung zu den großen Vergasern, z.B. für VHS 30-39,5
Art.-Nr. 40390000 € 23,90

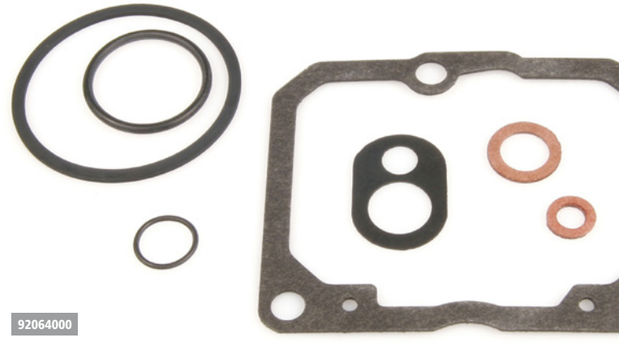
Dichtsatz VHSB/C/H/T

Ist der Vergaser undicht, macht sich das durch ein lästiges Tropfen bemerkbar und es wird Zeit für eine Revision. Wir haben alle Dichtungen, die dafür gebraucht werden, im Set verfügbar. So könnt ihr sicher sein, alle benötigten Teile zur Hand zu haben. Wir haben die **Dichtsätze** sowohl für den VHSB/VHSC als auch für den VHSH und VHST sehr hochwertig direkt von **DELL'ORTO** im Angebot.

FREIT Enthält alle Dichtungen, die man bei einer Revision des Vergasers braucht.

SIP-TIPP Am besten mit Vergaserreiniger (Art.-Nr. 55034000) und Düsenreiniger (Art.-Nr. 55033000) arbeiten.

Dichtsätze DELL`ORTOfür Vergaser	Art.-Nr.	€
VHSB/VHSC	92064000	6,10
VHSH	92063000	6,10
VHST	MB52627B	6,10



§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Hauptdüse VHSB/C/H/T Ø 6mm

Die **Hauptdüse** sorgt dafür, dass immer die exakt richtige Menge an Benzin zur Vormischung zur Verfügung steht. Wird die Hauptdüse verändert, wirkt sich das vor allem auf den mittleren und oberen Drehzahlbereich aus. Die PHB Vergaser besitzen eine Ø 6mm Hauptdüse. Ihre Größe steigt in 1er bis 3er Schritten an. Die Düsen werden dabei zunehmend fetter. Wir haben die Düsen sowohl einzeln von 44–175, als auch in kompletten Sets (50-72, 75-98, 100-122 und 125-148) im Angebot.

FAZIT Hochwertige **DELL'ORTO** Düsen gehören zum Pflichtprogramm für jeden Rollerfahrer.

SIP-TIPP Bei Arbeiten am Vergaser neue Dichtungen verwenden. Am besten Dichtsatz (z.B. Art.-Nr. 92064000 für VHSB/VHSC) gleich mit bestellen.

SIP-COMMUNITY User cyrez über Art.-Nr. 40270300:
„Super Qualität, einwandfreie Verarbeitung.
Damit ist die Motorabstimmung perfekt.
Garantiert. Einfach spitze!!!!"

Hauptdüse DELL´ORTO für VHSB/C/H/T 6mm			
Bezeichnung		Art.-Nr.	€
Düse	von 44 bis 175	4027 + Größe	2,20
Düsenset 50-72	50-52-55-58-60-62-65-68-70-72	40270300	18,90
Düsenset 75-98	75-78-80-82-85-88-90-92-95-98	40270200	18,90
Düsenset 100-122	100-102-105-108-110-112-115-118-120-122	40270000	18,90
Düsenset 125-148	125-128-130-132-135-138-140-142-145-148	40270100	18,90



Düsenbox MALOSSI
für 24 5/6mm Düsen Gehört in jede Werkstatt und jedes Gepäckfach.
Art.-Nr. 24209400
5,90 €

Nebendüse VHSB/C/H/T

Die **Nebendüse** beeinflusst hauptsächlich den unteren und mittleren Drehzahlbereich. Läuft der Roller im Standgas unruhig, kann dies durch die Auswahl einer geeigneten Nebendüse behoben werden.

Wir haben die Nebendüse der VHST Vergaser in den Größen S35-S45 im Programm. Den Nebendüsenstock des VHSB/Racing/VHSC/VHSH können wir komplett in den Größen 38-50 anbieten.

Das untere Element dieser zweiteiligen Düsenkombination haben wir auch einzeln in den Größen 30-70 im Programm.

Generell gilt: Je größer der Wert, desto fetter die Düse.

FAZIT Top Qualität aus dem Hause **DELL'ORTO**. Unverzichtbar für ein präzises Abstimmen der Leerlaufeinstellung.

SIP-TIPP Zur optimalen Pflege, Vergaser regelmäßig mit Vergaserreiniger (Art.-Nr. 55034000) behandeln.

SIP-COMMUNITY User Veithi über Art.-Nr. 1669035:
„Muss man einfach haben!"

Nebendüse DELL`ORTOfür Vergaser VHST	Art.-Nr.	€
S35	1669035	9,10
S40	1669040	9,10
S42	1669042	9,10
S45	1669045	9,10
S38	MB16690B038	9,10

Mischrohr Nebendüse DELL`ORTO für Vergaser VHSB/Racing/VHSC/VHSH	Art.-Nr.	€
40	MB13086B040	4,90
42	MB13086B042	4,90
38	MB13086B038	4,90
45	MB13086045	4,90
30	MB13086030	4,90
48	MB13086B048	4,90
50	MB13086B050	4,90

Nebendüse DELL`ORTOfür Vergaser VHSB Racing/VHSC/VHSH	Art.-Nr.	€
30	MB12995B030	6,30
35	MB12995035	6,30
40	MB12995B040	6,30
45	MB12995045	6,30
50	MB12995050	6,30
55	MB12995055	6,30
60	MB12995B060	6,30
65	MB12995065	6,30
70	MB12995B070	6,30



Mischrohr VHSB/C/H/T

Der Teillast- oder Halbgasbereich ist bei ¼ bis ¾ geöffnetem Gasschieber erreicht. In diesem Bereich regulieren ¼ Düsennadel und **Mischrohr** die Zusammensetzung des Gemischs. Der Motor sollte bei ½ geöffnetem Gasschieber ruhig und rund laufen und das Gas gut annehmen. Falls der Motor stottert (zu mager), 4-taktet (zu fett) oder sich beim Gas-Geben ‚verschluckt', müssen Mischrohr und/oder Düsennadel entsprechend angepasst werden.

Wir haben **DELL'ORTO** Mischrohre für die VHS Reihe in zahlreichen Variationen von sehr fett bis sehr mager im Angebot. Achtung! Die Mischrohre der unterschiedlichen VHS Vergasertypen können nicht untereinander getauscht werden. Bei der Bestellung also genau auf die Produktbezeichnung achten.

FAZIT Unverzichtbar zur Vergasereinstellung im Teillastbereich.

SIP-TIPP Gleich den passende Dichtsatz (z.B. Art.-Nr. 9206400) mit bestellen!

SIP-COMMUNITY User Veithi über Art.-Nr. 16680262:
„Ein Muss bei jeder Abstimmung und zum Erreichen der Höchstleistung."

Mischrohr DELL`ORTO DP für Vergaser VHSB 34LD/VHSH 30CS		
DP	Art.-Nr.	€
258	40401000	8,40
259	MB12539B259	8,40
260	40402000	8,40
262	MB12539B262	8,40
263	MB12539B263	8,40
264	40403000	8,40
265	MB12539B265	8,40
266	40412000	8,40
267	MB12539B267	8,40
268	40411000	8,40
269	MB12539B269	8,40
270	MB12539B270	8,40
272	MB12539B272	8,40

Mischrohr DELL`ORTO FN für Vergaser VHSB 34QD Racing		
FN	Art.-Nr.	€
260	MB14206B260	7,50
262	MB14206B262	7,50
264	MB14206B264	7,50
266	MB14206B266	7,50

Mischrohr DELL`ORTO DQ für Vergaser VHSB 38DD Racing		
DQ	Art.-Nr.	€
258	40407000	6,90
260	40409000	6,90
261	MB12542B261	6,90
262	MB12542B262	6,90
263	MB12542B263	6,90
264	40408000	6,90
265	MB12542B265	6,90
266	MB12542B266	6,90
267	MB12542B267	6,90
268	MB12542B268	6,90
269	MB12542B269	6,90
270	MB12542B270	6,90
271	MB12542B271	6,90
272	MB12542B272	6,90
274	MB12542B274	6,90
276	MB12542B276	6,90



Mischrohr DELL`ORTO HE für Vergaser VHST		
HE	Art.-Nr.	€
262	16680262	8,40
264	16680264	8,40
265	16680265	8,40
266	16680266	8,40
268	16680268	8,40

Chokedüse VHSB/C/H/T

Der gezogene Choke stellt beim Starten des Rollers ein extrafettes Gemisch bereit. Der Vergaser verfügt über eine Chokedüse, durch die das Gemisch bei gezogenem Choke zusätzlich beeinflusst werden kann. Wir haben die Düsen für die DELL'ORTO VHSB/VHSC/VHSH in den Größen 40 bis 120 im Angebot. Bei der Bestellung einfach die entsprechende Größe an die Art.-Nr. 6217- anhängen. Auch für den VHST haben wir entsprechende Chokedüsen in den Größen 50-90 im Programm. Auch hier gilt Art.-Nr. 6218 + Düsengröße. Die Größe der Düsen steigt in 5er und 10er Schritten. Generell gilt: Je größer die Düse, desto fetter das entstehende Gemisch.

FAZIT Zusätzliche Feintuning-Option.

SIP-TIPP Das Umrüstkit Ziehchoke (z.B. Art.-Nr. MB53008B) macht die Benutzung des Chokes am PHB Vergaser komfortabler!

SIP-COMMUNITY User Andy über Art.-Nr. 62174000:
„Super Qualität!"

Chokedüse DELL`ORTO für VHSB/VHSC/VHSH	Art.-Nr.	€
40-50-55-60-65-70-75-80-120	6217 + Größe	3,20

Chokedüse DELL´ORTO für VHST Vergaser	Art-Nr.	€
Chokedüse von 50 bis 90	6218 + Größe	3,20



Düsennadel VHSB/C/H/T

Zusammen mit dem Mischrohr reguliert die **Düsennadel** die Zusammensetzung des Gemischs im Teillast- oder Halbgasbereich. Die Nadeln unterscheiden sich in Durchmesser, Länge und Steigung. Jeder der Bereiche wirkt sich jeweils spezifisch auf die Gemisch-Zusammensetzung aus. Generell kann man zusammenfassen: Je dicker die Nadel, desto magerer das Gemisch. Je länger die Nadel, desto früher wird das Gemisch angereichert.

Zusätzlich verfügt die Nadel über 4 Clip-Positionen, anhand derer ihre Position bestimmt werden kann. Je höher der Clip an der Nadel einrastet, desto tiefer taucht diese in das Mischrohr ein und desto magerer wird das Gemisch im Halbgasbereich. Befindet sich die Nadel bereits in der tiefsten Position und das Gemisch ist immer noch zu fett (erkennbar z.B. am 4takten bei halb geöffnetem Schieber), so sollte man eine dickere Nadel oder ein kleineres Mischrohr wählen.

Wir haben alle Nadeln für die DELL'ORTO VHS Serie (K2-98 für VHSB34LD/QD/38DD/VHSH30CS und D36-53 für VHST 24-28BS) in DELL'ORTO Erstausrüsterqualität im Angebot.

FAZIT Hier lohnt sich geduldiges Testen, denn nur mit einer passenden Nadel kann der Vergaser perfekt arbeiten.

SIP-TIPP Nadelclips gehen gern verloren. Am besten Ersatzclip (Art.-Nr. 43300000) mit bestellen!



85303200

Düsennadel DELL`ORTO für Vergaser VHSB/VHSH		
K	Art.-Nr.	€
2	85300200	6,80
12	85301200	6,80
21	MB08530B039	6,80
22	MB08530022	6,80
24	85302400	6,80
25	MB08530B025	6,80
27	MB08530027	6,80
30	MB08530B030	6,80
32	85303200	6,80
33	MB08530B033	6,80
36	MB08530036	6,80
37	85303700	6,80
40	40501000	6,80
41	40502000	6,80
42	40503000	6,80
43	MB08530B043	6,80
46	MB08530046	6,80
48	MB08530048	6,80
50	MB08530050	6,80
55	MB08530B055	6,80
57	MB08530057	6,80
62	MB08530062	6,80
78	MB08530078	6,80
94	MB08530094	6,80
96	MB08530096	6,80
98	MB08530B098	6,80

Düsennadeln DELL`ORTO für Vergaser VHST		
D	Art.-Nr.	€
36	MB02265B036	6,90
37	MB02265B037	6,90
39	MB02265B039	6,90
46	MB02265B046	6,90
53	MB02265B053	6,90

Gasschieber VHSB/C/H/T

Bei geringer Schieberöffnung entsteht ein Unterdruck, der dazu führt, dass das Benzin durch das Mischrohr nach oben gesaugt wird. Während Mischrohr und Nadel die Menge des Benzins bestimmen, steuert der **Gasschieber** die Menge an Luft, die dabei zugemischt wird. Die Gasschieber der DELL'ORTO VHS Serie sind mit unterschiedlich großen Ausschnitten (sog. Cutaways) versehen. Je größer dieser Ausschnitt ausfällt, desto mehr Luft wird dem Benzin hinzugefügt. Das Gemisch, das dabei entsteht ist dementsprechend magerer als bei Gasschiebern mit kleinem Ausschnitt. Wir haben **DELL'ORTO** Gasschieber für die VHSB und VHSB Racing Vergaser jeweils von 40-50, die Schieber für die VHSH 30 Racing Vergaser von 30-60 und die Gasschieber der VHST 26-28 in den Größen 40-55 im Angebot.

FAZIT Zusammen mit Mischrohr und Nadel unbedingt notwendig für eine optimale Abstimmung im Teillastbereich.

SIP-TIPP Dichtsatz Vergaser (z.B. Art.-Nr. 92064000) gleich mitbestellen!



MB13655B040



MB14200040



MB16620B045

Gasschieber DELL`ORTO für Vergaser VHSB	Art.-Nr.	€
40	MB13655B040	52,00
50	MB13655B050	52,00

Gasschieber DELL`ORTO für Vergaser VHSB Racing	Art.-Nr.	€
40	MB14200040	70,00
45	MB14200B045	70,00
50	MB14200B050	70,00

Gasschieber DELL`ORTO für Vergaser VHSH 30	Art.-Nr.	€
30	MB16565B030	66,00
50	MB16565B050	66,00
55	MB16565B055	66,00
60	MB16565B060	66,00

Gasschieber DELL`ORTO für Vergaser VHST 26-28	Art.-Nr.	€
40	MB16620B040	66,00
45	MB16620B045	66,00
50	MB16620B050	66,00
55	MB16620B055	66,00

Schwimmer, Schwimmernadelventil VHSB/C/H/T

Der Schwimmertrakt beinhaltet einige wichtige Komponenten, die gemeinsam das Bindeglied zwischen Tank und Vergaser bilden. Diese sollten regelmäßig kontrolliert werden, denn sind sie verschlissen oder beschädigt wird die Verbindung undicht und der Vergaser füllt sich unkontrolliert mit Benzin. Das macht sich dadurch bemerkbar, dass der Vergaser überläuft und der Roller nur schlecht anspringt. Die Einzelteile lassen sich jedoch schnell und einfach austauschen und der Roller startet wieder beim ersten Kick.

Wir haben das **Schwimmernadelventil** (inkl. Schwimmernadel) für den VHSB34/38/39 (350 und 400), für den VHSH30 (200-400) und für den VHST BS/BD 26/28 (150 und 200) im Angebot. Die Geschwindigkeit, in der die Schwimmerkammer gefüllt wird, steigt proportional mit der Größe des Ventils.

Für den DELL'ORTO VHSB 34-38-39, VHSC BD39, VHSH 30/VHST 26-28 haben wir auch den **Schwimmer** selbst sowohl in 3g und 4g, als auch etwas schwerer, mit 5,2g im Sortiment. Je schwerer der Schwimmer, desto höher der Füllstand in der Schwimmerkammer und desto fetter das Gemisch im Vergaser. Natürlich bieten wir die Ersatzteile für die DELL'ORTO VHS Vergaser ausschließlich in hochwertiger und langlebiger Originalqualität an.

FAZIT Kleine Teile mit großer Wirkung!

SIP-TIPP Dichtsatz Vergaser (z.B. Art.-Nr. MB52627B für DELL'ORTO VHST) nicht vergessen.

MB15760B004



40095200

Schwimmernadelventil DELL`ORTO für Vergaser VHSB 34LQ/38DD Racing/VHSH 30CS/VHST	Art.-Nr.	€
200	40095200	9,80
270	40095270	9,80
300	40095300	9,80
350	40095350	9,80
400	40095400	9,80

Schwimmernadelventil DELL`ORTO für Vergaser VHSB 34QD Racing	Art.-Nr.	€
150	MB10375150	5,80
200	MB10375200	5,80

Schwimmer DELL`ORTO für Vergaser VHSB 34QD/38DD Racing/VHSC/VHST	Art.-Nr.	€
4 gr	MB15760003	5,90
5,2 gr	MB15760B004	5,90
3 gr	MB15760B005	5,90

Schwimmer DELL`ORTO für Vergaser VHSB 34LD/VHSH	Art.-Nr.	€
9 gr	MB12630B001	4,90

Benzinfilter VHSB/VHSH

Der Benzinfilter stellt sicher, dass keine unerwünschten Schmutzpartikel in den Vergaser gelangen. Das ist vor allem bei Tuningmotoren sehr wichtig. Der Filter wird dazu an beliebiger Stelle zwischen Vergaser und Tank in den Benzinschlauch eingefügt. Wir haben die Benzinfilter für den VHSB 34/36/37/38/39 im Kit, komplett mit allen zur Montage benötigten Teile im Angebot.

FAZIT Schützt den Vergaser zuverlässig vor Schmutz.

SIP-TIPP Vergaser zusätzlich regelmäßig mit Vergaserreiniger (Art.-Nr. 55034000) behandeln.



MB53089B

Benzinfilterkit DELL`ORTO für Vergaser VHSB/VHSH		
Art.-Nr.		€
MB53089B		4,90

Umrüstkit Choke VHSB/C/H/T

Die Vergaser der DELL'ORTO VHS Serie sind durchwegs mit einem Klappchoke ausgestattet. Anders als ein Ziehchoke, wird dieser direkt am Vergaser betätigt. Das ist im Alltag allerdings oft umständlich. Jedoch kann der Klappchoke ganz einfach umgerüstet werden. Wir haben hierzu ein **Umrüstkit Ziehchoke** im Angebot, das alle Teile enthält, die für den Umbau benötigt werden und dem nervigen Herumfingern unter der Seitenbacke ein schnelles Ende bereitet.

FAZIT Praktisches Add-On, für eine einfache Benutzung des Chokes!

SIP-TIPP Das Seilzug-Umrüstkit (Art.-Nr. P3160010) macht die Sache perfekt. Am besten gleich mit bestellen.



Umrüstkit Ziehchoke DELL`ORTO für Vergaser	Art.-Nr.	€
VHSB/VHSC/VHSH	MB53008B	8,90
VHST	MB16621B	8,90

Vergaser MIKUNI TM/TMX 24-38 Flachschieber §

MIKUNI Flachschieber Vergaser besitzen deutlich kleinere Dimensionen als beispielsweise die VHSA/VHSB Serie von DELL'ORTO. Das macht sich nicht nur beim Einbau bemerkbar. Die kompakte und kurze Bauweise sorgt für ein extrem direktes Ansprechverhalten. Gleichzeitig garantiert die voluminöse Schwimmerkammer in Verbindung mit den gekapselten Düsensystemen eine konstante Zusammensetzung des Gemischs in allen Bereichen selbst wenn extreme Flieh- und Beschleunigungskräfte auftreten. Das macht sie zur perfekten Wahl für sportliche Malossi 210ccm Largeframes und klassisches Smallframe Racetuning mit Motorleistungen bis ca. 30 PS.

Wir haben MIKUNI Vergaser der Größen 24-35mm in den Versionen **TM** (Doppel-Flachschieber, geschraubt) und **TMX** (noch kompaktere Bauweise, 1 Schieberseite strömungsoptimiert abgerundet, teilweise mit Powerjetdüse) im Programm. Die Powerjetdüse die im TMX 27, 30 und 38 verbaut ist, bietet die Möglichkeit, eine kleinere Hauptdüse zu verwenden und so den Bereich zwischen 3/4 Gas und Vollgas magerer laufen zu lassen, um einen besseren Durchzug auf der Geraden zu bekommen. Damit das Gemisch unter Volllast durch die kleinere Hauptdüse nicht abmagert, kommt hier nämlich die Powerjetdüse zum Einsatz und spritzt – abhängig von Schieberstellung und Lastbereich – zusätzliches Gemisch in den Vergaser ein. Die Vergaser lassen sich in der Regel bereits gut über die Hauptdüse abstimmen. Anderes als z.B. DELL'ORTO gibt MIKUNI nicht die Bohrung, sondern den Durchfluss der Düsen an. Der Durchfluss der Düsen ist über den gesamten Drehzahlbereich linear. Dadurch lassen sich die einzelnen Leistungsbereiche der MIKUNI Vergaser relativ sauber voneinander abgrenzen und einstellen. Als groben Richtwert kann man festhalten: Düsengröße MIKUNI entspricht Düsengröße DELL'ORTOx2.

FAZIT Hervorragend verarbeitet und relativ einfach abzustimmen.

SIP-TIPP Je nach Einsatzzweck werden beim Abstimmen Düsen unterschiedlicher Größe (z.B. MIKUNI HD 6mm, Art.-Nr. 40701450) benötigt. In der Düsenbox (Art.-Nr. 24209400) lassen sich 24 Stück davon sicher aufbewahren.

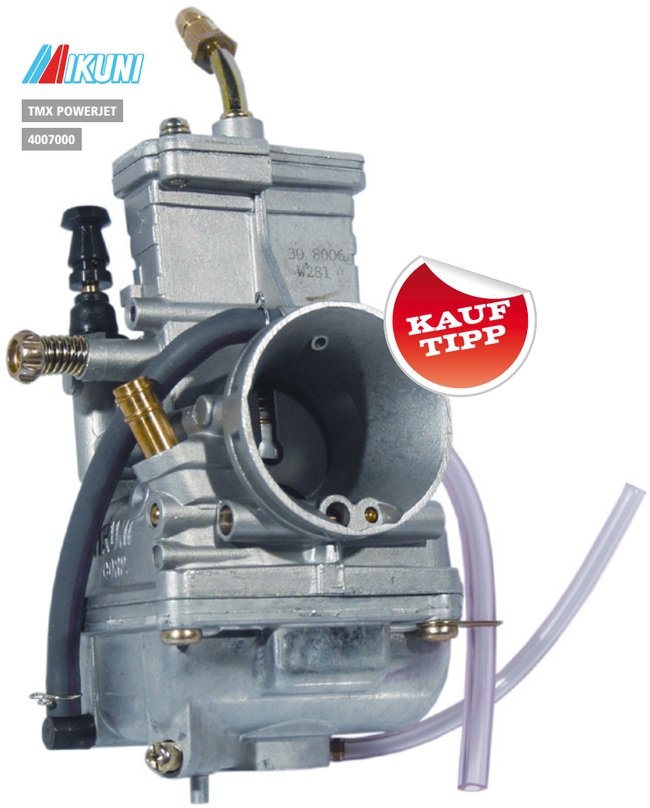
SIP-COMMUNITY User Automobiler über Art.-Nr. 40072000:
„Super Ding. Geht gut!"

SIP-COMMUNITY User Trapp-Performance über Art.-Nr. 40060000:
„Bestens! Was Mikuni da baut ist der Hammer! Prima einzustellen, top Qualität."

Vergaser MIKUNI TM/TMX Flachschieber	Anschlussweite			
	Motor	Luftfilter	Art.-Nr.	€
TM 24	31mm	44mm	40075000	152,00
TM 28	33mm	44mm	40074000	152,00
TMX 27 PJ	36mm	50mm	40060000	169,00
TMX 30 PJ	36mm	50mm	40070000	169,00
TMX 32	40mm	62mm	40071000	199,00
TMX 35	40mm	62mm	40072000	209,00
TMX 38 PJ	44mm	62mm	40073000	249,00

MIKUNI

TMX POWERJET
4007000



TMX
4007100



TM
4007400



TM
40075000











Mit der MIKUNI Düsennadelsicherung bleibt alles sicher an seinem Platz!
Für TMX27-38
Art.-Nr. 40705901/40705902 4,50 €

Hauptdüse MIKUNI TM/TMX

MIKUNI

Die **Hauptdüse** sorgt dafür, dass immer die exakt richtige Menge an Benzin zur Vormischung zu Verfügung steht. Wird die Hauptdüse verändert, wirkt sich das vor allem auf den mittleren und oberen Drehzahlbereich aus. Wir haben die 6mm Hauptdüsen der MIKUNI TM/TMX Vergaser in den Größen 85-430 original vom Hersteller im Programm. Die Artikelnummer der Düse setzt sich dabei aus der Art.-Nr. 4070+ Düsengröße zusammen. Je größer die Bezeichnung, desto fetter die Düse.

SIP-TIPP Bei Arbeiten am Vergaser neue Dichtungen verwenden.

SIP-COMMUNITY User atlantes über Art.-Nr. 4070430:
„4 Sterne. Roller läuft wunderbar damit."

Hauptdüse MIKUNI für TM 24/TMX 27/30/32/35/38	Art.-Nr.	€
85 - 430	4070 + Größe	4,40

Nebendüse MIKUNI TM/TMX

MIKUNI

Die **Nebendüse** beeinflusst hauptsächlich den unteren und mittleren Drehzahlbereich. Läuft der Roller im Standgas unruhig, kann dies durch die Auswahl einer geeigneten Nebendüse behoben werden.

Wir bieten die Nebendüse der MIKUNI TM/TMX Vergaser in den Größen 10-30 (Wert steigt in 2,5 Schritten an) in hochwertiger MIKUNI Originalqualität an. Generell gilt: Je größer der Wert, desto fetter die Düse.

FAZIT Unverzichtbar für ein präzises Abstimmen der Leerlaufeinstellung.

SIP-TIPP Zur optimalen Pflege, Vergaser regelmäßig mit Vergaserreiniger (Art.-Nr. 55034000) behandeln.

SIP-COMMUNITY User Ben über Art.-Nr. 40721000:
„Ganz klar super Qualität!"

Nebendüse MIKUNI für TM 24/TMX 27/30/32/35/38	Art.-Nr.	€
10	40721000	4,00
12,5	40721250	4,00
15	40721500	4,00
17,5	40724000	4,00
20	40722000	4,00
22,5	40723000	4,00
25	40725000	4,00
27,5	40726000	4,00
30	40727000	4,00

4070



40721000



Lukas, SIP beantwortet:

Um wie viel kann ich die Hauptdüse bei einem Vergaser mit Powerjet maximal abmagern?



Als brauchbare Faustregel gilt, dass die Größe der Hauptdüse bei Verwendung einer entsprechend großen Powerjetdüse um bis zu 25% reduziert werden kann.



§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Powerjetdüse TMX 27/30/38

Die **Powerjetdüse** die in einigen MIKUNI TMX Vergasern verbaut ist, bietet die Möglichkeit, eine kleinere Hauptdüse zu verwenden und so den Bereich zwischen 3/4 Gas und Vollgas magerer laufen zu lassen. Damit verbessert sich der Durchzug auf der Geraden. Damit das Gemisch unter Volllast durch die kleinere Hauptdüse nicht abmagert, kommt hier die Powerjetdüse zum Einsatz und spritzt bei Vollgas zusätzliches Gemisch in den Vergaser ein. Wir haben die originalen MIKUNI Powerjetdüsen für den MIKUNI TMX 27/30 in den Größen 30-85 und für den MIKUNI TMX 38 in den Größen 30-80 im Sortiment.

FREIT Top Düsen vom originalen Hersteller: Quality does matter!

SIP-TIPP Magerere Hauptdüse (Art.-Nr. 4070+Düsengröße) gleich mitbestellen.

Powerjetdüse MIKUNI		Art.-Nr.	€
TMX 27/30	30 bis 85	4075 + Größe	5,40
TMX 38	30 bis 80	4076 + Größe	6,40



4075





Mit den Luftfilteradaptern by WORB5 können auf dem TMX auch RAMAIR Luftfilter gefahren werden.
Für MIKUNI TMX 27/30 mit AW Luftfilter 55
Art.-Nr. 40382000 **21,90 €**
Für MIKUNI TMX 27/30 mit AW Luftfilter 62
Art.-Nr. 40380000 **24,80 €**



4076

Schwimmernadelventil, Schwimmerkammer TMX 27/30

Der Schwimmertrakt beinhaltet einige wichtige Komponenten, die gemeinsam das Bindeglied zwischen Tank und Vergaser bilden. Diese sollten regelmäßig kontrolliert werden, denn sind sie verschlissen oder beschädigt, wird die Verbindung undicht und der Vergaser füllt sich unkontrolliert mit Benzin. Das macht sich dadurch bemerkbar, dass der Vergaser überläuft und der Roller nur schlecht anspringt. Die Einzelteile lassen sich jedoch schnell und einfach austauschen und der Roller startet wieder beim ersten Kick. Wir haben sowohl das **Schwimmernadelventil** mit einem Durchmesser von 10,5mm, als auch die **Schwimmerkammer** des MIKUNI TMX27/30 deshalb auch einzeln in hochwertiger MIKUNI Qualität in Programm.

FREIT Kleine Teile mit großer Wirkung!

Schwimmernadelventil MIKUNI		Art.-Nr.	€
TMX 27/30	2,5	40817010	35,00

Schwimmerkammer MIKUNI	Art.-Nr.	€
TMX 27/30	40580000	43,00

40817010



40580000



Umrüstkit Choke TM/TMX

Die Vergaser der DELL'ORTO TM/TMX Serie sind mit einem Klappchoke ausgestattet. Anders als ein Ziehchoke, wird dieser direkt am Vergaser betätigt. Das ist im Alltag allerdings oft umständlich. Jedoch kann der Klappchoke ganz einfach umgerüstet werden. Wir haben hierzu sowohl für den MIKUNI TM24, als auch für den MIKUNI TMX 27/35/38 und den MIKUNI TMX 30/32 jeweils ein **Umrüstkit Ziehchoke** im Angebot, das alle Teile enthält, die für den Umbau benötigt werden und dem nervigen Herumfingern unter der Seitenbacke ein schnelles Ende bereitet.

FREIT Praktisches Add-On, für eine einfache Benutzung des Chokes!

Umrüstkit Ziehchoke MIKUNI	Art.-Nr.	€
TMX 27/35/38	MEG03200	21,10
TMX 30/32	MEG03300	21,10
TM 24	MEG03400	21,10

MEG03200



MEG03300



MEG03400



TECH TIPP

DELLORTO CARBURATORI

Vergaserbestückung PHB	41050000	41060000	41000000	40020000	400210000	40030000
	DELL´ORTO	DELL´ORTO	DELL´ORTO	DELL´ORTO	DELL´ORTO	DELL´ORTO
Vergaser	PHBL 24AD	PHBL 24BS	PHBL 25BS	PHBL 28BS	PHBH 28BD	PHBH 30BS
Hauptdüse	100	100	102	105	138	115
Nebendüse	50	50	70	55	63	55
Chokedüse	60	60	60	70	65	70
Mischrohr	AQ264	AQ264	AQ266	AV264	BN271	AS266
Düsennadel	D22	D22	D22	X2	x2	X2
Gasschieber	40	40	40	40	50	40
Chokeart	Klappchoke	Klappchoke	Klappchoke	Klappchoke	Ziehchoke	Klappchoke
Anschluss Ansaugstuzen	28,6mm	31 mm	31 mm	36 mm	36 mm	36 mm
Anschluss Luftfilter	38 mm	39 mm	39 mm	42/60 mm	42/60 mm	42/60 mm
Einstellschrauben	rechts	links	links	links	rechts	links
Anschluss Seilzug	6mm	6mm	6 mm	6 mm	6 mm	6 mm
Höhe Anschlusskante ASS oben	34mm	40mm	40 mm	44 mm	44 mm	44 mm
Tiefe Anschlusskante ASS unten	48mm	45mm	53 mm	48 mm	48 mm	54 mm
Gesamtbreite	82mm	82mm	82 mm	82 mm	88 mm	82 mm
Schwimmernadelventil	200	200	200	200	200	200

MIKUNI

Vergaserbestückung MIKUNI	40075000	40074000	40060000	40070000	40071000	40072000	40073000
	MIKUNI	MIKUNI	MIKUNI	MIKUNI	MIKUNI	MIKUNI	MIKUNI
Vergaser	TM24	TM 28	TMX 27	TMX 30	TMX 32	TMX 35	TMX 38
Hauptdüse	190	180	180	195	220	350	410
Nebendüse	15	15	30	40	25	20	20
Powerjetdüse	x	x	85	80	x	x	50
Gasschieber	3.0	2.5	2.5	4.0	3.5	6.0	3.5
Chokeart	Klappchoke	Klappchoke	Klappchoke	Klappchoke	Klappchoke	Klappchoke	Klappchoke
Anschluss Ansaugstuzen	31 mm	33 mm	33 mm	36 mm	40 mm	40 mm	44 mm
Anschluss Luftfilter	44 mm	44 mm	44 mm	50 mm	62 mm	62 mm	62 mm
Einstellschrauben	links	links	links	links	links	links	links
Anschluss Seilzug	-	6 mm	6 mm	6 mm	6 mm	6 mm	6 mm
Höhe Anschlusskante ASS oben	44 mm	54 mm	55 mm	59 mm	58 mm	55 mm	52 mm
Tiefe Anschlusskante ASS unten	47 mm	52 mm	52 mm	56 mm	60 mm	61 mm	60 mm
Gesamtbreite	82 mm	96 mm	96 mm	95 mm	95 mm	96 mm	95 mm
Schwimmernadelventil	2,5	2,5	2,5	2,5	3,5	3,5	3,5

DELLORTO CARBURATORI

Vergaserbestückung VHS	40050000	40051000	40053000	40052000	40041000	40042000	40043000	40044000
	DELL´ORTO	DELL´ORTO	DELL´ORTO	DELL´ORTO	DELL´ORTO	DELL´ORTO	DELL´ORTO	DELL´ORTO
Vergaser	VHSB 34LD	VHSB 34QD	VHSB 38DD	VHSC 39,5BD	VHSH 30CS	VHST 24BS	VHST 26BS	VHST 28BS
Hauptdüse	160	168	185	215	180	128	128	142
Nebendüse	B40	30	50	42	60	S42	S42	S35
Chokedüse	60	60	60	60	60	60	60	60
Mischrohr	DP266	FN266	DQ268	DQ262	DP268	HE265	HE265	HE269
Düsennadel	K57	K27	K46	K89	K98	D48	D48	D41
Gasschieber	40	40	40	40	50.D1	55	55	55
Chokeart	Ziehchoke	Klappchoke	Klappchoke	Ziehchoke	Klappchoke	Klappchocke	Klappchoke	Klappchoke
Anschluss Ansaugstuzen	44 mm	44 mm	45 mm		35 mm	36 mm	36 mm	36 mm
Anschluss Luftfilter	64 mm	64 mm	64 mm		64 mm	50 mm	50 mm	50 mm
Einstellschrauben	rechts	rechts	rechts		links	links	links	50 mm
Anschluss Seilzug	6 mm	5 mm	6 mm		6 mm	5 mm	5 mm	5 mm
Höhe Anschlusskante ASS oben	70 mm	56 mm	58 mm		51 mm	40 mm	42 mm	40 mm
Tiefe Anschlusskante ASS unten	64 mm	62 mm	62 mm		66 mm	48 mm	50 mm	50 mm
Gesamtbreite	90 mm	98 mm	98 mm		85 mm	82 mm	84 mm	84 mm
Schwimmernadelventil	300	150	350	300	300	270	270	270

Vergaser KEIHIN - PWK 28-38 Flachschieber §

Die **KEIHIN PWK Flachschieber** Serie gehört zu den absoluten High End Vergasern. Extrem hochwertig und auf geringstem Toleranzniveau produziert, ist sie momentan in Puncto Qualität und Leistung unübertroffen. Auch YAMAHA hat sich deshalb für KEIHIN als Erstausrüster im Bereich PWK Vergaser entschieden. Die einzelnen Vergaserbereiche lassen sich in der Regel sehr sauber voneinander trennen und jeweils präzise einstellen. Der KEIHIN PWK reagiert dadurch schnell auf Gaswechsel und liefert eine solide Leistung über das gesamte Drehzahlband. Das macht ihn nicht nur im Rennsport zur ersten Wahl er ist auch für hochleistungsgetunte Straßenmotoren jenseits der 30 PS Marke unverzichtbar.

Wir haben die leistungsstarken KEIHIN PWK Vergaser in den Größen 28-35mm im Programm. Vor allem der PWK 35 Airstriker ist dabei die perfekte Ergänzung zu Membransystemen auf RD350 Basis. Die KEIHIN Vergaser sind durchgehend mit einer Powerjetdüse ausgestattet, die den Motor unter Vollast auch dann zuverlässig mit ausreichend Gemisch versorgt, wenn man sich für eine relativ magere Hauptdüse entscheidet. Auf der Rennstrecke unverzichtbar.

FAZIT High End Tuningvergaser. Oft kopiert und nie erreicht.

SIP-TIPP Optimale Ergänzung zum Ansaugstutzen MMW2 (Art.-Nr. 408121J0). DELL'ORTO Düsensets (z.B. Hauptdüse Art.-Nr. KODB0010 und Nebendüse Art.-Nr. KODC0010) erleichtern auch hier die Abstimmung!

Vergaser KEIHIN - PWK Flachschieber	Anschlussweite			
	Motor	Luftfilter	Art.-Nr.	€
PWK 28	35mm	49mm	61828000	189,00
PWK 33	42mm	59mm	61833000	209,00
PWK 35	42mm	59mm	61835000	229,00
PWK 35 Air	42mm	59mm	61835AS0	239,00
PWK 38 Air	46mm	63mm	61838AS0	259,00











Vergaser KOSO - PWK 28-34 Flachschieber §

Die **KOSO Flachschieber Vergaser** basieren in ihrer Bauweise auf der KEIHIN PWK Serie und schließen viele Vorzüge des Originals ein. Sie zeichnen sich durch eine kompakte Bauweise aus, sind mit einem verchromten Schieber ausgestattet und haben einen CNC gefrästen Ansaugweg. Dank Powerjetdüse lässt sich der Motor im mittleren Drehzahlbereich magerer abstimmen, ohne unter Volllast zu sehr abzumagern.

Wir haben die KOSO Vergaser von 28-39mm für den 39mm Motoranschluss im Programm. Den KOSO 28-32 können wir zudem, speziell umgearbeitet, in der gängigen 36mm Anschlussweite anbieten.

Neben einem Verbindungsgummi und entsprechender Schelle sind auch zwei Haupt- und Nebendüsen im Lieferumfang enthalten. Um den Vergaser optimal an den Motor und Einsatzzweck anzupassen, empfiehlt es sich jedoch, mit einem kompletten Düsenset zu arbeiten.

Vergaser KOSO PWK Flachschieber	Anschlussweite			
	Motor	Luftfilter	Art.-Nr.	€
PWK 28	36mm	55mm	KO928011	117,00
PWK 30	36mm	55mm	KO928012	137,00
PWK 32	36mm	55mm	KO928013	152,00
PWK 28	39mm	55mm	KO928001	97,00
PWK 30	39mm	55mm	KO928002	127,00
PWK 32	39mm	55mm	KO928003	129,00
PWK 34	39mm	55mm	KO928004	136,00



FAZIT Unschlagbares Preis-Leistungsverhältnis und damit eine gute Alternative zu MIKUNI und Co.

SIP-TIPP Passenden Luftfilter (z.B. Art.-Nr. 40338000) mitbestellen. Düsensets (z.B. Hauptdüsen Art.-Nr. KODB0010 und Nebendüsen Art.-Nr. KODC0010) erleichtern die Arbeit beim Abstimmen.

SIP-COMMUNITY User Automobiler über Art.-Nr. KO928001: „Top Vergaser. Power wie die Sau im Vergleich zu einem gleichgroßen Trommelvergaser."





KAUF TIPP

Hauptdüsenset für PWK Vergaser

Die **Hauptdüse** sorgt dafür, dass immer die exakt richtige Menge an Benzin zur Vormischung zu Verfügung steht. Wird die Hauptdüse verändert, wirkt sich das vor allem auf den mittleren und oberen Drehzahlbereich aus. Wir haben die 6-Kant Hauptdüsen in den Größen 100-172, passend für die KOSO/KEIHIN/PWK Vergaser sowohl im 5er Set (100-108, 110-118, 120-128, 130-138, 140-148, 150-150) als auch im 10er Set (von KOSO, 122-145 und 150-172) im Angebot.

SIP-TIPP Düsen gelegentlich mit Düsenreiniger (Art.-Nr. 55033000) behandeln.

Hauptdüsenset KOSO (10 Düsen), 6-Kant, für KOSO/KEIHIN/PWK Vergaser	Art.-Nr.	€
122 bis 145	KODB0010	20,00
150 bis 172	KODB0012	20,00

Hauptdüsenset (5 Düsen), 6-Kant, für KOSO/KEIHIN/PWK Vergaser	Art.-Nr.	€
100 bis 108	61810000	10,00
110 bis 118	61811000	10,00
120 bis 128	61812000	10,00
130 bis 138	61813000	10,00
140 bis 148	61814000	10,00
150 bis 158	61815000	10,00



KODB0010 KODC0010



Nebendüse PWK Vergaser

Die **Nebendüse** beeinflusst hauptsächlich den unteren und mittleren Drehzahlbereich. Läuft der Roller im Standgas unruhig, kann dies durch die Auswahl einer geeigneten Nebendüse behoben werden.

Wir bieten deshalb **KOSO** Nebendüsen, passend für die KOSO/KEIHIN/PWK Vergaser im Zehnerset (35-58) an. So kann man sicher sein, beim Abstimmen die passende Düse zur Hand zu haben.

FAZIT Unverzichtbar für ein präzises Abstimmen der Leerlaufeinstellung.

SIP-TIPP Zur optimalen Pflege, Vergaser regelmäßig mit Vergaserreiniger (Art.-Nr. 55034000) behandeln.

Nebendüsenset KOSO (10 Düsen), für KOSO/KEIHIN/PWK Vergaser	Art.-Nr.	€
35 bis 58	KODC0010	22,90

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Vergaser Technik

Aufgaben

Der Vergaser sorgt dafür, dass Kraftstoff (= Benzin/Öl Gemisch) und Luft im richtigen Verhältnis gemischt werden.

Zu fettes Gemisch: Ist der Benzinanteil zu hoch, verliert der Motor an Leistung und verschwendet Kraftstoff, da nicht genügend Sauerstoff für eine effiziente Verbrennung zur Verfügung steht.

Zu mageres Gemisch: Das Verdampfen des Benzins trägt auch zur Kühlung des Motors bei. Enthält das Gemisch zu wenig Benzin, verbrennt es bei höheren Temperaturen. Kann der Motor die Hitze nicht entsprechend schnell ableiten, führt dies oft zu Klemmern oder einem Loch im Kolben.

Der Vergaser muss in jeder Situation (abhängig von Drehzahl, Gasstellung und Umwelteinflüssen) das exakt richtige Gemisch zur Verfügung stellen. Die einzigen Variablen sind dabei Schieberposition und Luftdruck. Gerade deshalb ist das ‚Abstimmen' oder ‚Eindüsen' des Vergasers (d.h. die Verwendung von exakt zum jeweiligen Setup passenden Komponenten) ausgesprochen wichtig. Eine Abstimmung, die auf Meereshöhe funktioniert, wird im Gebirge zu fett sein, da hier der Partialdruck niedriger ist -> Umbedüsung bei Touren.

Funktionsweise

Der Vergaser macht sich das Prinzip von Bernoulli zunutze. Das besagt, dass ein Fluid beim Passieren einer Engstelle schneller fließt und gleichzeitig einen geringeren Druck aufweist. Beim Vergaser ist dieses Fluid Luft, die durch den sich verjüngenden Vergasertrichter (Venturi) in ihrer Strömung beeinflusst wird. Während die Luft schnell durch den Trichter in Richtung Motor strömt, entsteht an der Engstelle ein Unterdruck. Dieser saugt aus verschiedenen Öffnungen des Vergasers Benzin, und reichert die vorbeiströmende Luft damit an.

So funktioniert der Venturi- bzw. Bernoulli-Effekt, z.B. bei einem Ansaugtrichter:



Der Querschnitt des Durchlasses wird verringert, es entsteht ein Unterdruck und das Gemisch strömt mit höherer Geschwindigkeit.

Die unterschiedlichen Strömungskreisläufe des Benzins im Vergaser sind notwendig, um den Motor bei allen Schieberstellungen und Geschwindigkeiten mit der richtigen Kraftstoffmenge zu versorgen. Teilweise überlappen sich die Arbeitsbereiche der einzelnen Kreisläufe (was das Einstellen des Vergasers erschwert) und man muss versuchen, eine möglichst effektive Balance zwischen ihnen zu erzielen.

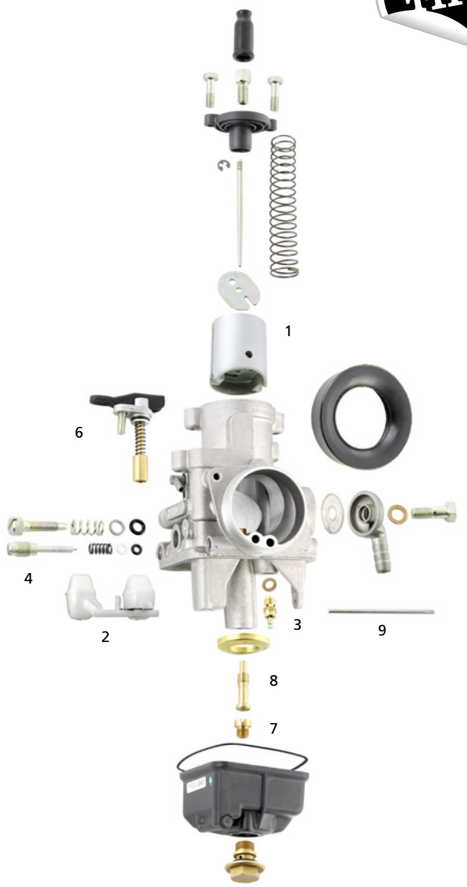
Die Einzelteile

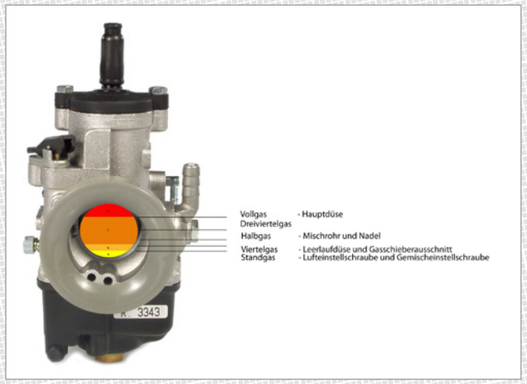
1 Gasschieber: Durch den Gasschieber wird der Luftstrom zum Motor begrenzt. Seine Position bestimmt man durch das Drehen am Gasgriff während der Fahrt. Für einige Vergasermodelle gibt es Gasschieber mit unterschiedlich großen Ausschnitten (sog. Cutaways) auf der Unterseite. Diese sind maßgeblich für die Menge an Gemisch verantwortlich, die beim Gasgeben zur Verfügung gestellt wird.

- Kein bzw. kleiner Cutaway (= geringer Luftanteil) = fett
- Großer Cutaway (= hoher Luftanteil) = mager

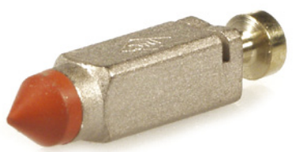
2 Schwimmer und Schwimmernadelventil: Um effektiv arbeiten zu können, benötigt der Vergaser einen konstanten Benzinstand in der Schwimmerkammer. Deshalb verfügt er über einen Schwimmer und eine Nadel mit Gummispitze. Bei zu geringem Benzinstand öffnet diese Nadel ein Ventil, und verschließt es wieder, wenn der maximale Füllstand erreicht ist. Das Ventil muss dabei groß genug sein, die Schwimmerkammer schneller zu füllen, als die Vergaserdüsen sie leeren. Falls aufgrund einer ungünstigen Vergaserposition, zu niedrigem Tank oder bei Tuninghärte-

TECH TIPP





Schwimmernadel SI



fällen die reine Schwerkraft es nicht schafft die Schwimmerkammer zu füllen, kann eine Benzinpumpe Abhilfe schaffen.

- Ein größeres Schwimmernadelventil füllt die Schwimmerkammer zwar zuverlässig, ist aber anfällig für Erschütterungen und Neigung des Vergasers und lässt den Vergaser leicht überlaufen.
- Je schwerer der Schwimmer, desto höher der Füllstand in der Schwimmerkammer und desto fetter das Gemisch in den Benzinkreisläufen des Vergasers.
- Die Schwimmerhöhe (bei der das Ventil schließt) kann angepasst werden, indem man die Klammer, die Nadel und Schwimmer verbindet, etwas biegt. Methoden und präzise Angaben zur Regulierung der Schwimmerhöhe sind bei jedem Modell unterschiedlich, hier hilft nur „try and error".

3 Nebendüse: Die Nebendüse ist hauptsächlich für eine gleichmäßige Mischung im Leerlauf und bei geringer Öffnung des Schiebers zuständig. Abgesehen vom Dell'Orto SI (denn dort ist es genau andersherum) gilt dabei:

- Groß = fett
- Klein = mager

4 Gemischeinstellschraube: Alternative zur Luftschraube (siehe unten). Die Einstellschraube reguliert den Kraftstoffanteil im Leerlaufgemisch. Die meisten Dell'Orto PHB/SHB Vergaser haben eine Gemischeinstellschraube.

- Schraube herausdrehen = Leerlaufgemisch anfetten
- Schraube hineindrehen = Leerlaufgemisch abmagern

5 Luftschraube: Eine Alternative zur Gemischeinstellschraube (siehe oben). Die Luftschraube reguliert den Luftanteil im Leerlaufgemisch. Besitzt ein Vergaser (z.B.: MIKUNI TMX) eine Luftschraube, befindet sich diese vor dem Gasschieber.

- Schraube hineindrehen = Leerlaufgemisch anfetten
- Schraube herausdrehen = Leerlaufgemisch abmagern

6 Choke: Der gezogene Choke stellt beim Starten des Rollers ein extrafettes Gemisch bereit. Bei manchen Vergasern kann die Größe der Chokedüse im Vergaser verändert werden.

- Große Düse = Fettes Gemisch bei gezogenem Choke
- Kleine Düse = Mageres Gemisch bei gezogenem Choke

Chokedüse SHB



7 Hauptdüse: Die Hauptdüse beeinflusst den Benzinanteil im Gemisch vor allem bei halb bis vollständig geöffnetem Schieber.

- Groß = fett
- Klein = mager

Hauptdüsen PHB 6mm



8 Mischrohr: Bevor das Gemisch in den Vergasertrichter gesaugt wird, wird das von der Hauptdüse zu Verfügung gestellte Benzin im Vergaserkörper mit Luft gemischt, um es in kleinere Partikel aufzubrechen. Bei einigen Vergasern kann man die Größe des Mischrohrs variieren. Der Durchmesser des Mischrohrs und die Form der Düsennadel hängen dabei zusammen.

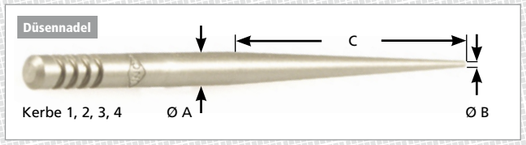
- Großer Mischrohrdurchmesser/dünne Nadel = fett
- Kleiner Mischrohrdurchmesser /dicke Nadel = mager

Mischrohr PHB



9 Düsennadel: Die Mischrohre von modernen Vergasern (nicht SI) arbeiten in Verbindung mit einer kegelförmigen Nadel, die am Gasschieber befestigt ist. Diese Verbindung reguliert den Benzinfluss bei teilweise geöffnetem Schieber. Die Nadel hat normalerweise einen Clip an ihrem dicken Ende, dessen Position ausschlaggebend dafür ist, wie weit sie in das Mischrohr eintaucht. Die Clippositionen sind für gewöhnlich von oben nach unten (mager > fett) durchnummeriert. Die oberste Position wird dabei oft als ‚T1' bezeichnet. Es gibt die Nadeln mit unterschiedlichen Durchmessern des zylindrischen Teils (=Ø A), unterschiedlicher Länge des sich verjüngenden Teils (=C) und unterschiedlichen Durchmessern der Spitze (=Ø B).

Düsennadel



Der zylindrische Teil der Nadel bestimmt das Mischungsverhältnis bei ca. ¼ geöffnetem Gasschieber. Je größer Ø A, desto magerer das Gemisch.

Zwischen ¼ und ¾ geöffnetem Schieber bestimmt der Durchmesser der Nadelspitze die Gemisch-Zusammensetzung. Bei konstanten Werten von A und C gilt auch hier: je größer Ø B, desto magerer das Gemisch.

Bleiben beide Durchmesser (A und B) gleich, wirkt sich eine Änderung der Länge C darauf aus, zu welchem Zeitpunkt das Gemisch angereichert wird. Je länger C, desto früher beginnt die Anreicherungsphase. Auch durch die Veränderung der Clipposition an der Nadel kann der Wirkungsbereich C beeinflusst werden.

- Clip unten = fett
- Clip oben = mager

- Dünne Nadel = fett
- Dicke Nadel = mager

Übersicht Düsennadeln

Nadeltyp	Ø A	Ø B	C
X1 PHBH	2.48	1.20	26
X2 PHBH	2.50	1.80	24
X3 PHBH	2.46	1.60	22
X7 PHBH	2.50	1.80	20
X15 PHBH	2.50	0.80	26
X27 PHBH	2.48	1.40	20
X30 PHBH	2.50	1.00	28
D22 PHBL	2.50	1.40	18
D24 PHBL	2.50	0.60	20
D26 PHBL	2.50	1.40	20
D30 PHBL	2.50	0.60	18
D32 PHBL	2.50	1.00	18
D33 PHBL	2.50	1.00	20
D41 PHBL/VHST	2.52	1.00	24.5
D43 PHBL/VHST	2.50	0.60	26
D45 PHBL/VHST	2.50	0.60	26
D47 PHBL/VHST	2.50	1.45	26
D48 PHBL/VHST	2.50	0.80	26
D49 PHBL/VHST	2.50	1.45	26
D50 PHBL/VHST	2.50	0.80	30

Hauptluftkorrekturdüse: Die älteren Dell'Orto SI Vergaser haben keine Düsennadel. Der Benzinfluss wird hier ausschließlich durch den Luftdruck reguliert. Dazu sind sie mit einer Hauptluftkorrekturdüse (HLK) ausgestattet, die oben auf dem Düsenstock über Mischrohr und Hauptdüse sitzt.

- Große HLK = mager bei niedriger Drehzahl und geringer Schieberöffnung
- Kleine HLK = fett bei niedriger Drehzahl und geringer Schieberöffnung

Powerjet Düse: Einige Vergaser besitzen noch einen weiteren Kreislauf, der Benzin direkt aus der Schwimmerkammer durch einen Schlauch in den Vergasertrichter abzieht. Beeinflussen lässt sich dieser Kreislauf entweder durch die zugehörige Düse im Vergasertrichter (oft oben) oder eine Einstellschraube. Sitzt die Düse über dem Schieber bedeutet das, dass der Benzinkreislauf nur dann aktiv wird, wenn die Strömungsgeschwindigkeit der Luft im Vergaser sehr hoch ist: das ist bei weit geöffnetem Schieber und hohen Drehzahlen der Fall. Die Powerjet Düse kann mit einer etwas kleineren Hauptdüse kombiniert werden um eine bessere Gemischbildung bei niedrigen Drehzahlen zu erreichen und bei hohen Drehzahlen trotzdem genug Benzin zu Verfügung zu haben.

- Große Powerjetdüse = fett bei hoher Drehzahl/weiter Schieberöffnung
- Kleine Powerjetdüse = mager bei hoher Drehzahl/weiter Schieberöffnung

Welcher Vergaser für welchen Einsatzbereich?

Die ideale Vergasergröße für eine bestimmte Motorgröße oder Tuningstufe anzugeben, ist schwierig. Realistisch betrachtet hängt sie weniger von der Leistung des Motors ab, als vielmehr davon, wie man diese nutzen möchte:

- **Standardgröße:** Wünscht man sich einen sparsamen, haltbaren Motor mit ordentlichem Luftfiltersystem, ist der Originalvergaser bzw. ein gut abgestimmter Vergaser, der dem jeweiligen Motor weitgehend entspricht, keine schlechte Wahl. Fährt man zum Beispiel einen 133ccm Zylinder auf einer 50ccm Smallframe, kann man den Standard (19mm oder 20mm) Vergaser und Ansaugstutzen der 125ccm Smallframes benutzen. Ein Standardvergaser wird den Roller natürlich nicht zu Spitzenleistungen auflaufen lassen, trotzdem ergeben z.B. ein 210ccm Malossi Zylinder und ein 24er SI-Vergaser ein zuverlässiges Setup, das absolut original aussieht und trotzdem über 20 PS abliefern kann.

- **24-30mm:** Für Roller >125ccm findet man in diesem Bereich auf jeden Fall einen guten Kompromiss zwischen Leistung, Verbrauch und Alltagstauglichkeit. Je größer der Trichter im Verhältnis zur Motorleistung gewählt wird, desto kleiner ist der Vakuumeffekt, der bei niedrigen Drehzahlen entsteht. Entsprechend schwieriger wird es, den Vergaser so zu bedüsen, dass trotzdem alle Drehzahlbereiche gut fahrbar sind.

- **> 30mm:** Solange der Vergaser nicht um einiges größer ist, als der Ansaugstutzen auf dem er sitzt, wird ein großer Vergaser vor allem im mittleren und hohen Drehzahlbereich von High End Motoren deutlich mehr Power freisetzen. Das geschieht allerdings zum einen auf Kosten einer sauberen Mischung im niedrigen Drehzahlbereich und schlägt sich zum anderen im Verbrauch nieder. Denn wo mehr Luft strömt, muss auch mehr Benzin fließen.

Vergasertypen

- **Fallstromvergaser:** Largeframe-Vergaser wie die SI-Serie von DELL´ORTO, bei denen die Luft eher vertikal als horizontal strömt.

- **Trommelvergaser:** Diese Vergaser – PHB und SHB Vergaser – sind zuverlässig sowie einfach und kostengünstig hergestellt. Deshalb wurden in der Vergangenheit viele Zweiräder standardmäßig damit ausgestattet.

- **Flachschiebervergaser:** Diese Vergaser wurden entwickelt um den Hohlraum unter dem Schieber zu minimieren und somit die Turbulenzen zu beheben, die den maximalen Luftstrom bisher behindert hatten. Sie leisten deshalb in der Regel mehr als Trommelvergaser der gleichen Größe. z.B. DELL´ORTO VHST, MIKUNI TMX, ...

- **Ovale Bohrung:** Ist der Venturitrichter eines Vergasers höher als breit, wird dies oft als ovale Bohrung bezeichnet. Diese hat den Vorteil, dass der Venturi Bereich mit zunehmender Schieberöffnung progressiv angelegt ist. Das vereint die Vorteile von kleineren Vergasern (sauberes Mischen bei wenig geöffnetem Schieber) mit den Vorzügen von großen Vergasern (höheres Flussvolumen). Moderne Variationen verwenden auch andere Trichterformen (Herz, o.ä.), um diesen Effekt weiter zu verstärken. z.B. DELL´ORTO VHSB 34QD.

(Text: Sticky)

TECH TIPP





Toni, SIP beantwortet:

Wie berechne ich die richtige Vergasergröße?



Does size matter? Nicht immer ist der größte Vergaser auch der beste. Bei zu großem Vergaser bricht beim plötzlichen Öffnen des Gasschiebers die Saugwirkung zusammen, des Motor säuft ab. Das Saugvermögen des Kurbelgehäuses beeinflusst die Vergasergröße. Es hängt vom Hubraum und dem Pumpvermögen des Kolbens ab. Und es gibt den sogenannten k-Faktor: Tourenroller oder Rennmaschine? Etwa 0,7-0,9 sind ein guter Anhalt.

Diese Formel wird üblicherweise zur Ermittlung der Vergasergröße verwendet:

$$d = k * \sqrt{V_h * n}$$

d = Vergaserdurchmesser in mm
k = k-Faktor zwischen etwa 0,7-0,9
Vh = Hubraum Zylinder in Liter
n = Drehzahl max. Leistung U/min.

Bei einem MALOSSI 210ccm Zylinder mit umfassender Peripherie wie SIP Performance Auspuff, Membranansaugstutzen, Langhubwelle etc. ergibt sich so dieser Wert:

$$d = 0,9 * \sqrt{0,22 * 6000}$$

d = 32,7mm



Ansaugstutzen

Der Ansaugstutzen stellt die Verbindung zwischen Vergaser und Motor her. Man unterscheidet zwischen Drehschieberansaugstutzen (Kurbelwelle steuert Öffnungszeiten) und Membranansaugstutzen (der Unterdruck im Kurbelgehäuse öffnet hier die Membranplättchen und ist so für die Gemischzufuhr unabhängig von den Einlasssteuerzeiten der Kurbelwelle verantwortlich). Ansaugung über das Kurbelgehäuse bedeutet generell einen langen Ansaugweg, der allerdings für mehr Drehmoment sorgt und so eine gute Wahl für Tourenmotoren sein kann.

Auch lange Einlassteuerzeiten lassen sich so ausgleichen, der „Blowback" (siehe Kurbelwellen) lässt sich in den Griff bekommen. Ein Membranansaugstutzen ist auch eine Option wenn der Drehschiebereinlass am Kurbelgehäuse beschädigt ist. Die TASSINARI Membran mit 8 Klappen beispielsweise bietet optimale Strömungsverhältnisse und Setup Möglichkeiten für High-End Tuner.

Ein Direktansaugstutzen sitzt direkt auf dem Zylinder was den Vorteil eines kurzen Ansaugweges und sehr direkten Ansprechverhaltens bietet. Eine weitere Sonderform sind Doppelansaugstutzen, die in einigen Motorlayouts Sinn machen und für optimale Füllung sorgen.

Luftfilter

Erste Aufgabe des Luftfilters ist - nomen est omen - die Filterung der angesaugten Luft von Schmutzpartikeln, die im Zylinder für schwere Schäden sorgen können. Durch die Form des Luftfilters oder gar Ansaugtrichter kann die Strömung des Gas-Benzingemisches beinflusst werden. Auch Geräuschdämmung gehört zu den Aufgaben eines Luftfilters.

Benzin & Öl

Benzin ist der Lebenssaft des Motors und was Vitamine für uns Menschen sind, stellen Oktan und Additive für den Motor dar. Wir empfehlen immer mindestens 95 Oktan Sprit, besser „Super Plus" 98 Oktan zu fahren. Der neue E10 Sprit kann durch das enthaltene agressive Ethanol die empfindlichen Wellendichtringe beschädigen, wir raten von der Verwendung bei alten Motorrollern ab. Hersteller PIAGGIO hat auf Anfrage eine Freigabe für E10 Sprit erst für Fahrzeuge ab Baujahr 2000 erteilt. Bei Zweitaktern eine besonders wichtige Komponente ist das beigemischte Öl. Teil- oder vollsynthetische Öle sind einfacheren mineralischen Ölen in jedem Fall vorzuziehen. An der Tankstelle finden sich häufig weniger hochwertige Öle zu überhöhten Preisen. Wir bieten mit unseren SIP Formula Produkten sehr hochwertige Öle zu dauerhaft günstigen Preisen an.



Katalog DELL'ORTO

99530000

Wer die Funktionen seines Vergasers genau kennt und weiß, wie man ihn gezielt abstimmt, hat man mehr Freude daran. Der **DELL´ORTO Katalog Vergaserabstimmung** gehört zur Pflichtlektüre für alle Tuner, die mehr über die Technik ihres DELL'ORTO Vergasers erfahren wollen. Mit vielen Abbildungen werden darin ausführlich die Arbeitsweise, Funktion und Abstimmung der DELL´ ORTO Vergaser beschrieben.

FR2IT Für mehr Freude am Tuningvergaser!

SIP-TIPP Das passende Getränk zur DELL'ORTO Lektüre: Art.-Nr. BARBERADASTI

Katalog DELL`ORTO		Art.-Nr.	€
Vergaserabstimmung	32 Seiten	99530000	17,00





Ansaugstutzen SHB Standard Drehschieber

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Verbaut man einen neuen/größeren Vergaser, ist darauf zu achten, dass auch ein entsprechend zugehöriger Ansaugstutzen verwendet wird. Wir führen für die DELL'ORTO SHB Standard Vergaser (für Smallframe mit Drehschieber) deshalb zahlreiche Ansaugstutzen mit einem Durchlass von 16-24mm. Jedoch ist bei der Bestellung Vorsicht geboten, denn auch bei Ansaugstutzen mit gleichem Durchlass ändert sich zwischen den unterschiedlichen Modellen nicht nur der Biegeradius der Stutzen, sondern auch der Durchmesser des Vergaseranschlusses und die Befestigung mit zwei oder (bei den Smallframes der PK XL Serie) drei Löchern/Stehbolzen. Für eine einwandfreie Funktion ist es wichtig, einen Ansaugstutzen zu wählen, der eine passende Anschlussverbindung sowohl zum Vergaser als auch zum Motor aufweist. Wir schlüsseln die Bemaßungen der Vergaser und Ansaugstutzen sowie die jeweils zugehörigen Modelle deshalb genau auf.

FRZIT „Jeder Topf hat seinen Deckel und jeder Vergaser seinen passenden Ansaugstutzen."

SIP-TIPP Dichtung Ansaugstutzen/Motor (z.B. Art.-Nr. 78543000), Ansaugstutzenhülse (z.B. 16mm für SHB16 Art.-Nr. 11000300) und Ansauggummi (z.B. Art.-Nr. 71813000) gleich mit bestellen.

SIP-COMMUNITY User kolbenfresser über Art.-Nr. 21500040:
„Fein. Hat wirklich eine optimal Passform. Auch an angrenzende Teile. Sehr zu empfehlen. Vor allem Preis/Leistung."



Ansaugstutzen SHB Standard		Durchlass	Anschluss	Befestigung	Art.-Nr.	€
für Vespa 50/N/L/R/Revival/Special	SHB 16.10/16.12	16mm	19,5mm	2-Loch	21500040	14,90
für Vespa 50 S/Special/SR/SS/90/R/SS/125 VMA1	SHB 16.16	18mm	21,5mm	2-Loch	21500050	12,90
für Vespa 100/S/125 PV	SHBC 19.19	20mm	23,0mm	2-Loch	15800000	17,90
für Vespa 50 SR/125 ET3	SHBC 19.19	20mm	23,0mm	2-Loch	15801000	17,90
für Vespa PK50/S/SS	SHB 16.10/16.12	16mm	19,5mm	2-Loch	21501500	14,90
für Vespa PK50XL/FL/HP/N//XL2	SHB 16.12	16mm	19,5mm	3-Loch	21503300	16,90
für Vespa PK50/S/SS	SHB 16.15/16.16	18mm	21,5mm	2-Loch	21501400	14,90
für Vespa PK50XL/FL/HP/N//XL2	SHB 16.15/16.16	18mm	21,5mm	3-Loch	21503200	14,90
für Vespa PK80/100/125/S/Elestart	SHBC 19.19E	20mm	23,0mm	2-Loch	15815000	14,90
für Vespa PK125 XL	SHBC 19.19E	20mm	23,0mm	3-Loch	15820000	14,90
für Vespa PK 125 ETS/XL/N/XL2/Elestart	SHBC 20L	24mm	27,0mm	3-Loch	15821000	18,90

Ansaugstutzen SERIE PRO §

für Vespa 50-125/PV/ET3 mit PK 3-Loch Motor

Rüstet man ein älteres Smallframe-Modell auf einen technisch ansprechenden PK-Motor um, treten häufig Probleme auf, da der Ansaugstutzen, der für den PK Motor benötigt wird (3-Loch Befestigung) in Form und Biegeradius nicht zum Smallframe-Chassis passt. Bisher konnte man dieses Problem nur durch größere Modifikationen am Chassis (durch Ausschneiden, bzw. Vergrößern des bestehenden Ausschnitts) beheben. Wir haben nun spezielle Ansaugstutzen im Programm, die in Form und Biegung den 2-Loch Ansaugstutzen der älteren Smallframemodelle gleichen und gleichzeitig über eine 3-Lochbefestigung passend für den PK Motor verfügen. Der Ansaugstutzen passt sich damit optimal an die Form des Chassis an und die Umrüstung auf 3-Loch PK Motor wird zum Kinderspiel.

FRZIT „Unverzichtbar für die Umrüstung einer älteren Smallframe auf PK Motor."

SIP-TIPP Ansauggummi (z.B. Art.-Nr. 71813000) und Dichtung Ansaugstutzen/Motor (z.B. Art.-Nr. 19693100) gleich mit bestellen.



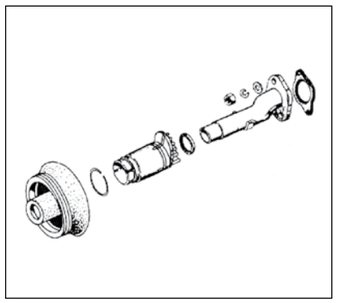
Ansaugstutzen SERIE PRO 3-Loch --> für Vespa 50-125/PV/ET3		Durchlass	Anschluss	Befestigung	Art.-Nr.	€
SERIE PRO für Vespa 50/N/L/R/Revival/Special	SHB 16.10/16.12	16mm	19,5mm	3-Loch	21500060	39,00
SERIE PRO für Vespa 50 S/Special/SR/SS/90/R/SS/125 VMA1	SHB 16.16	18mm	21,5mm	3-Loch	21500070	39,00
SERIE PRO für Vespa 50 SR/100/S/125 PV/ET3	SHBC 19.19	20mm	23mm	3-Loch	21500080	39,00

Zubehör Ansaugstutzen SHB			Art.-Nr.	€
Ansaugstutzenhülse	für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS/90/R/SS/125 VMA1	für SHB 16.10/16.16	11000300	5,60
Ansaugstutzenhülse	für Vespa 50 SR/100/S/125 PV/ET3	für SHB 19.19	11251700	5,60
Ansaugstutzenhülse	für Vespa PK50/S/SS/XL/FL/HP/N//XL2	für SHB 16.10/16.12/16.15/16.16	17872700	7,70
Ansaugstutzenhülse	für Vespa PK80/100/125/S/XL	für SHB 19.19E	19677800	7,70
Klemmring Anstaugstutzenhülse	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2		11000700	1,60
Dichtring Ansaugstutzenhülse	für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS/90/R/SS/125 VMA1/PK50/S/SS/XL/FL/HP/N//XL2	für SHB 16	87880000	1,60
Dichtring Ansaugstutzenhülse	für Vespa 50 SR/100/S/125 PV/ET3/PK80/100/125/S/XL	für SHB 19	87970000	1,60
Dichtung Ansaugstutzen	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50/S/SS/80-125/S	2-Loch	78543000	1,40
Dichtung Ansaugstutzen	für Vespa PK50XL/FL/HP/N//XL2/125 ETS/XL/N/XL2	3-Loch	19693100	1,40
Ansauggummi	für Vespa PK50-125/S/XL/XL2		17869400	7,50
Ansauggummi	für Vespa 50-125/PV/ET3		71813000	9,50
Schelle Vergaser	für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS/90/R/SS/125 VMA1/PK50/S/XL/XL2	für SHB 16	13657700	8,90
Schelle Vergaser	für Vespa 50 SR/100/S/125 PV/ET3/PK80/100/125/S/XL	für SHB 19	13657800	8,90



ERSATZTEILKATALOG : EXPLOSIONSZEICHNUNGEN

Weitere Ersatzteile für SHB Ansaugstutzen gibt es unter
www.sip-scootershop.com/ersatzteile





§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Ansaugstutzen SPORT / RACE Drehschieber §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Bei der Bearbeitung eines Smallframemotors stößt man in Puncto Vergaser schnell an gewisse Grenzen, da die originalen DELL'ORTO SHB 16-20 Vergaser nicht ausreichen, um einen getunten Motor angemessen mit Gemisch zu versorgen. Die Umrüstung auf ein leistungsfähiges Membran-System scheint hier oft die einzige Alternative. Der Motor muss dazu jedoch massiv bearbeitet werden und einmal vorgenommen, lassen sich die Veränderungen am Gehäuse nicht rückgängig machen. Die Ansaugstutzen SPORT/RACE für Drehschieber sind hier ein eleganter Plan B, denn sie bieten die Möglichkeit, den originalen DELL'ORTO SHB durch einen leistungsfähigeren Tuning-Vergaser mit bis zu 36mm Durchlass zu ersetzen.

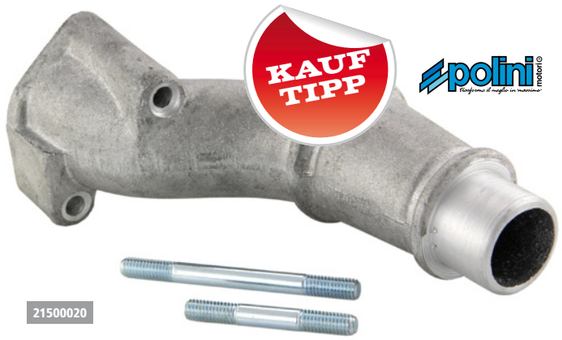
Wir haben die **Ansaugstutzen SPORT für Drehschieber >20mm** sowohl von **POLINI**, als auch von **MALOSSI** im Angebot. Das Sortiment von POLINI umfasst dabei sowohl einen Ansaugstutzen für den DELL'ORTO PHBL 24 (mit Steckverbindung und 2- oder 3-Loch Befestigung), als auch für den DELL'ORTO PHBH 28/30 (mit Gummiverbindung) passend für V50-125/PV/ET3 Chassis mit originalem 2-Loch oder 3-Loch PK Motor. MALOSSI rundet das Angebot durch Ansaugstutzen für den DELL'ORTO PHBL 24/25 (mit Gummiverbindung) und den DELL'ORTO PHBL 24 (mit Steckverbindung) ab. Auch die MALOSSI Ansaugstutzen sind sowohl für die älteren Smallframe-Modelle mit 2-Loch, als auch für die neueren PK-Modelle mit 3-Loch Befestigung erhältlich.

Wer das Maximum will, muss entsprechende Querschnitte fahren. Der **PARMAKIT Ansaugstutzen RACE für Drehschieber** bietet mit einem Durchlass von satten 34mm die ideale Basis für Vergaser >28mm. Auch LAURO CAFFORIO bietet für seine **FALC** Drehschieber Zylinderkits einen mächtigen Ansaugstutzen mit 36mm Innendurchmesser an. Perfekt, um den Motor richtig zu beatmen und mit ausreichend Gemisch zu versorgen. Der Karosseriedurchgang sollte auf Grund des Ansaugrohrdurchmessers zusätzlich erweitert werden.

FAZIT „Es muss nicht immer ein Membrankit sein. Auch ein Drehschieber-Motor kann mit einem entsprechend großen Vergaser zu ordentlicher Leistung auflaufen."

SIP-TIPP Verbindungsgummi gleich mit bestellen. Ram Air Luftfilter (z.B. Art.-Nr. 40391000) sind eine perfekte Ergänzung.

SIP-COMMUNITY User Emmanuel über Art.-Nr. 21500020:
„Good performance. Good with Dell'Orto 24."













Ansaugstutzen SPORT/RACE Drehschieber			Durchlass	Anschluss			Art.-Nr.	€
POLINI	für Vespa 50-125/PV/ET3	PHBL 24	23mm	28,5mm	Steckverb.	2-Loch	21500020	29,00
MALOSSI	für Vespa 50-125/PV/ET3	PHBL 24/25	24mm	30mm	Gummiverb	2-Loch	24646000	49,00
POLINI	für Vespa 50-125/PV/ET3	PHBH 28/30	30mm	36mm	Gummiverb	2-Loch	21504340	55,00
POLINI	für Vespa 50-125/PV/ET3	PHBH 28/30	30mm	36mm	Gummiverb	3-Loch	21504350	55,00
POLINI	für Vespa PK50 XL/FL/HP/N/Rush/XL2/125 ETS/N/XL/2	PHBL 24	23mm	28,5mm	Steckverb.	3-Loch	21501620	29,00
MALOSSI	für Vespa PK50-125/S	PHBL 24/25	24mm	30mm	Gummiverb	2-Loch	20464700	49,00
MALOSSI	für Vespa PK50-125/S	PHBL 24	24mm	28,5mm	Steckverb.	2-Loch	M024956B	39,00
MALOSSI	für Vespa PK50 XL/FL/HP/N/Rush/XL2/125ETS/N/XL/2	PHBL 24	24mm	28,5mm	Steckverb.	3-Loch	M024957B	49,00
FALC	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50XL/FL/HP//N/RUSH/ XL2/125 ETS/N/XL/2	VHSB38	38mm	46mm	Gummiverb	3-Loch	40441010	149,00
PARMAKIT	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S	TMX35	34mm	39mm	Gummiverb	2-Loch	75042400	89,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

SIP DYNO
LEISTUNGSMESSUNG 2.0



„SIP-Dyno" ist die konsequente Weiterentwicklung der „GSF-Dyno" Software von Tom Avsic.

SIP-Dyno ist eine Software zur Leistungsbestimmung von Rollern. Sie funktioniert ganz ähnlich wie die Software eines Leistungsprüfstands, nur werden beim SIP-Dyno die Testläufe nicht auf dem Prüfstand gefahren sondern auf der Straße. Statt eine massive Metallrolle zu beschleunigen, wie auf einem Rollenprüfstand, wird fahrenderweise der Roller auf der Straße beschleunigt. Zu Deutsch: Man setzt sich drauf und gibt Vollgas. Je schneller der Roller beschleunigt, desto größer ist seine Leistung.

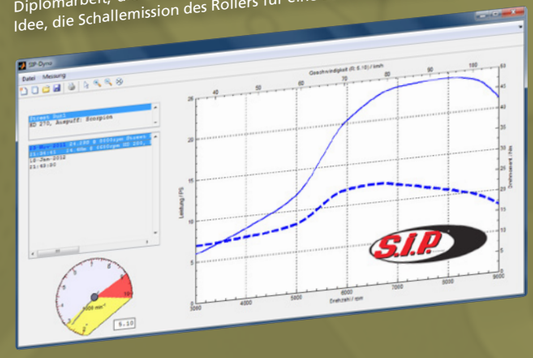
Die Software muss also feststellen, wie schnell der Roller beschleunigt und das macht sie im einfachsten Fall über die digitale Signalverarbeitung der Motorgeräusche. Einige von euch denken jetzt vielleicht: „Ja ja, je lauter desto stärker der Motor, den kennen wir schon!" Dass das so nicht richtig ist, mussten wir alle schon zu Beginn unseres Schrauberdaseins lernen. Die Lautstärke hat auch wirklich nichts damit zu tun. Der SIP-Dyno kann die Drehzahl des Motors erfassen, je schneller diese nach oben schießt, desto stärker der Motor (bei sonst gleichen Bedingungen). Denn glücklicherweise bleibt, solange man den Gang nicht wechselt, das Übersetzungsverhältnis bei unseren klassischen Rollern gleich. So kann aus der Drehzahl die Geschwindigkeit berechnet werden und aus der Geschwindigkeitsänderung, ja die Beschleunigung ist, die Leistung. Damit die berechnete Leistung einem realistischen Wert entspricht, müssen die Werte Gesamtgewicht, Reifenumfang und Übersetzung möglichst genau in das Programm eingegeben werden.

Verbesserungen der neuen Version:

Echtzeit-Auswertung: Man kann sich den Laptop auf den Schoß legen, die Messung machen und dabei zusehen, wie die Kurve entsteht. Weiterhin ist die Auswertung übersichtlicher und informativer und die Oberfläche benutzerfreundlicher gestaltet.

Natürlich ist der SIP-Dyno wie bereits der GSF-Dyno kostenfrei. Ihr könnt hier immer die aktuellste Version downloaden:
http://tinyurl.com/sipdyno

Jahrgang 1973 hat sich Tom seine erste Vespa mit 16 Jahren geholt und ist bis heute seinem Hobby treu geblieben. Fasziniert an Motorrollern hat ihn schon immer die wartungsfreundliche Technik, die viel Raum für Tuning-Experimente bot. Durch die Online-Communities von SIP und GSF und den Besuch von Treffen wurde der Kontakt zu anderen Rollerfahrern intensiver. Etwas aus der Not heraus ist dann der Software-Dyno entstanden. Echte Prüfstandsmessungen sind teuer und meist mit langen Anfahrtswegen verbunden. Als Student der Meeresphysik schrieb Tom an seiner Diplomarbeit, die etwas mit Wasserschall zu tun hatte. Damals kam die Idee, die Schallemission des Rollers für eine Leistungsmessung zu nutzen.





SIP Dyno Download
Einfach QR Code z.B. mit dem App „ScanLife" auf Deinem Smartphone scannen.

So geht´s:

Step 1: Tonaufnahme starten und Roller mit niedrigen Drehzahlen in den dritten Gang schalten.
Step 2: in niedrigen Drehzahlen an die Messstelle heranrollen...
Step 3: ...dort angekommen Vollgas geben und bis Drehzahlmaximum nicht vom Gas gehen.
Step 4: ist das Drehzahlmaximum erreicht, vom Gas gehen,Kupplung ziehen und in Leerlauf schalten.
Step 5: Tonaufnahme stoppen.
Step 6: Aufnahme mit SIP-Dyno auswerten um das Leistungsdiagramm zu erhalten.

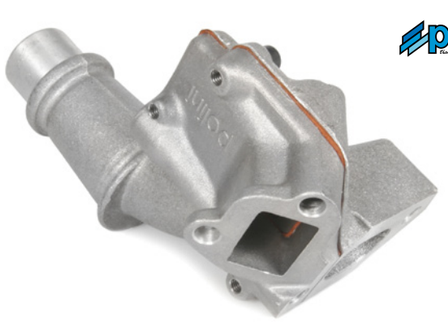
Ansaugstutzen POLINI Doppelansauger §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Den Allrounder unter den 130ccm Rennzylindern von **POLINI** gibt es nicht nur mit Gehäuseeinlass, sondern auch als Doppelansauger. Dieser saugt gleichzeitig über einen Gehäuseeinlass und einen Membraneinlass am Zylinder an. Dadurch erhöht sich der Füllungsgrad und damit auch Leistung und mögliche Höchstgeschwindigkeit. Wir haben den dazu passenden **Ansaugstutzen** sowohl für der DELL'ORTO SHBC 19.19, als auch für der DELL'ORTO PHBL 24 (jeweils mit Steckverbindung, und je nach Modell mit 2- sowie 3-Loch Befestigung) im Angebot. Achtung! Durch die Geometrie des Ansaugstutzens kann der Doppelansauger nicht hochgesetzt werden.

FREIT Doppelt hält besser. Optimale Zylinderfüllung durch zweifachen Ansaugvorgang.

SIP-TIPP GRAND-SPORT Kolbenringe (z.B. Art.-Nr. 75020110) und MMW Zylinderkopf (z.B. Art.-Nr. 38543800) machen den Doppelansauger ready to race.







21501120

Ansaugstutzen POLINI Doppelansauger			Durchlass	Anschluss	Befestigung		Art.-Nr.	€
POLINI	für Vespa 50-125/PV/ET3	SHBC 19.19	20mm	23mm	Steckverb.	2-Loch	21501120	69,00
POLINI	für Vespa 50-125/PV/ET3	PHBL 24	23mm	28,5mm	Steckverb.	2-Loch	21501130	69,00
POLINI	für Vespa PK50-125/S	SHBC 19.19E	20mm	23mm	Steckverb.	2-Loch	21502000	69,00
POLINI	für Vespa PK50-125/S	PHBL 24	23mm	28,5mm	Steckverb.	2-Loch	21502100	69,00
POLINI	für Vespa PK50 XL/FL/HP/N/Rush/ XL2/125 ETS/N/XL/2	SHBC 19.19E	20mm	23mm	Steckverb.	3-Loch	21502900	69,00
POLINI	für Vespa PK50 XL/FL/HP/N/Rush/ XL2/125 ETS/N/XL/2	PHBL 24	23mm	28,5mm	Steckverb.	3-Loch	21502910	69,00

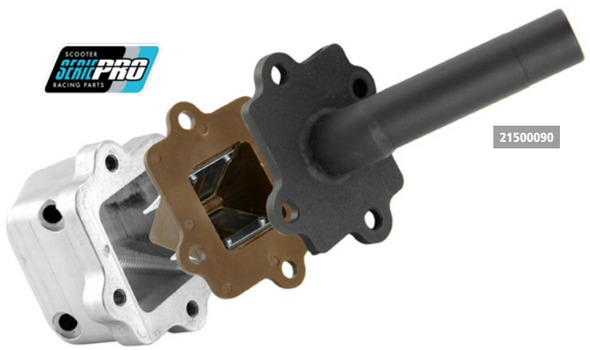
Ansaugstutzen Membran SERIE PRO §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Ist die Dichtfläche des Drehschiebereinlasses beschädigt, kann nicht mehr genügend Druck aufgebaut werden, um das Gasgemisch in den Brennraum zu befördern. Der Roller springt nicht an und hat kein ausreichendes Standgas mehr. Um diesen Defekt zu beheben, ohne das originale 50ccm Setup zu ändern, oder gar ein neues Gehäuse besorgen zu müssen, bieten wir in der **SERIE PRO** mit dem **Ansaugstutzen Membran** nun endlich eine solide Lösung zur Reparatur der beschädigten Drehschieberdichtfläche speziell für den DELL'ORTO SHB 16.10 und die PK 50. Der Membran-Ansaugstutzen kann ohne Modifikationen an Motor oder Chassis einfach aufgeschraubt werden. Er übernimmt die Aufgabe der defekten Drehschiebersteuerung und die Vespa läuft wieder. Der Ansaugstutzen ist mit 2- oder 3-Lochbefestigung erhältlich.

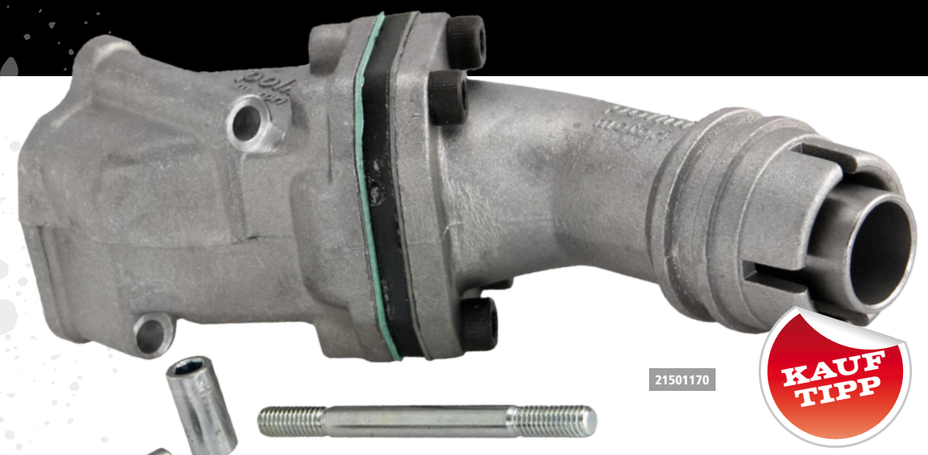
FREIT Schnelle Lösung bei beschädigtem Drehschiebereinlass.

SIP-COMMUNITY User Pierre über Art.-Nr. 21500100:
„Plug&Play. Einfacher kann man einen kaputten Drehschieber nicht reparieren."



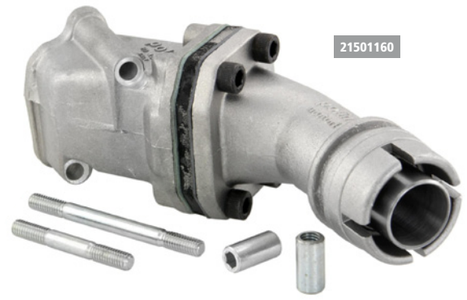
21500090

Ansaugstutzen SERIE PRO Membran --> für Vespa 50/PK50 2-/3-Loch			Durchlass	Anschluss	Befestigung	Art.-Nr.	€
SERIE PRO	für Vespa 50/N/L/R/Revival/Special	SHB 16.10/16.12	16mm	19,5mm	2-Loch	21500090	129,00
SERIE PRO	für Vespa PK50/S/SS	SHB 16.15/16.16	18mm	21,5mm	2-Loch	21500100	139,00
SERIE PRO	für Vespa PK50XL/FL/HP/N/XL2	SHB 16.15/16.16	18mm	21,5mm	3-Loch	21500110	139,00



21501170

KAUF TIPP



21501160



Höchstleistung mit Verbindungsstücken von MRP!
für POLINI Ansaugstutzen
Art.-Nr. 22159430 69,00 €
für Malossi Ansaugstutzen
Art.-Nr. 22159420 69,00 €

Ansaugstutzen Membran §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Nicht nur, wenn man auf der Suche nach einem ordentlichen Plus an Leistung ist, kann eine Umrüstung auf Membransteuerung sinnvoll sein. Vor allem wenn die Dichtfläche des Drehschiebereinlasses beschädigt ist, wird der Einbau einer Membran unausweichlich, um den Motor weiter fahren zu können. Der Ansaugstutzen muss hierfür ausgetauscht werden.

Wir haben deshalb eine große Auswahl an **Membranansaugstutzen** passend für **DELL'ORTO SHB** und PHB Vergaser im Programm. **POLINI** bietet diese vom SHB 16.16 – PHBL 24 (je nach Modell mit 2- oder 3-Lochbefestigung) mit Steckverbindung an. Von **MALOSSI** kommen zusätzlich sehr hochwertige Membran-Ansaugstutzen mit Gummiverbindung, passend für den PHBL 24/25. Diese haben einen etwas größeren effektiven Querschnitt und eigenen sich dank Gummiverbindung auch als Basis für größere Vergaser. Die MALOSSI Kits enthalten neben dem Membranblock auch alle zur Montage benötigten Kleinteile.

Auch für den **FABRIZI** Rennzylinder haben wir den passenden Membranansaugstutzen mit Gummiverbindung (Befestigung je nach Ausführung passend für 2- oder 3-Loch Motoren) im Programm. Er wird inklusive 6-Klappen Membran, Aluminiumverbindungsstück sowie des zur Montage benötigten Schrauben geliefert.

Zwar sind für den Umbau auf Membransteuerung größere Modifikationen am Gehäuse empfehlenswert, jedoch wird man dafür mit den Vorteilen eines Steuerungssystems belohnt, das den Motor unabhängig von den Einlasssteuerzeiten der Kurbelwelle mit Gemisch versorgt. Der Motor kann dadurch quasi selbst bestimmen, wann er Gemisch benötigt, und wann nicht. Vor allem die Ansaugstutzen für den PHBL 24/25 versprechen dabei mit passendem Vergaser und entsprechender Peripherie einen deutlichen Leistungszuwachs.

FREIT Rettet den Motor bei beschädigtem Drehschiebereinlass und gibt ihm nebenbei' die Sporen.

SIP-TIPP Eine Lippenwelle (z.B.: Art.-Nr. 46110000) macht die Umrüstung auf Membransteuerung perfekt. Der Fräsown Art.-Nr. 61626000) hilft beim Feinanpassen.

SIP-COMMUNITY User thibautfr über Art.-Nr. 21501150:
„Parfait!!!"



21502300



21501150

75048200





Ansaugstutzen Membran			Durchlass	Anschluss	Befestigung		Art.-Nr.	€
POLINI	für Vespa 50-125 VMA1	SHB 16.16	18mm	21,5mm	Steckverb.	2-Loch	21501170	89,00
POLINI	für Vespa 50-125/PV/ET3	SHBC 19.19	20mm	23,0mm	Steckverb.	2-Loch	21501160	89,00
POLINI	für Vespa 50-125/PV/ET3	PHBL 24	23mm	28,5mm	Steckverb.	2-Loch	21501150	89,00
MALOSSI	für Vespa 50-125/PV/ET3	PHBL 24/25	24,6mm	30mm	Gummiverb.	2-Loch	20545900	128,00
POLINI	für Vespa PK50-125/S	SHBC 19.19E	20mm	23,0mm	Steckverb.	2-Loch	21502030	89,00
POLINI	für Vespa PK50 XL/FL/HP/N/Rush/ XL2/125 ETS/N/XL/2	SHBC 19.19E	20mm	23,0mm	Steckverb.	3-Loch	21502310	89,00
POLINI	für Vespa PK50-125/S	PHBL 24	23mm	28,5mm	Steckverb.	2-Loch	21502020	89,00
MALOSSI	für Vespa PK50-125/S	PHBL 24/25	24,6mm	30mm	Gummiverb.	2-Loch	20546000	128,00
POLINI	für Vespa PK50 XL/FL/HP/N/Rush/ XL2/125 ETS/N/XL/2	PHBL 24	23mm	28,5mm	Steckverb.	3-Loch	21502300	89,00
MALOSSI	für Vespa PK50 XL/FL/HP/N/Rush/ XL2/125 ETS/N/XL/2	PHBL 24/25	24,6mm	30mm	Gummiverb.	3-Loch	20546100	128,00
FABRIZ	für Vespa 50-125/PV/ET3	PWK/TMX 38	38mm	45mm	Gummiverb.	2-Loch	75048200	294,00
FABRIZI	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2	PWK/TMX 38	38mm	45mm	Gummiverb.	3-Loch	75048300	294,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Ansaugstutzen MALOSSI Direktansauger §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Der MALOSSI 136 ccm eignet sich von seinem Aufbau her perfekt für eine Umrüstung auf einen Direkteinlass am Zylinder. Der Abschied von der Drehschiebersteuerung ermöglicht einen größeren Einlassquerschnitt, das macht den Zylinder mit entsprechender Peripherie über das gesamte Drehzahlband zu einem echten Leistungspaket. Wir können den dazu benötigten **Ansaugstutzen** mit 22mm (für Malossi 112ccm) und 24mm (für Malossi 136ccm) Durchlass jeweils passend für den DELL'ORTO PHBL 24/25 anbieten. Der Ansaugstutzen wird mit einer Gummiverbindung befestigt. Der Membranblock sowie alle zur Montage benötigten Kleinteile sind im Kit enthalten.

FREIT Oldschool Tuning vom Feinsten. Gibt dem Malossi ordentlich die Sporen.

SIP-TIPP Mit dem Verbindungsstück MRP (Art.-Nr. 22159161) lassen sich Vergaser bis 30mm verbauen. Zum Feintuning Membranplättchen (z.B.: Art.-Nr. 27561400) in unterschiedlichen Stärken ausprobieren (dünner = bessere Gasannahme bei niedriger Drehzahl, dicker = höhere Drehzahl).



2047100

20471100



20462600



Ansaugstutzen Direktansauger		für		Durchlass	Anschluss	Befestigung	Art.-Nr.	€
MALOSSI	für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS	112ccm	PHBL 24/25	22mm	30mm	Gummiverb.	20462600	114,00
MALOSSI	für Vespa 90-125/PV/ET3	136ccm	PHBL 24/25	24mm	30mm	Gummiverb.	20471000	130,00
MALOSSI	für Vespa PK50-125/S/XL/XL2	136ccm	PHBL 24/25	24mm	30mm	Gummiverb.	20471100	130,00

Ansaugstutzen SERIE PRO by MRP für Malossi Direktansauger §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Der Malossi 136 Direktansauger war und ist ein äußerst leistungsfähiger und gleichzeitig zuverlässiger Zylinder. Vor allem in Verbindung mit einem großen Vergaser und RD 350 Membran läuft er zu Hochleistung auf. Speziell dafür haben wir in der **SERIE PRO** einen **Ansaugstutzen** für RD350 Membran passend auf den Direkteinlass des Malossi 136 Zylinders im Angebot.

Um ausreichend Platz für Membran und Ansaugstutzen zu schaffen muss zwar eine Kühlrippe entfernt werden, die Einlassdichtfläche braucht man jedoch nicht abzuplanen. Der Ansaugstutzen ist mit Langlöchern ausgestattet und kann damit auch bei höhergesetzen Zylindern ideal ans Rahmenloch angepasst werden.

Neben dem CNC-gefrästen Membranblock aus Aluminium und dem Ansaugstutzen aus Edelstahl sind auch ein Aluminium Spacer zur Abdichtung zwischen Membran und Membranblock sowie alle zur Montage benötigten Schrauben im Lieferumfang enthalten.

FREIT Verleiht dem Malossi Flügel!

SIP-TIPP Membran RD350 (Art.-Nr. 40310000) wird benötigt. Dichtung Membran (Art.-Nr. 78544000) und passenden Verbindungsgummi (z.B. Art-Nr. SIP0135) gleich mit bestellen.

MRP Chef Sebastian über Art.-Nr. 22159194:
„Querschnitt ohne Ende für den guten alten Malossi 136, denn der gehört noch lange nicht zum alten Eisen. Mit diesem RD350 Ansauger kann er nun mit den modernen Zylindern mithalten."

22159194



22159197



Ansaugstutzen		für		Durchlass	Anschluss	Art.-Nr.	€
MRP	für Vespa 50-125/PV/ET3	für MALOSSI Direktansauger, Membran RD350	PHBH/PWK 28/30/TMX27/30	29,8mm	33,5mm	22159194	139,00
MRP	für Vespa PK50-125/S/XL/XL2	für MALOSSI Direktansauger, Membran RD350	PHBH/PWK 28/30/TMX27/30	29,8mm	33,5mm	22159197	139,00

Ansaugstutzen Direktansauger PARMAKIT §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2

Für den direktgesaugten PARMAKIT Rennzylinder (Nicht W-force!) haben wir zwei passende Verbindungsstücke mit 25mm/30mm Durchlass sowie den passenden 4-Klappen Membranblock im Programm. Die Verbindungsstücke werden inklusive Verbindungsgummi und passenden Schlauchschellen geliefert. Der Membranblock kommt inklusive Stuffer-Einsatz und Dichtungen.

SIP-TIPP Harmoniert perfekt mit dem MIKUNI TMX 35. Anschlussdurchmesser beachten!



750412000

Ansaugstutzen	für	Durchlass	Anschluss		Art.-Nr.	€
PARMAKIT	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2	PHBL 24/25	25mm	30mm	Direktansauger	75041200	89,00
PARMAKIT	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2	PHBH/PWK 28/30/TMX27/30	30mm	36mm	Direktansauger	75042200	89,00
PARMAKIT	Membranblock PARMAKIT, 4-Klappen	-	-	-	Direktansauger	75042350	77,00

Ansaugstutzen FALC 36-38mm §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Wer das Maximum will, muss entsprechende Querschnitte fahren. **FALC** heißt auch hier die Lösung! LAURO CAFFORIO bietet für seine Rennzylinderkits auch einen mächtigen **Ansaugstutzen** für 180° gedrehte Zylinder an.

SIP-TIPP Ideal passend für unsere DELLORTO VHSB Vergaser ab 34mm, sowie MIKUNI TMX 38.



40441030

Ansaugstutzen 180° gedreht		für	Durchlass	Anschluss		Art.-Nr.	€
FALC	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2	TMX 38	38mm	46mm	180°	40441030	123,00

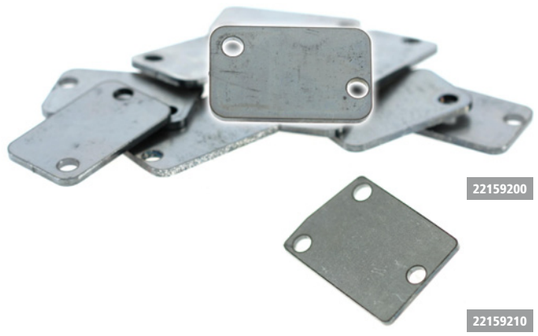
Verschlussplatte Gehäuseeinlass SERIE PRO by MRP §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Bei direktgesaugten Zylindern wie dem Malossi 136 oder Quattrini M1L, muss der originale Einlass am Motorgehäuse verschlossen werden. Die lasergeschnittenen **Verschlussplatten** aus der **SERIE PRO** eignen sich dazu perfekt die sehr passgenauen **MRP** sowohl für Motorgehäuse mit 2- (V50) als auch mit 3-Loch (PK) Befestigung erhältlich.

FREIT Klappe zu - Affe tot. Elegante Möglichkeit, den Einlass am Motorgehäuse dicht zu verschließen.

SIP-TIPP Dichtung Ansaugstutzen/Motor (z.B. Art.-Nr. 78543000) gleich mitbestellen.



22159200

22159210



Verschlussplatte Gehäuseeinlass			Art.-Nr.	€
MRP	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK	2-Loch	22159200	5,30
MRP	für Vespa PK50-125/S/XL/XL2	3-Loch	22159210	5,30

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

ALLE PREISANGABEN STAND 04/2012, INKL. 19% MWST. ZZGL. VERSAND, SIEHE LETZTE SEITE WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM

Verbindungsstücke SERIE PRO by MRP §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Sowohl die POLINI, als auch die MALOSSI Membran können mit der entsprechenden Peripherie mehr leisten, als man ihnen auf den ersten Blick zutraut. Jedoch bringt erst ein größerer Vergaser den erwünschten Leistungssprung nach vorn. Damit der große Vergaser-Querschnitt jedoch genutzt werden kann, wird ein entsprechend großer Ansaugstutzen benötigt. In der **SERIE PRO** bieten wir deshalb die **MRP Verbindugsstücke** mit 30mm Durchlass, passend für die POLINI und MALOSSI Membran im klassischen Smallframe-Chassis an. Auch für den MALOSSI Direktansauger haben wir ein entsprechendes Verbindungsstück im Angebot. Dieses gibt es nicht nur passend für die älteren Smallframe Modelle, sondern auch speziell für die PK Baureihe.

Für den QUATTRINI M1L Zylinder haben wir noch ein paar ganz besondere **MRP** Sahnestücke im Angebot: Für die Modelle ‚08 und ‚09 kann man sich hier nämlich für **Verbindungsstücke** mit bis zu 38mm Durchlass entscheiden und damit die Grenzen des Motortuning in Puncto Vergaser ausloten.

Das originale Verbindungsstück kann sowohl bei POLINI / MALOSSI als auch beim QUATTRINI Zylinder einfach abmontiert und gegen das größere Verbindungsstück aus der SERIE PRO ausgetauscht werden. Es sind keine weiteren Modifikationen an Motor oder Chassis nötig, denn an der Position des Vergasers im Rahmen ändert sich nichts.

FAHRT Lässt das bewährte Membransystem zusammen mit einem entsprechend großen Vergaser Plug&Play zu Höchstleistungen auflaufen.

SIP-TIPP Passenden Membrananansaugstutzen und Verbindungsgummi (z.B. Art.-Nr. SIP0135) gleich mit bestellen.

Hinweis:
Verbindungsstücke werden ohne Ansaugstutzen geliefert !


22159430

22159420


22159161


22159157


22159153

Verbindungsstück				Durchlass	Anschluss	Art.-Nr.	€
MRP	für Vespa 50-125/PV/ET3	für POLINI Membrananansaugstutzen	PHBH/PWK 28/30/TMX27/30	29,5mm	33,5mm	22159430	69,00
MRP	für Vespa 50-125/PV/ET3	für MALOSSI Membrananansaugstutzen	PHBH/PWK 28/30/TMX27/30	29,5mm	33,5mm	22159420	69,00
MRP	für Vespa 90-125/PV/ET3	für MALOSSI Direktansauger Membrananansaugstutzen	PHBH/PWK 28/30/TMX27/30	30mm	34mm	22159161	76,00
MRP	für Vespa PK80-125/S/XL/XL2	für MALOSSI Direktansauger Membrananansaugstutzen	PHBH/PWK 28/30/TMX27/30	30mm	34mm	22159252	76,00
MRP	für Vespa 125/PV/ET3/PK80-125	für Rennzylinder Quattrini M1L `09	PWK 34 / TMX 32-35	34mm	38mm	22159153	69,00
MRP	für Vespa 125/PV/ET3/PK80-125	für Rennzylinder Quattrini M1L `09	PWK 34 / TMX 32-35	36mm	38mm	22159154	69,00
MRP	für Vespa 125/PV/ET3/PK80-125	für Rennzylinder Quattrini M1L `09	TMX 38	38mm	43mm	22159155	69,00
MRP	für Vespa 125/PV/ET3/PK80-125	für Rennzylinder Quattrini M1L -> `08	PWK 34 / TMX 32-35	34mm	38mm	22159157	69,00
MRP	für Vespa 125/PV/ET3/PK80-125	für Rennzylinder Quattrini M1L -> `08	PWK 34 / TMX 32-35	36mm	38mm	22159158	69,00
MRP	für Vespa 125/PV/ET3/PK80-125	für Rennzylinder Quattrini M1L -> `08	TMX 38	38mm	43mm	22159159	69,00

Ansaugstutzen APE §

für APE 50

Auch für die APE 50 können wir ein umfassendes Sortiment an Ansaugstutzen anbieten. Neben dem Standardansaugstutzen (passend für den DELL'ORTO SHB 18.16) kann sich der APE Fahrer auch für einen Membranansaugstutzen aus dem Hause **POLINI** oder **MALOSSI** entscheiden. Ist die Drehschiebereinlassfläche am Motorgehäuse defekt, bieten die Ansaugstutzen passend für den DELL'ORTO SHBC 18.16 und SHBC 19.19 (jeweils Steckverbindung) eine gute Möglichkeit, den Motor weiterzufahren. Standardmäßig ist die APE 50 mit einer 3-Loch Aufnahme ausgestattet. Jedoch können auch problemlos 2-Loch Ansaugstutzen verbaut werden. Den dritten Stehbolzen dafür einfach demontieren.

Für alle, die auf der Suche nach einer ordentlichen Portion mehr Leistung sind, hat POLINI zusätzlich Ansaugstutzen passend für den DELL'ORTO PHBH 28/30 im Angebot. Diesen gibt es zusätzlich in einer kurzen Version (noch leistungsstärker, da verkürzter Ansaugweg). Diese lässt sich allerdings nur in Verbindung mit der verstärkten Motoraufnahme von POLINI (Ar.-Nr. 21401320) verbauen. Dank Gummiverbindung kann man hier auch problemlos größere Vergaser verbauen. Das gibt der Arbeitsbiene zusätzlich die Sporen.

FAHRT Ob original oder Tuning... Auch für die APE 50 gibt es für jeden Einsatzzweck einen passenden Stutzen.

SIP-TIPP Die verstärkte Motoraufnahme (Art.-Nr. 21401320) sorgt für sicheren Halt. Soll ein größerer Vergaser verbaut werden, passendes Gummiverbindungsstück gleich mit bestellen.

SIP-COMMUNITY **User Florian Wimmer über Art.-Nr. 21502700: „Einfach und schnelle Montage und eine gute Reparaturhilfe bei defekter Drehschieberfläche im Gehäuse ohne den Motor spalten zu müssen."**




15830000

21502700

21502730

M205826



Ansaugstutzen APE			Durchlass	Anschluss	Befestigung	Art.-Nr.	€
STANDARD	Ansaugstutzen SHB für PIAGGIO APE 50	SHB 18.16	19,3mm	23,0mm	Steckverb.	3-Loch	15830000	12,90
POLINI	Ansaugstutzen Membran PIAGGIO APE 50	SHBC 18.16	18mm	23mm	Steckverb.	2-Loch	21502700	87,00
POLINI	Ansaugstutzen Membran PIAGGIO APE 50	SHBC 19.19	19mm	23mm	Steckverb.	3-Loch	21502710	89,00
MALOSSI	Ansaugstutzen Membran PIAGGIO APE 50	SHBC 19.19	20mm	23mm	Steckverb.	2-Loch	M205826	119,00
POLINI	Ansaugstutzen Membran PIAGGIO APE 50	PHBH/PWK 28/30/ TMX27/30	30mm	36mm	Gummiverb.	3-Loch	21502720	99,00
POLINI	Ansaugstutzen Membran PIAGGIO APE 50	PHBH/PWK 28/30/ TMX27/30	30mm	36mm	Gummiverb.	3-Loch kurz!	21502730	99,00



Vergaserkits

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Die einfachste Möglichkeit, einen Motor auf einen Tuningvergaser umzurüsten, ist die Verwendung eines kompletten Vergaserkits. Dieses enthält neben dem entsprechenden Vergaser und Ansaugstutzen auch alle anderen zur Montage benötigten Komponenten wie Züge, Dichtungen und übrige Kleinteile. Die Bedüsung der Kits ist bereits vorabgestimmt. Das erleichtet die Arbeit beim Einstellen des Vergasers.

Vergaserkit ROAD §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Das **Vergaserkit SHB ROAD** für Drehschieber wird von uns aus Einzelteilen in Erstausrüsterqualität zusammengestellt. Neben einem DELL'ORTO SHB 19.19(E) Vergaser enthält es einen passenden Ansaugstutzen sowie alle Teile, die zur Montage eines neuen Vergasers benötigt werden. Das macht das Vergaserkit zum Rundum Sorglos Paket für alle, die einen Austauschvergaser benötigen. Als kleinen Bonus enthält das SHB ROAD Kit eine sportliche **POLINI** Airbox. Das Kit ist sowohl mit 2-, als auch mit 3-Lochbefestigung (passend für die PK XL Serie) erhältlich.

Auch die **Vergaserkits MALOSSI ROAD** für Drehschieber enthalten neben Vergaser (je nach Ausführung DELL'ORTO SHB 16.16-SHBC20.20E) und passendem Ansaugstutzen alle zur Montage benötigten Teile. Sie sind speziell für die Verwendung auf Malossi Setups optimiert. Für ältere Smallframe-Modelle werden sie dabei mit, für die PK Serie ohne Luftfilter geliefert. Die Befestigung erfolgt jeweils über eine Steckverbindung.

FAZIT Alles drin, was man braucht. Perfekt als Austausch für das Original sowie für leichtes Roadtuning.

SIP-TIPP Je nach Zusammenstellung des Kits Sportluftfilter und Düsenset zur Vergaserabstimmung (z.B. Ø5mm Art.-Nr. 40100000) mitbestellen.

KAUF TIPP



19622800



19622900



16106450



16106300

Vergaserkits Drehschieber, SHB ROAD inkl. POLINI Luftfilter				Befestigung	Luftfilter	Art.-Nr.	€
MALOSSI	für Vespa 50-125 VMA1	SHB 16.16	2-Loch	Steckverb.	mit	16106500	149,00
SERIE PRO	für Vespa 50-125/PV/ET3	SHBC 19.19	2-Loch	Steckverb.	mit	19622800	102,00
MALOSSI	für Vespa 50-125/PV/ET3	SHB 20.20	2-Loch	Steckverb.	mit	16106450	119,00
SERIE PRO	für Vespa PK50-125/S	SHBC 19.19E	2-Loch	Steckverb.	mit	19622900	102,00
SERIE PRO	für Vespa PK50 XL/XL2/FL/N/Rush/100-125 XL/XL2/N/ETS	SHBC 19.19E	3-Loch	Steckverb.	mit	19623000	102,00
MALOSSI	für Vespa PK50/S/SS	SHB 16.16F	2-Loch	Steckverb.	ohne	16106490	149,00
MALOSSI	für Vespa PK50XL/FL/HP/N//XL2	SHB 16.16F	3-Loch	Steckverb.	ohne	16108030	119,00
MALOSSI	für Vespa PK50-125XL/FL/N/Rush/XL2/ETS	SHBC 19.19E	3-Loch	Steckverb.	ohne	16106300	119,00
MALOSSI	für Vespa PK50-125XL/FL/N/Rush/XL2/ETS	SHBC 20.20E	3-Loch	Steckverb.	ohne	16108040	119,00

Vergaserkit SPORT §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Das Vergaserkit MALOSSI SPORT ist rund um den DELL'ORTO PHBL 24/25 aufgebaut und bringt die Drehschieber-Smallframe ordentlich auf Trab. Neben Vergaser und passendem Ansaugstutzen enthält das Kit auch alle zur Montage benötigten Kleinteile (Dichtungen, Züge) sowie einen MALOSSI Ansaugtrichter, der sich mit kurzem Ansaugweg und beschleunigter Ansaugströmung positiv auf die Leistungsentwicklung auswirkt.

Das PHBL 24 Kit (mit Steckverbindung) ist mit 2- und 3-Lochbefestigung erhältlich und passt dadurch auch auf die Modelle der PK XL Serie. Im Gegensatz zu Gummiverbindungsteilen ist eine Steckverbindung praktisch verschleißfrei und dadurch extrem sicher und haltbar. MALOSSI bietet die Vergaserkits grundsätzlich in zwei Versionen – einmal für 50ccm und einmal für 125ccm Motoren an. Die Vergaser sind dabei bereits auf den jeweils verbauten Zylinder abgestimmt.

FAZIT Perfekt für alle leistungshungrigen Drehschieberfahrer!

SIP-TIPP Neuen Benzinschlauch verwenden (z.B. Art.-Nr. 40280000). Zur optimalen Pflege, Vergaser regelmäßig mit Vergaserreiniger (Art.-Nr. 55034000) behandeln.

KAUF TIPP



16107460



16107480



16108570

Vergaserkit SPORT Drehschieber				Befestigung	Luftfilter	Art.-Nr.	€
MALOSSI	für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS	PHBL 25	2-Loch	Gummiverb.	Trichter	16107380	189,00
MALOSSI	für Vespa 90-125/PV/ET3	PHBL 25	2-Loch	Gummiverb.	Trichter	16107460	179,00
MALOSSI	für Vespa PK50/S/SS	PHBL 25	2-Loch	Gummiverb.	Trichter	16107420	189,00
MALOSSI	für Vespa PK80-125/S	PHBL 25	2-Loch	Gummiverb.	Trichter	16107480	179,00
MALOSSI	für Vespa PK80-125/S	PHBL 24	2-Loch	Steckverb.	Trichter	16108490	159,00
MALOSSI	für Vespa PK50-125XL/FL/N/Rush/XL2/ETS	PHBL 24	3-Loch	Steckverb.	Trichter	16108570	169,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

ALLE PREISANGABEN STAND 04/2012, INKL. 19% MWST. ZZGL. VERSAND, SIEHE LETZTE SEITE **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM**

Vergaserkit RACE §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Das **Vergaserkit POLINI RACE** beinhaltet in der Regel einen Vergaser der DELL'ORTO SHB Serie. Zusätzlich haben wir für die älteren Smallframes ein POLINI RACE Kit mit DELL'ORTO PHBL 24 im Angebot. Die POLINI Kits werden jeweils mit Steckverbindung befestigt und sind auf die 2-Loch Motoren der älteren Smallframe Modelle ausgelegt. Perfekt als schnelle Hilfe bei beschädigtem Drehschieber sowie zum dezenten Tuning für Smallframes bis ca. 130ccm. Die Kits **SERIE PRO RACE** rund um den SHBC 19.19E (gibt es auch mit 3-Loch Anschluss passend für die PK XL) sowie den SHB 16.16 (für für Vespa 50-90/125 VMA1), wurden bis vor einiger Zeit ebenfalls von POLINI geliefert. Mittlerweile werden sie direkt bei uns aus hochwertigen Originalteilen (POLINI, DELL'ORTO) zusammengestellt.

Alle, die es gerne eine Nummer größer hätten, sind mit den **Vergaserkits MALOSSI RACE** optimal bedient. Sie sind sowohl für 2- als auch für 3-Loch Motoren erhältlich und enthalten standardmäßig einen DELL'ORTO PHBL 25 Vergaser. Durch die Befestigung mit Gummiverbindung ist auch eine spätere Umrüstung auf größeren Vergaser nicht ausgeschlossen. Alle Kits werden komplett mit Vergaser, Membranansaugstutzen, Luftfilter sowie allen zur Montage benötigten Kleinteilen geliefert. MALOSSI bietet die Vergaserkits grundsätzlich in zwei Versionen – einmal für 50ccm und einmal für 125ccm Motoren - an. Die Vergaser sind dabei bereits auf den jeweils verbauten Zylinder abgestimmt.

Achtung! Die Kits lassen sich zwar theoretisch ohne Modifikationen am Motor verbauen und fahren, allerdings empfiehlt es sich - um die Vorteile einer Membransteuerung tatsächlich voll ausnutzen zu können - weitgreifende Veränderungen am Motor vorzunehmen (Drehschieberdichtfläche entfernen, Einlassquerschnitt an Ansaugstutzen anpassen, etc.). Diese können, einmal durchgeführt, nicht wieder rückgängig gemacht werden.

FAZIT Rundum Sorglos Paket zur Umrüstung auf Membransteuerung.

SIP-TIPP Lippenwelle (z.B.: Art.-Nr. 46110000) und Sportauspuff machen den Umbau auf Membran perfekt! Bedüsung des Vergasers vor der ersten Fahrt entsprechend anpassen. Düsenset (z.B. Art.-Nr. 40100000) verwenden.

Vergaserkit RACE Membran				Befestigung	Luftfilter	Art.-Nr.	€
SERIE PRO	für Vespa 50-90/125 VMA1	SHB 16.16	2-Loch	Steckverb.	mit	J17700170	149,00
SERIE PRO	für Vespa PK50-125/S	SHBC 19.19E	2-Loch	Steckverb.	mit	J17700210	149,00
SERIE PRO	für Vespa PK50-125XL/FL/N/Rush/XL2/ETS	SHBC 19.19E	3-Loch	Steckverb.	mit	J17700260	149,00
POLINI	für Vespa 50-125/PV/ET3	SHBC 19.19	2-Loch	Steckverb.	mit	17700160	149,00
POLINI	für Vespa 50-125/PV/ET3	PHBL 24	2-Loch	Steckverb.	mit	17700150	199,00
MALOSSI	für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS	PHBL 25	2-Loch	Gummiverb.	mit	16108390	229,00
MALOSSI	für Vespa 90-125/PV/ET3	PHBL 25	2-Loch	Gummiverb.	mit	16108470	209,00
MALOSSI	für Vespa PK50/S/SS	PHBL 25	2-Loch	Gummiverb.	mit	16108430	229,00
MALOSSI	für Vespa PK80-125/S	PHBL 25	2-Loch	Gummiverb.	mit	16108510	199,00
MALOSSI	für Vespa PK50XL/FL/HP/N//XL2	PHBL 25	3-Loch	Gummiverb.	mit	16108550	199,00
MALOSSI	für Vespa PK125 ETS/XL/N/XL2/Elestart	PHBL 25	3-Loch	Gummiverb.	mit	16108590	199,00



17700160



J17700210



J17700260



16108470

Vergaserkit MALOSSI Direktansauger §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL

Die Umrüstung auf Direkteinlass funktioniert beim MALOSSI 112ccm und 136ccm Zylinder am einfachsten mit einem kompletten Vergaserkit. Dieses enthält neben einem DELL'ORTO PHBL 24/25 Vergaser (mit Gummiverbindung) auch den benötigten Membranansaugstutzen, eine Verschlussplatte für den nicht mehr benötigten Gehäuseeinlass sowie alle zur Montage benötigten Kleinteile.

Der MALOSSI Sportluftfilter macht die Sache perfekt. Wir bieten das Vergaserkit (MALOSSI 112/136ccm) passend für ältere Smallframe Modelle an. Das 136ccm Kit haben wir zusätzlich passend für die PK Serie im Angebot.

FAZIT Direktangesaugt ist der MALOSSI besonders durchzugsstark und angenehm zu fahren.

SIP-TIPP Eine Vollwangenwelle (z.B. Art.-Nr. 45063000) und Rennauspuff (z.B. VSP Race Art.-Nr. VSP3W) sind ab sofort Pflicht. Ein Düsenset (z.B. Art.-Nr. 40270000) erleichtert das Abstimmen des Vergasers.

SIP-COMMUNITY User Tanja007 über Art.-Nr. 15120000:
„Perfekt für den Direkteinlass. So kann man meine Vespa 50 Special (1969) perfekt aufmöbeln."



16106920

Vergaserkit Direktansauger			Befestigung		Art.-Nr.	€
MALOSSI	für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS	PHBL 24/25	Gummiverb.	112ccm	16107110	219,00
MALOSSI	für Vespa 90-125/PV/ET3	PHBL 24/25	Gummiverb.	136ccm	15120000	209,00
MALOSSI	für Vespa 80-125/S/XL	PHBL 24/25	Gummiverb.	136ccm	16106920	209,00

Dichtsatz Ansaugstutzen

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Ist der Ansaugstutzen nicht perfekt abgedichtet, saugt der Motor statt frischem Gemisch Falschluft an und dreht unkontrolliert hoch. Deshalb sollte bei allen Arbeiten am Ansaugstutzen neue Dichtungen verwendet werden. Wir haben alle Dichtungen, die für die Montage eines **POLINI** oder **MALOSSI** Membranansaugstutzens auf einer Smallframe gebraucht werden, im Set verfügbar. So kann man sicher sein, alle benötigten Teile zur Hand zu haben.

FAZIT Enthält alle Dichtungen, die man zur Montage des Membranansaugstutzens braucht.

SIP-TIPP Wer auf Nummer sicher gehen will, kann zusätzlich Dichtmasse (Art.-Nr. 92110000) verwenden.



20901620



11443100

Dichtsatz für Membranansaugstutzen			Art.-Nr.	€
POLINI	für Vespa PK50 XL/FL/HP/N/Rush/XL2/125 ETS/N/XL/2	3-Loch	20901630	5,10
POLINI	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S	2-Loch	20901620	5,10
MALOSSI	für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125	2-Loch	11443100	6,30



§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



Ansaugstutzen Drehschieber §

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Steigert man die Leistung einer Largeframe durch Tuning-Maßnahmen, reicht der Originalvergaser schnell nicht mehr aus, um den Motor ausreichend mit Gemisch zu versorgen. Abhilfe schafft hier nur ein größerer Vergaser mit entsprechendem Ansaugstutzen. Wir haben deshalb **Ansaugstutzen für Drehschieber** im Angebot, mit denen der originalen DELL'ORTO SI durch einen leistungsfähigeren Tuning-Vergaser ersetzt werden kann. Der Drehschiebermotor lässt sich so - auch ohne Umrüstung auf Membran - mit einem Vergaser bis zu 30mm Durchlass ausstatten.

Der **POLINI** Ansaugstutzen besitzt einen Durchlass von 30mm und überzeugt durch hochwertige und passgenaue Verarbeitung. Der MALOSSI Drehschieber-Ansaugstutzen ist mit einem Durchlass von 28mm verfügbar. Er verschließt das Ölpumpenloch im Motorgehäuse. Das macht ihn zur ersten Wahl, wenn ein größerer Vergaser auf neuere (Lusso-) Motoren verbaut werden soll.

Auch von **ScootRS** haben wir einen Ansaugstutzen für Drehschieber im Programm. Dieser ist vor allem deshalb beliebt, weil der Vergaser damit auch ohne Modifikationen am Gehäuse in einer relativ geraden Position angebracht werden kann. Das ist wichtig, damit der Schwimmer des Vergasers präzise arbeiten kann.

MMW legt nochmal eine Schippe drauf und bietet neben einem Ansaugstutzen mit 30mm auch einen Stutzen mit 35mm Durchlass an. Hervorragend verarbeitet, garantiert die sanfte Biegung einen guten Durchfluss und dank drehbarem Oberteil kann der Vergaser optimal im Chassis positioniert werden. Die CNC gefräste Grundplatte des MMW Ansaugstutzens verfügt über eine seitliche Verlängerung, die das Ölpumpenloch bei Lussomotoren sicher verschließt. Das aus Edelstahl gefertigte Verbindungsstück ist mit einer Nut versehen, die den sicheren Sitz des Verbindungsgummis sicherstellt.

Auch in der **SERIE PRO** gehen wir in die Vollen und bieten neben dem klassischen 30mm Drehschieberansaugstutzen aus der Tuningschmiede **MRP** auch eine Version mit satten 36mm Durchlass an. Das Verbindungsstück lässt sich auf der Aluminiumplatte um 15° verdrehen. Dadurch lässt sich der Vergaser optimal zwischen Motor und Rahmen positionieren. Es wird kein Spacer benötigt und der Rahmen muss nicht modifiziert werden! Im Lieferumfang sind neben dem Verbindungsstück aus Edelstahl auch eine CNC gefrästen Aluminiumplatte (24mm) sowie alle zur Befestigung am Motorgehäuse benötigten Schrauben (inkl. M7) enthalten.

FREIT Entlocken dem Drehschieber-Motor zusammen mit einem entsprechend großen Vergaser ordentlich Leistung.

SIP-TIPP LUSSO-Fahrer aufgepasst! Bei Montage des POLINI Ansaugstutzens unbedingt Verschlusskappe SERIE PRO (Art.-Nr. 78220000) zur Abdichtung des Ölpumpenlochs mit bestellen. Eine Distanzplatte Ansaugstutzen (z.B. Art.-Nr. 22158600) hilft bei der optimalen Positionierung des Vergasers.

SIP-COMMUNITY **User görkman über Art.-Nr. 21501100:**
„Geiles Teil!"

MRP Chef Basti über Art.-Nr. 22159110:
„Es muss nicht immer Membran sein, wenn man auf der Suche nach Leistung ist!"

KAUF TIPP

polini motori



21501100

22158000 MALOSSI 61802000



40818000 M RACING 22159530 SCOOTER SERIE PRO RACING PARTS



SIP0135 22301200



Ansaugstutzen Drehschieber		Durchlass	Anschluss Vergaser	Art.-Nr.	€	Verbindungsgummi Art.-Nr.	€
MALOSSI	für PHBH 28/30	28mm	35mm	22158000	53,00	22301300	10,50
POLINI	für PHBH 28/30	30mm	36mm	21501100	29,00	22301200	6,10
SCOOTRS	für PHBH 28/30/VHST 28/VHSH 30/TMX 27/30	28mm	34mm	61802000	33,00	SIP0135	6,50
MMW	für PHBH 28/30/VHST 28/VHSH 30/TMX 27/30	30mm	36mm	40818000	116,00	SIP0135	6,50
MMW	für TMX 32/35/PWK 33/35	35mm	40mm	40819000	126,00	SIP0136	6,50
MRP	für TMX 27/30/PWK 28/30	30mm	34mm	22159530	116,00	SIP0135	6,50
MRP	für TMX 32/35/PWK 33/35	36mm	40mm	22159110	116,00	SIP0136	6,50

Spacer/Distanzplatte Ansaugstutzen POLINI/MALOSSI §

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Immer wieder steht man beim Einbau von großen Tuningvergasern vor Platzproblemen. Wir bieten in der **SERIE PRO** deshalb **Distanzplatten** aus 5/6mm Aluminium für Drehschieber Ansaugstutzen an.

SIP-TIPP Dichtung Motor/Ansaugstutzen (z.B. Art.-Nr. 9220300) in doppelter Ausführung gleich mit bestellen.

SIP-COMMUNITY **User vespa-and-more über Art.-Nr. 20545810:**
„Schön verarbeitet!"

Distanzplatte Ansaugstutzen		Art.-Nr.	€
für MALOSSI/POLINI Drehschieber	5mm	22158300	19,00
für MALOSSI/POLINI Drehschieber	6mm	22158600	19,00
für MALOSSI/POLINI Drehschieber	10mm	22158200	27,00

Ansaugstutzen Membran by Worb5 zur Instandsetzung Drehschieber §

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Jeder kennt es: Der Drehschieber hat den Dienst quittiert und der Motor läuft (vor allem im Standgas) nicht mehr. Eine defekte Drehschieber Dichtfläche wieder in Stand zu setzen ist jedoch so aufwändig, dass die einzig sinnvolle Option oft nur der radikale Umbau auf Membransteuerung ist. **Instandsetzungskits** bieten hier eine etwas einfachere Lösung:

Das **WORB5** Kit besteht aus einem LML Membranansaugstutzen mit gekürztem Anschlag, CNC gefräster Adapterplatte, einer modifizierten Membran mit 0,3 mm Carbon-Plättchen und einem Schraubensatz M7. Es wird einfach von außen zwischen Motorblock und Vergaserwanne gesetzt. Die Membran übernimmt fortan das Öffnen und Schließen des defekten Drehschiebereinlasses. Es sind dafür keine (bzw. nur minimale) Arbeiten am Motorblock nötig und auch die Gesamtbauhöhe (ca.16 mm höher) ergibt kein Problem am Rahmen. Die originale Kurbelwelle und der SI-Vergaser können weiter gefahren werden. Bei Motoren mit kleiner Dichtfläche am Motorblock muss diese durch Aufschweißen außen oder durch 2 Komponentenmetall ggfs. etwas erweitert werden.

Auch die italienische Tuningschmiede **DRT** bietet ein Reparaturmodul für defekte Largeframe Drehschieber an. Der Ansaugstutzen ist mit einer leistungsstarken 3-Klappenmembran ausgestattet und verfügt über einen großen Einlassquerschnitt. Der originale SI-Vergaser kann weiterverwendet werden und es entsteht - dank des versetzten Lochbilds zur Befestigung der Vergaserwanne/Vergaser - kein Platzproblem im Rahmen! Zusammen mit einem Drehschieber Ansaugstutzen von POLINI/MALOSSI/SCOOTRS, den man quasi als ‚Verbindungsstück' auf dem DRT Ansaugstutzen anbringt, können damit auch große Tuningvergaser gefahren werden. Um das DRT Kit zu verbauen, sind größere Modifikationen am Motorblock nötig. Bei Lusso-Modellen muss Material aufgeschweißt werden.

FREIT Die perfekte Lösung bei defektem Drehschieber!

SIP-TIPP In Verbindung mit Ansaugstutzen Drehschieber POLINI (Art.-Nr. 21501100) ist der DRT Ansaugstutzen auch mit Vergaser bis 30mm fahrbar.

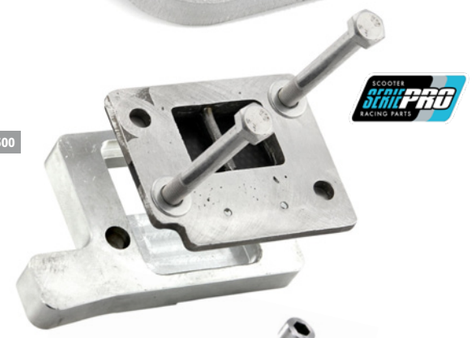


SCOOTER SERIE PRO RACING PARTS

22158300



40311500



D.R.T. DENIS RACING TEAM

40311600



Ansaugstutzen Membran		Art.-Nr.	€
WORB5	für SI Vergaser	40311500	169,00
DRT	für SI Vergaser	40311600	149,00

Toni, SIP beantwortet:

Seit ich einen großen Ansaugstutzen montiert habe, läuft bei meinem Motor hinten Öl raus.



Verbaut man einen Tuningansaugstutzen auf einer PX Lusso, muss das Ölpumpenloch abgedichtet werden, da der Motor sonst an dieser Stelle leckt. Am einfachsten geht das mit der Verschlusskappe Art.-Nr. 78220000.

Ansaugstutzen MALOSSI Membran §

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Die Umrüstung auf Membransteuerung ist nicht nur dann sinnvoll, wenn man auf der Suche nach mehr Leistung ist. Auch wenn die Dichtfläche des Drehschiebereinlasses beschädigt ist, wird der Einbau einer Membran notwendig, um den Motor weiter fahren zu können. Der Ansaugstutzen muss hierfür ebenfalls ausgetauscht werden.

Wir haben deshalb hochwertige MALOSSI Membran Ansaugstutzen im Programm. Dank Gummiverbindung können darauf auch problemlos größere Vergaser verbaut werden. Die MALOSSI Stutzen werden im Kit mit Membranblock, Aluminiumspacer und allen zur Montage benötigten Kleinteilen geliefert. Das Kit ist zudem ganz neu in der Version X360 mit einem modularen, um 360° drehbaren Verbindungsstück verfügbar. Das gewinkelte Verbindungsstück wird in eine Nut in der Aluminiumgrundplatte gesteckt und durch die Verschraubung der Grundplatte an den Ansaugstutzen gedrückt. Durch die individuelle Positionierung des Verbindungsstücks kann der Anschlusswinkel des Vergasers selbst bestimmt werden.

Die Verbindungsstücke sind auch einzeln (je nach Ausführung inkl. Membranblock) erhältlich. Neben den MALOSSI Verbindungsstücken haben wir auch hochwertige Aluminiumverbindungsstücke von SIP und WORB5 im Programm. Diese sind quasi verschleißfrei und garantieren einen dauerhaft sicheren Halt des Vergasers. Zwar sind für den Umbau auf Membransteuerung größere Modifikationen am Gehäuse empfehlenswert, jedoch wird man dafür mit den Vorteilen eines Steuerungssystems belohnt, das den Motor unabhängig von den Einlasssteuerzeiten der Kurbelwelle mit Gemisch versorgt. Der Motor kann dadurch quasi selbst bestimmen, wann er Gemisch benötigt, und wann nicht. Das garantiert eine effektivere Nutzung des Gemischs und verspricht mit entsprechend großem Vergaser und passend abgestimmter Peripherie einen deutlichen Leistungszuwachs.

FRAIT Rettet den Motor bei beschädigtem Drehschiebereinlass und eröffnet völlig neue Tuningperspektiven.

SIP-TIPP Eine Lippenwelle (z.B.: Art.-Nr. 46040000) macht die Umrüstung auf Membransteuerung perfekt. Der Frässtift (Art.-Nr. 61626000) hilft beim Anpassen.

SIP-COMMUNITY User richi über Art.-Nr. 40818000:
„Bringt dem Roller das, was Malossi schon immer verspricht."

Ansaugstutzen MALOSSI Membran	Durchlass	Anschluss	Art. Nr.	€
	für PHBH 28/30	30mm	35mm	20545800	132,00
X360	für PHBH 28/30	30mm	35mm	20151470	139,00

MALOSSI

20151470

KAUF TIPP



20545800



MALOSSI

40421000



MALOSSI

40420000



S.I.P.

40430000



S.I.P.

SIP0135



Verbindungsstück für Membranansaugstutzen MALOSSI		Durchlass	Anschluss	L x B	Art.-Nr.	€	Verbindungsgummi Art.-Nr.	€
MALOSSI X360 inkl. Membranblock	für PHBH 28/30	30mm	35mm	75x55mm	M2013801	85,00	-	-
MALOSSI X360	für PHBH 28/30	30mm	35mm	75x55mm	40421000	65,00	-	-
MALOSSI	für PHBH 28/30	30mm	35mm	76x55mm	40420000	36,00	-	-
SIP	für PHBH 28/30	31mm	35mm	73x52mm	40430000	38,00	SIP0135	6,50
WORB5	für TMX 27/30/PWK 28/30	30,8mm	35mm	73x52mm	40445000	70,00	SIP0135	6,50
WORB5	für TMX 32/35/PWK 33/35	35mm	40mm	73x52mm	40446000	70,00	SIP0136	6,50

Spacer/Distanzplatte für MALOSSI Membranansaugstutzen §

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Immer wieder steht man beim Einbau von großen Tuningvergasern vor Platzproblemen. Die tiefe Schwimmerkammer der MIKUNI Vergaser steht zum Beispiel oft an der Zylinderhaube an. In der SERIE PRO bieten wir deshalb eine Distanzplatte für MALOSSI Membranansaugstutzen an.

SIP-TIPP Dichtsatz Membranansaugstutzen (z.B. Art.-Nr. 9207000) gleich mit bestellen.

SIP-COMMUNITY User julespetules über Art.-Nr. 20545810:
„Wer den Malossi-Stutzen auf den Eingang anpassen will, sollte diese (10mm) oder zumindest die 5 mm Platte mitbestellen. Nur den Stutzen zu feilen ist kritisch, da die Druckkante relativ dünn wird."

20545810



Distanzplatte Ansaugstutzen		Art. Nr.	€
für MALOSSI Membran	10mm	20545810	22,00



Martin, SIP beantwortet:

Wenn ich mich auf meinen Roller setze, dreht er im Stand hoch!



Zuerst sollte kontrolliert werden, ob der Vergaser fest sitzt und alle Dichtungen intakt sind. Eine weitere häufige Fehlerquelle sind die Gummi Verbindungsstücke, die Vergaser und Ansaugstutzen miteinander verbinden. Diese werden im Lauf der Zeit spröde und reißen ein. SIP Gewebe-Verbindungsgummi und Aluminiumverbindungsstück schaffen hier Abhilfe.



§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

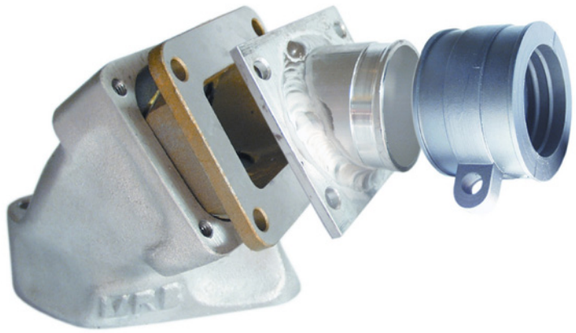
Ansaugstutzen MBD Membran RD350 §

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Für alle, die es gerne eine Nummer größer hätten, bieten wir den Klassiker der **Membranansaugstutzen** vom **MBD** für die RD350 Membran an. Auf diesen Stutzen können Vergaser bis zu 34mm montiert werden. Durch sein volles Material bietet der Ansaugstutzen gewaltige Fräsmöglichkeiten. Der Aluminiumblock ist mit Yamaha Rennmembrane (4-Klappen), SIP Verbindungsstück und Verbindungsgummi erhältlich. Wir bieten das Set in zwei Versionen mit 30mm und 34mm Durchlass an.

FREIT Ur-Block für die RD350 Membran.

SIP-TIPP Je nach Lieferumfang Membranblock RD350 (Art.-Nr. 40310000), Dichtung Membranblock (Art.-Nr. 78544000), Verbindungsstück (Art.-Nr. 40440000) und Ansauggummi (z.B. Art.-Nr. SIP0135) mit bestellen. Für LUSSO-Modelle wird die Verschlusskappe SERIE PRO (Art.-Nr. 78220000) zur perfekten Abdichtung des Ölpumpenlochs benötigt.



J40800000

Ansaugstutzen MBD Membran	Durchlass	Anschluss	Art. Nr.	€
für PHBH 28/30/VHST 28/VHSH 30/TMX 27/30/PWK 28/30	30mm	35mm	J40800000	262,00
für TMX 32/35/PWK 33/35	34mm	39mm	J40810000	262,00
für VHS 34-39,5/TMX/PWK 38	39mm	44mm	J40820000	262,00

Verbindungsstück SIP Membranansaugstutzen				Verbindungsstück		Verbindungsgummi	
		Durchlass	Anschluss		Art.-Nr.	€	Art.-Nr.	€
MMW1/MBD	für PHBH 28/30/VHST 28/VHSH 30/TMX 27/30/PWK 28/30	31mm	35mm	70x66mm	40440000	38,00	SIP0135	6,50
MMW1/MBD	für TMX 32/35/PWK 33/35	34mm	39mm	70x66mm	40450000	38,00	SIP0136	6,50
MMW1/MBD	für VHS 34-39,5/TMX/PWK 38	39mm	45mm	71x71mm	40453000	38,00	4041000	10,40

40440000



40450000



SIP0135



Ansaugstutzen Membran SERIE PRO by MRP §

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa/ LML 125-150 2T

In der **SERIE PRO** bieten wir auch für Largeframes mit Membranmotor ein Schmankerl aus der Tuningschmiede **MRP** an! Nach den lang bewährten Drehschieber Ansaugstutzen, haben wir endlich auch einen **Membranansaugstutzen** für alle Largeframe Motoren mit der langen Einlassdichtfläche im Programm. Der Ansaugstutzen ist passend für die leistungsstarke RD350 Membran. Durch das einzigartige, verdrehbare „Verbindungsstück" (Langlöcher) kann die Vergaserpostition ideal im Rahmen angepasst werden. Es ist kein Aufschweißen des Motors notwendig!

Im Lieferumfang sind alle benötigten Kleinteile (Schrauben, Scheiben, Spacer) bereits enthalten. Die Membran muss separat bestellt werden!

FREIT High End Ansaugstutzen für maximales Vergasertuning an Largeframe Membranmotoren!

SIP-TIPP Perfekt mit Membranblock RD350 (Art.-Nr. 40310000) oder TAS-SINARI V-FORCE (Art.-Nr. 27424000). Dichtung Membranblock (Art.-Nr. 78544000) nicht vergessen.



22159184



22159167



22159184

Ansaugstutzen MRP Membran					Verbindungsgummi	
für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa	Durchlass	Anschluss	Art. Nr.	€	Art.-Nr.	€
für PHBH 28/30/VHST 28/VHSH 30/TMX 27/30/PWK 28/30	30mm	34mm	22159166	119,00	SIP0135	6,50
für TMX 32/35/PWK 33/35	36mm	40mm	22159167	119,00	SIP0136	6,50

für Vespa LML 125-150 2T Membran	Durchlass	Anschluss	Art. Nr.	€	Art.-Nr.	€
für PHBH 28/30/VHST 28/VHSH 30/TMX 27/30/PWK 28/30	30mm	34mm	22159184	114,00	SIP0135	6,50
für TMX 32/35/PWK 33/35	36mm	40mm	22159186	120,00	SIP0136	6,50

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



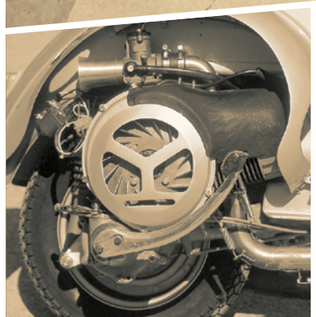
Vesparennen Donauring

Thomas Reindl /// Ingolstadt /// Vesparennen Donauring

Vespas zu hochgezüchteten Renngeräten umzubauen ist keine neue Erfindung. Auch mit reichlich rudimentärer Technik haben die Vespisti in den 50ern und 60ern ihre Roller regelmäßig zu sportlichen Höchstleitungen getrieben: mit Trial-Läufen, Zielfahrten und nicht zuletzt den berühmten 6-Tage-Rennen. Was also liegt für einen begeisterten Vespa-Fahrer und Oldie-Sammler näher, als an die Tradition anzuknüpfen? Und noch dazu, wenn man dabei einigen Motorrädern aus der gleichen Epoche mal so richtig das Hinterrad zeigen kann …

Hintergrund dieser Geschichte sind die Donauring-Rennen, die als Rennveranstaltung für historische Fahrzeuge in Ingolstadt abgehalten werden. Auch das hat Tradition – schon in den 50er Jahren gab es in Ingolstadt die Rennen auf einem Rundkurs durch die Stadt. Nach einigen schweren Unfällen auf dem engen, oft noch kopfstein-gepflasterten Kurs wurden die Rennen schließlich abgeschafft. Rund 50 Jahre später gibt es sie wieder, jetzt aber auf einer entschärften Strecke und eigentlich als Gleichmäßigkeitslauf gedacht, was aber von den meisten Teilnehmern als »gleichmäßig Vollgas« interpretiert wird. Genau hier mitzumischen hatte Tom Reindl im Sinn, als er sich an die Konstruktion seines Racers machte. Als erstes musste ein geeigneter Rahmen gebaut werden, der gleichzeitig die Form der typischen Renn-Roller der 50er haben sollte. Aus dem Beinschild einer 1955er GS wurden deshalb kleine Dreiecke ausgeschnitten und die Kanten nach hinten gebogen, geschweißt, gehämmert, angepasst, wieder geändert usw. bis endlich die richtige runde Stromlinienform gefunden war. Zusammen mit dem nach klassischem Vorbild gecutteten Schutzblech und Heck (für schnellere Reifenwechsel) bekam die dicke GS damit nicht nur eine schnelle Optik, sondern auch eine deutlich höhere Stabilität. Bei der technischen Abnahme durfte sich Tom noch ein letztes Mal die Kommentare der anderen Starter zu seinem »Spielzeug« anhören. Kurze Zeit später fanden sich dieselben Herrenfahrer in einem verzweifelten Kampf mit dem vermeintlichen »Verkehrshindernis« wieder. Weit entfernt, eine leichte Beute zu sein, gab Tom nämlich kräftig Gas und nur die Tatsache, dass er schließlich ohne Sprit liegen blieb, sorgte dafür, dass es nicht zu peinlich für die „Großen" wurde. Tatsächlich hatte er den Benzinverbrauch unter Rennbedingungen ein wenig falsch eingeschätzt … Zurück im Fahrerlager war die Stimmung auf einmal komplett umgeschlagen. Biker bewunderten den „riesigen" Vergaser und jeder Dritte hatte früher auch schon mal so einen Roller gefahren – all der übliche Unsinn den man bei solchen Gelegenheiten immer zu hören bekommt, trotzdem war heraus zuhören, was für einen tiefen Eindruck Toms Vespa gemacht hatte. Die dummen Sprüche jedenfalls hatten sich endgültig gegessen – die Vespa war zum heimlichen Star der Veranstaltung geworden.

Boris Goldberg







Ansaugstutzen MMW Membran RD350 §

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Die deutsche Tuningschmiede **MMW** fertigt schon seit Jahren spezielle High End Komponenten in höchster Qualität. Auch der **Ansaugstutzen MMW Membran RD350** lässt jedes Tuner Herz höher schlagen. Der Nachfolger des legendären MBD Ansaugstutzens weisst vor allem in seiner zweiten Version (MMW2) einige wesentliche Verbesserungen auf. Die CNC-gefrästen MMW Stutzen besitzen eine sehr glatte strömungsoptimiert Oberfläche und sind sowohl mit der herkömmlicher RD350 als auch mit der neueren TASSINARI Membran fahrbar. Für die TASSINARI Membran sind geringe Modifikationen am Verbindungsstück notwendig. Der MMW Ansaugstutzen ist in zwei Versionen verfügbar. Die Basisversion MMW 1 hat ähnlich wie der MBD Ansaugstutzen eine quer (45°) sitzende Membran. Durch die Verlängerung des Ansaugweges (Spacer ist im Lieferumfang enthaltenen) werden Drehzahlmotoren unterstützt und erreichen durch die Verschiebung des nutzbaren Drehzahlbandes mehr Drehmoment. Der große Ansaugdurchmesser erlaubt zudem eine höhere Einströmgeschwindigkeit. In Verbindung mit der strömungsgünstigen Form garantiert das einen maximalen Füllungsgrad. Bei der optimierten Version MMW 2 wurde der Einlassquerschnitt zusätzlich vergrößert und die Position der Membran verändert, so dass sie jetzt in einem Winkel von 70° längs zur Kurbelwelle sitzt. Beide Versionen des Ansaugstutzens werden mit passendem Aluminiumverbindungsstück und Schraubensatz geliefert. Die **Verbindungsstücke** sowie die zur Montage benötigten **Dichtungen** und **Schraubensätze** sind auch einzeln erhältlich. Die originalen Befestigungspunkte werden bei der Montage beibehalten. Es ist kein Schweißen am Motorblock notwendig.

Mit Ø30mm Durchlass eignet sich der Ansaugstutzen für: MIKUNI TMX 27-30mm, DELL'ORTO PHBH 28-30mm/ VHST 24-28mm/ VHSH 30 sowie KOSO/SERIE PRO 28-32mm (Anschluss Ø36mm). Der Ø35mm Ansaugstutzen passt für: MIKUNI TMX 32-35mm, DELL'ORTO VHSB 34mm und KOSO/ SERIE PRO 28-32mm (Anschluss Ø39mm).

FRAIT Qualität Made in Germany. Perfekt verarbeiteter Ansaugstutzen für High End Tuning Motoren.

SIP-TIPP Membranblock RD350 (Art.-Nr. 40310000), Dichtung Membranblock (Art.-Nr. 78544000) und passenden Verbindungsgummi (z.B. für Ø35mm Art.-Nr. SIP0136) gleich mit bestellen. Dichtung Ansaugstutzen (Art.-Nr. 92200300 (LML), 92200100 (MMW1), 92200200 (MMW2)) wird ebenfalls benötigt.

SIP-COMMUNITY User vespa-and-more über Art.-Nr. 40815000:
„Super verarbeitet und genialer Leistungszuwachs mit meinem 30er Mikuni!"

SIP-COMMUNITY User pxerki über Art.-Nr. 40812501:
„Super Tuningteil. Darf bei keinem bearbeiteten Motor fehlen."

KAUF TIPP

M RACING



40811J00

40812J00





92200300



92200100



92200200



40447100



40444000

Ansaugstutzen Membran MMW für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa							Verbindungsstück		Verb.-Gummi		Dichtung	
		Durchlass	Anschluss	Membransitz	Art.-Nr.	€	Art.-Nr.	€	Art.-Nr.	€	Art.-Nr.	€
MMW 1	PHBH/ 28/30/TMX 27/30/ PWK 28/30	30mm	36mm	45°	40811J00	162,00	40444000	95,00	SIP0135	6,50	92200100	2,90
MMW 1	TMX 32/35/PWK 33/35	36mm	40mm	45°	408113J0	162,00	40444100	95,00	SIP0136	6,50	92200100	2,90
MMW 2	TMX 27/30/PWK 28/30	30mm	36mm	70°	40812J00	190,00	40447100	104,00	SIP0135	6,50	92200200	2,90
MMW 2	TMX 32/35/PWK 33/35	36mm	40mm	70°	4081222J	190,00	40447000	104,00	SIP0136	6,50	92200200	2,90
MMW 2	VHS 34-39,5/TMX/PWK 38	36mm	44mm	70°	4081223J	210,00	40447200	104,00	40410000	10,40	92200200	2,90

für Vespa LML 125-150 2T Membran		Durchlass	Anschluss	Mem-bransitz	Art.-Nr.	€	Verbindungsstück Art.-Nr.	€	Verb.-Gummi Art.-Nr.	€	Dichtung Art.-Nr.	€
MMW LML	PHBH/PWK 28/30/TMX 27/30	30mm	36mm	70°	40806J00	190,00	40447100	104,00	SIP0135	6,50	92200300	2,90
MMW LML	TMX 32/35/PWK 33/35	36mm	40mm	70°	40807J00	190,00	40447000	104,00	SIP0136	6,50	92200300	2,90
MMW LML	VHS 34-39,5/TMX/PWK 38	36mm	44mm	70°	40808J00	210,00	40447200	104,00	40410000	10,40	92200200	2,90

Verbindungsgummi Vergaser/Ansaugstutzen

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2/125 VNB-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX 80-200/PE/Lusso/'98/MY/'11/T5/Cosa

Der **Verbindungsgummi** sorgt dafür, dass der Vergaser sicher auf dem Ansaugstutzen sitzt. Mit der Zeit wird er jedoch porös und reißt leicht ein. Der Vergaser fällt herunter und die Fahrt ist erst mal zu Ende. Da hilft nur der schnelle Austausch des Verbindungsgummis. Wir haben diese sowohl von **POLINI** (34mm Anschlussweite), als auch von **MALOSSI** (Anschlussweiten 30 und 35mm) im Angebot. Auch für die größeren Vergaser können wir passende Verbindungsgummis in 39 und 44mm anbieten. Den 39mm Gummi gibt es auch in einer Version mit verstärktem Arretierungsring, die besonders sicher mit der Verbindungsnut, über die einige Ansaugstutzen verfügen, schließt.

Die **SIP Gewebeverbindungsgummis** sind ideal für alle, die es leid sind, nach kürzester Zeit ihren eingerissenen Verbindungsgummi zu wechseln. Das Gewebegeflecht macht die SIP Verbindungsgummis extrem stabil und resistent gegen Erschütterungen und Vibrationen.

Die **Conversion Verbindungsgummis** ermöglichen es, einen 28/30mm Vergaser auf einem 24/25mm Ansaugstutzen (z.B. bei einer Smallframe) zu fahren. Andersherum ist es damit auch möglich, einen 24/25mm Vergaser auf den großen PX Ansaugstutzen zu montieren!

FRAIT Eine Verbindung für die Ewigkeit.

SIP-TIPP Die perfekte Ergänzung zu den Verbindungsstücken SIP (z.B. Art.-Nr. 40430000).

SIP-COMMUNITY User Fritz über Art.-Nr. SIP0135:
„Guter Artikel. So halten die Vergaser am Ansaugstutzen!"

Verbindungsgummi Vergaser/ Ansaugstutzen	Anschluss	Art.-Nr.	€
MALOSSI	30mm	22301300	10,50
MALOSSI	35mm	13143300	10,50
POLINI	34mm	22301200	6,10
SERIE PRO, mit Arretierung	39mm	40460000	19,60
SERIE PRO, ohne Arretierung	39mm	40419000	10,50
SERIE PRO, ohne Arretierung	44mm	40410000	10,50
SIP, Gewebe	28mm	SIP032	6,10
SIP, Gewebe	30mm	SIP031	6,10
SIP, Gewebe	35mm	SIP0135	6,50
SIP, Gewebe	40mm	SIP0136	6,50
SERIE PRO, Conversion	30/34mm	22301500	12,90
SERIE PRO, Conversion	40/45mm	22301600	12,90
Schlauchschelle	32-50mm	87010002	1,80
Schlauchschelle	40-60mm	87010004	1,80

KAUF TIPP

polini motori MALOSSI S.I.P.



22301200



22301300



40460000



40410000



SIP031



22301500



22301500



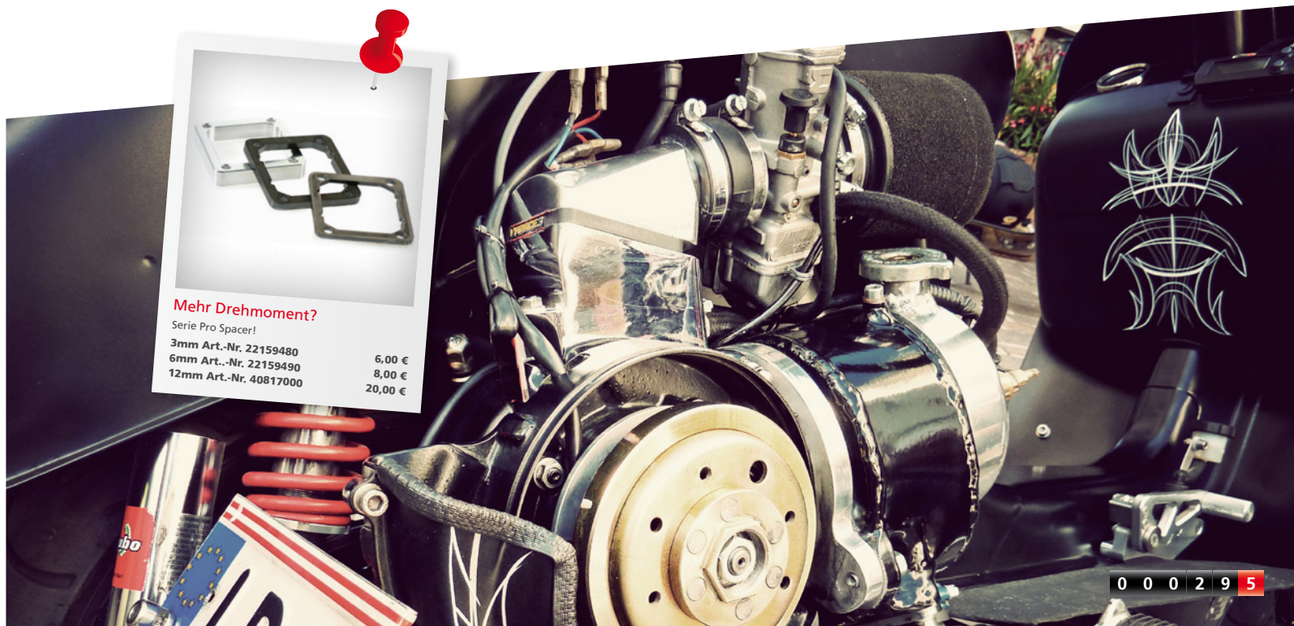
87010004

Julia, SIP beantwortet:

Welchen Verbindungsgummi benötige ich für meinen Ansaugstutzen?



Bei den Vergasern ist die „Anschlussweite Motor" angegeben. Diese muss mit dem „Anschluss"- Wert bei den Verbindungsgummis übereinstimmen. Masstoleranzen von 1-2mm werden vom Verbindungsgummi ausgeglichen.



§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Vergaserkit SERIE PRO/POLINI/MALOSSI Drehschieber für PHBH 28/30 §

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Das **Vergaserkit SERIE PRO Drehschieber** wird von uns aus Einzelteilen in Erstausrüsterqualität zusammengestellt. Neben einem **DELL'ORTO** PHBH 28/30 Vergaser enthält es je nach Ausführung, einen passenden Ansaugstutzen von **POLINI** oder **MALOSSI**, Ansauggummi und Seilzugkit sowie fast alle Teile, die zur Montage eines neuen Vergasers benötigt werden. Das macht das Kit zum Rundum Sorglos Paket für alle, die sich das benötigte Zubehör nicht selbst aus Einzelteilen zusammenstellen wollen.

Achtung! Das SERIE PRO Kit auf POLINI Basis für den PHBH 28 enthält keine Seilzüge und keinen Ansauggummi. Diese müssen separat mitbestellt werden.

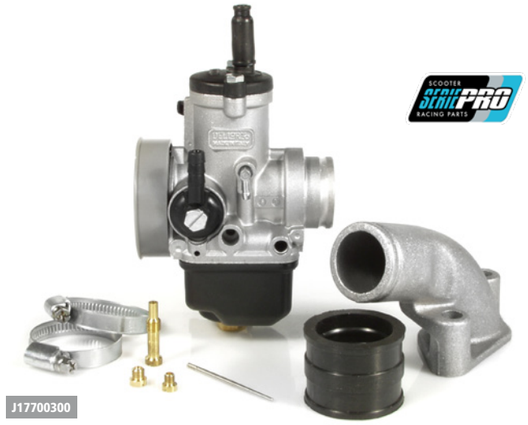
Die Vergaserkits für den DELL'ORTO PHBH 28 (**POLINI**) sowie den DELL'ORTO PHBH 30 (**MALOSSI**) sind auch direkt vom Hersteller verfügbar. Zwar sind sie hier etwas teurer, jedoch sind sie dafür bereits vorabgestimmt. Bedüsung, Schieber, Nadel und Mischrohr sind dabei speziell an den jeweiligen Zylinder angepasst (Art.-Nr. 17700300 für POLINI 177ccm, Art.-Nr. M1610600 für MALOSSI 136ccm und Art.-Nr. 40110000 für MALOSSI 166ccm). Da die MALOSSI Drehschieber-Ansaugstutzen das Ölpumpenloch im Motorgehäuse verschließen, sind sie vor allem empfehlenswert, wenn an neuere (Lusso-) Motoren ein größerer Vergaser montiert werden soll.

FAZIT Macht das Verbauen eines neuen Vergasers zum Kinderspiel!

SIP-TIPP Benzinschlauch (z.B. Art.-Nr. 41300000) mitbestellen. Für das SERIE PRO PHBH 28 Kit auf POLINI Basis werden Ansauggummi (z.B. Art.-Nr. 17980200) sowie Seilzüge (z.B. im Kit Art.-Nr. 94110000) benötigt.

SIP-COMMUNITY User ironalexander über Art.-Nr. J1770300:
„Guter Vergaser. Spürbar bessere Leistung."





J17700300



J40111000



40110000

Vergaserkit Drehschieber			Art.-Nr.	€
SERIE PRO	PHBH 28	mit POLINI Ansaugstutzen	J17700300	145,00
SERIE PRO	PHBH 28	mit MALOSSI Ansaugstutzen, Schlauch, Seilzugkit	J40112000	175,00
SERIE PRO	PHBH 30	mit POLINI Ansaugstutzen, Schlauch, Seilzugkit	J40113000	165,00
SERIE PRO	PHBH 30	mit MALOSSI Ansaugstutzen, Schlauch, Seilzugkit	J40111000	175,00
MALOSSI	PHBH 30	für 150-177ccm	M1610600	197,00
MALOSSI	PHBH 30	für 200-220ccm	40110000	197,00
POLINI	PHBH 28	für 150-220ccm	17700300	163,00

Vergaserkit Malossi Membran für PHBH 30 §

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Das **Vergaserkit MALOSSI Membran** eignet sich perfekt als Basis zur Umrüstung auf Membransteuerung. Neben einem **DELL'ORTO** PHBL 30 Vergaser enthält es einen passenden zweiteiligen **MALOSSI** Membranansaugstutzen (mit großem Querschnitt für höchsten Durchlass sowie Ansauggummi und Seilzugkit.

Wir bieten das Vergaserkit in drei Versionen für 80ccm-150ccm, für 200ccm sowie für 125/150 COSA Modelle an. Brandneues Highlight: Das Kit ist nun ebenfalls (abgesehen von 125/150 COSA) mit einem modularen, um 360° drehbaren MALOSSI Ansaugstutzen verfügbar. Das gewinkelte Verbindungsstück wird in eine Nut in der Aluminiumgrundplatte gesteckt und durch die Verschraubung der Grundplatte an den Ansaugstutzen gedrückt. Durch die individuelle Positionierung des Verbindungsstücks kann der Anschlusswinkel des Vergasers selbst bestimmt werden. Auch in Punkto Leistung überzeugt der Ansaugstutzen!

FAZIT Rundum Sorglos Paket zur Umrüstung auf Membransteuerung.

SIP-TIPP Lippenwelle (z.B.: Art.-Nr. 46040000) und Sportauspuff machen den Umbau auf Membran perfekt! Bedüsung des Vergasers vor der ersten Fahrt entsprechend anpassen. Düsenset (z.B. Art.-Nr. 40100000) verwenden.

SIP-COMMUNITY User fvollenweider über Art.-Nr. 40120000:
„Bonne qualité. Bon réglages. (dt.: Gute Qualität. Gute Einstellmöglichkeiten.)"



40120000



40121000



16151460

Vergaserkit Membran			Art.-Nr.	€
MALOSSI	PHBH 30	für 150-177ccm	40120000	219,00
MALOSSI	PHBH 30	für 150-177ccm, Cosa	M1610939	222,00
MALOSSI	PHBH 30	für 200-220ccm	40121000	219,00
MALOSSI	PHBH 30 / X360	für 150-177ccm	16151450	259,00
MALOSSI	PHBH 30 / X360	für 200-220ccm	16151460	259,00

Vergaserkit POLINI §

für LML Star 4T / Star Deluxe 125/150 4T

Natürlich wünschen sich auch die 4-Takt-Fahrer eine immer bessere Performance und die großen Tuning-Hersteller ziehen mit. Für alle Fans der LML STAR 125-150 4T hat **POLINI** deshalb schon ein paar heiße Teile im Angebot. Das 22m **Vergaserkit** bringt die LML Star dabei ordentlich auf Trab. Neben Vergaser und passendem Ansaugstutzen enthält es auch alle benötigten Kleinteile wie Schrauben, Dichtungen und Gaszug. So hat man bei der Montage des neuen Vergasers alles griffbereit.

FAZIT Plug&Play Tuning für die LML. Ein Klassiker von morgen.

SIP-TIPP Eine gute Ergänzung ist der POLINI Rennauspuff Art.-Nr. 19000140.

SIP-COMMUNITY User SwissCoyote64 über Art.-Nr. 17700890:
„Bringt höhere Leistung und eine bequemere Fahreigenschaft im Verkehr, dank optimiertem Drehmoment. Bringt das originale Setup auf optimale Leistung."



17700890

Vergaserkit für LML 4T		Art.-Nr.	€
POLINI	22mm	17700890	119,00



§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Membranblock LML

für LML Membranmotoren

Das Gehäuse der indischen **LML** verfügt serienmäßig über einen, über beide Hälften gezogenen Membraneinlass. Die Membran sitzt mittig über der Kurbelwelle und ermöglicht so ein optimales Strömungsverhalten ohne Ecken und Kanten. Den originalen **Membranblock** der LML (genietete 2-Klappenmembran) haben wir auch einzeln im Programm. Zusammen mit dem LML Gehäuse eignet er sich für DELL'ORTO SI Standard Vergaser.

FREIT Originalteil in Erstausrüsterqualität. Unverzichtbar, wenn ein LML Motor verbaut wird.

SIP-TIPP Wem original nicht genug ist, der ist bei den MMW LML Membranansaugstutzen (z.B. Art.-Nr. 40806J00) an der richtigen Adresse. Damit lassen sich auch große Vergaser auf dem LML Gehäuse fahren.

SIP-COMMUNITY User kb2061978 über Art.-Nr. 40311000:
„Ich fahre das LML Membrangehäuse schon seit 2006 mit nem Polini 177er auf 24er si mit vollwangenwelle. Fakt der Motor ist top. Er lässt sich super einstellen. Die Überströmer sind recht gross, müssen aber angepasst werden. Also kein plug and play. Den Motor würde ich jederzeit wieder bauen. Kurzum, das Gehäuse ist das Ideal für alle die Membran mit SI verbinden wollen."

Membran für LML Membranmotorgehäuse	Art.-Nr.	€
LML	40311000	32,00

Membranblock/-plättchen und Zubehör für Membran POLINI / MALOSSI §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2/125 VNB-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX 80-200/PE/Lusso/'98/MY/'11/T5/Cosa

Der Membranblock stellt die Verbindung zwischen Ansaugstutzen und Motorblock her. Hier findet die Steuerung des Ansaugvorgangs statt. Durch ihren strömungsoptimierten Durchlass gehören Rennmembranblöcke zu den absoluten Basics des Motortunings. Wir haben deshalb für die gängigen Membransysteme eine große Auswahl an originalen und Tuning-Blöcken im Angebot.

Für die **POLINI** Membran sind sowohl die **Membranplättchen**, als auch der **Membranblock** (für Gehäuse- und Doppelansauger) einzeln verfügbar. Perfekt zum Austausch bei beschädigtem oder verschlissenem Originalblock.

Der **Membranblocks MALOSSI VL6** ist in zwei Versionen verfügbar. Als ‚Carbonio' mit Membranplättchen aus Karbon, die ein höheres Durchlassvolumen erlauben und ein optimales Schwingungsverhalten bieten. Und als ‚Karbonit' mit Plättchen aus speziell beschichtetem Fiberglass. Diese haben zwar ein etwas trägeres Schwingungsverhalten als Karbonplättchen, sind durch ihre Beschichtung jedoch extrem bruchsicher, öffnen progressiv und schließen sehr schnell wieder.

Dank gummierter Dichtlippe arbeitet der **Membranblock MALOSSI MHR VL17** sehr verschleißarm und eignet sich - ausgestattet mit Karbonplättchen - auch für Tourenmotoren! Speziell für hochdrehende Zylinder ist sowohl beim VL6, als auch beim VL17 Block eine Venturieinsatz zur Optimierung des einströmenden Gemischs im Lieferumfang enthalten. Die zur jeweiligen Membran gehörigen **Membranplättchen** sind natürlich auch einzeln erhältlich.

FREIT Sorgt für die richtigen Schwingungen.

SIP-TIPP Membranansaugstutzen und Sport-Luftfilter sind ein Muss. Dichtsatz Membranansaugstutzen (Art.-Nr. 11443100) gleich mitbestellen!

40311000



polini motori MALOSSI

21300120



21300540



21300100



2130500



27561400



M274235K0



M2714152C0



Membranblock/-plättchen			L x B x H	Membranblock Art.-Nr.	€	Membranplättchen Art.-Nr.	€
POLINI	Gehäuseansauger	für 50-130ccm	58x50x48mm	21300120	45,00	21305000	6,70
POLINI	Doppelansauger	für 130ccm	72x44mm	21300100	13,50	-	-
POLINI	Direktansauger EVO	für 130ccm	58x50x49mm	21300540	92,00	-	-
MALOSSI	Carbonio, VL6	für 75-220ccm	73x52x40mm	27423500	35,00	27561400	19,50
MALOSSI	Karbonit, VL6	für 75-220ccm	73x52x40mm	M274235K0	33,00	M275614K0	18,00
MALOSSI	Carbonio, VL17	für 75-220ccm	73x52x40mm	M2714152C0	67,00	M2714402C0	19,90

Membranblock RD350

VFORCE3 BY MOTO TASSINARI

SCOOTER SERIE PRO RACING PARTS

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2/125 VNB-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX 80-200/PE/Lusso/'98/MY/'11/T5/Cosa

Die legendäre **RD350 Membran** lässt jedes Tuner Herz höher schlagen, denn sie bieten einen super Kompromiss aus Haltbarkeit und Leistung. Deswegen ist sie standardmäßig auch in vielen High End Membranansaugstutzen-Kits enthalten. Natürlich haben wir den Membranblock RD350 auch einzeln im Programm.

Neben dem originalen 4-Klappen Membranblock von **YAMAHA** können wir auch eine etwas günstigere Variante von BGM anbieten. Beide Blöcke sind serienmäßig mit GFK-Plättchen ausgestattet. Diese sorgen für ein hervorragendes Ansprechverhalten, ohne dass es bei hohen Drehzahlen zu Membranflattern kommt.

Zusätzlich bieten wir mit den **BOYSEN** Membranplättchen ein ansprechendes Add-On an. Zweilagig ausgeführt, garantieren die leistungsstarken und gleichzeitig äußerst haltbaren Tuningplättchen ein hervorragendes Ansprechverhalten über das gesamte Drehzahlband.

Für den **TASSINARI** 8-Klappen Membranblock sind in der Regel geringe Modifikationen am Membrangehäuse sowie das Abplanen des Verbindungsstücks notwendig. Belohnt wird das mit einem effektiv verdoppelten Einlassquerschnitt und einer wesentlich besseren Füllung des Kurbelwellengehäuses! Der TASSINARI Block ist ohne Anschläge ausgeführt. Das garantiert auch unter Vollast eine optimale Versorgung mit Gemisch.

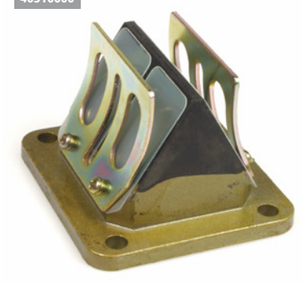
In der **SERIE PRO** bieten wir zudem MRP **Stuffer** aus sehr robustem ABS-Kunststoff an, die den Totraum in der Membran ausfüllen. Sie stellen einen sauberen, geradlinigen Übergang vom Verbindungsstück bis hin zu den Membranplättchen her und verringern dadurch Strömungsverwirbelungen in der Membran. Das erlaubt eine hohe Strömungsgeschwindigkeit und führt so zu mehr Leistung.

Auch die **Spacer**, die wir in der SERIE PRO (in 3, 6 und 12mm Stärke) im Programm haben, geben der RD350 Membran einen zusätzlichen Kick. Durch die Verlängerung des Ansaugweges werden Drehzahlmotoren unterstützt und erreichen durch die Verschiebung des nutzbaren Drehzahlbandes mehr Drehmoment. Auch Platzprobleme des Vergasers im Chassis können durch die veränderte Positionierung des Ansaugstutzens oft ganz einfach gelöst werden.

FREIT Der perfekte Membranblock und sinnvolles Zubehör für High-End-Tuning-Motoren.

SIP-TIPP Ideal mit Ansaugstutzen MMW2 für RD350 Membran (Art.-Nr. 4081222J). Passenden Verbindungsgummi (z.B. für Ø35mm Art.-Nr. SIP0136) gleich mit bestellen.

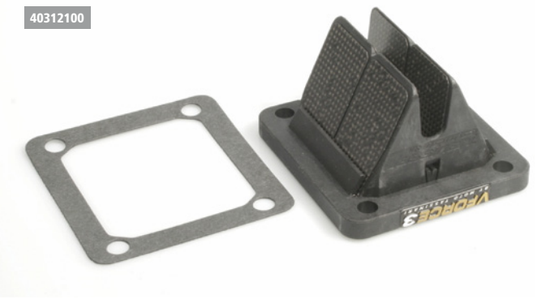
40310000



40313000



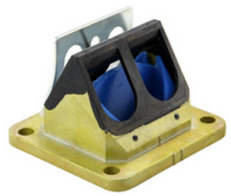
40312100



22159301



21593010



(ohne Membran)

40817000



Membranblock/-plättchen RD350		L x B x H	Membranblock Art.-Nr.	€	Membranplättchen Art.-Nr.	€
bgm	4-Klappen	70x66x46mm	40314000	78,00	40313000	54,00
YAMAHA	4-Klappen	70x66x48mm	40310000	114,00	40313000	54,00
TASSINARI	8-Klappen	70x66x43mm	40312100	152,00	40312110	53,00

Zubehör Membranblock RD350		Art.-Nr.	€
Stuffer für RD350 Membran SERIE PRO by MRP, rund	30mm	22159296	9,90
Stuffer für RD350 Membran SERIE PRO by MRP, rund	32mm	22159300	9,90
Stuffer für RD350 Membran SERIE PRO by MRP, rund	34mm	22159301	9,90
Stuffer für RD350 Membran SERIE PRO by MRP, oval, 34x30mm	30mm	22159298	9,90
Stuffer für RD350 Membran SERIE PRO by MRP, oval, 36x34mm	32mm	22159297	9,90
Stuffer für RD350 Membran SERIE PRO by MRP, oval, 40x34mm	34mm	22159299	9,90
Spacer für Membran RD350	3mm	22159480	6,00
Spacer für Membran RD350	6mm	22159490	8,00
Spacer für Membran RD350	12mm	40817000	20,00

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Membran TASSINARI V-Force §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2/125 VNB-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX 80-200/PE/Lusso/'98/MY/'11/T5/Cosa

Im absoluten High End Bereich befindet sich der **Membranblock V-Force** von TASSINARI. Der strömungs- und durchlassoptimierte Aufbau der Doppel V Membrane bewirkt durch nahezu Verdoppelung des Einlassquerschnitts eine wesentlich bessere Füllung des Kurbelwellengehäuses! Der Membranblock arbeitet verschleißarm und ist mit 4- (einteilige Plättchen) oder 8- (geschlitzte Plättchen) Klappenmembran verfügbar. Die Dichtfläche des Verbindungsstücks muss für die Verwendung der TASSINARI V Force Membran absolut plan sein. Verbindungsstücke, die ursprünglich für andere Membranen konzipiert sind und einen Überstand haben, müssen dementsprechend modifiziert werden. Auch das Membrangehäuse muss ggfs. auf die Größe der V-Force angepasst werden.

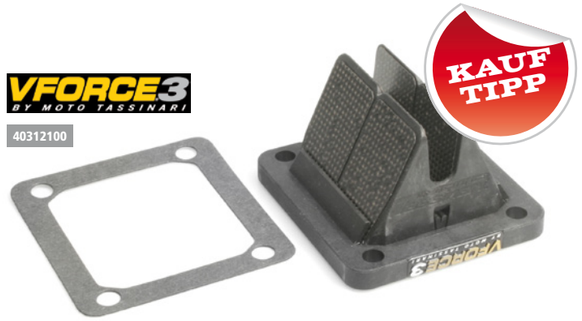
Wir haben den TASSINARI Membranblock nicht nur für den MALOSSI Membrananansaugstutzen, sondern auch passend für die High End Membrananansaugstutzen von FALC, QUATTRIRI, und PARMAKIT im Angebot. Auch der ROTAX Tuningzylinder, sowie das YAMAHA RD350 Membrangehäuse können nach leichten Modifikationen mit einer TASSINARI V-Force Membran ausgestattet werden.

Eine etwas günstigere Alternative für den MALOSSI Membrananansaugstutzen bietet der 4-Klappen (geschlitzte Plättchen an der Außenseite des Blocks) **TPR Membranblock V-Force** von **TOP PERFORMANCE**. Wie die TASSINARI V-Force ist auch der TPR Block ohne Anschlag für die Membranplättchen ausgeführt. Das garantiert eine optimale Füllung auch bei hohen Drehzahlen.

FREIT High End Membranblock für maximale Performance.

SIP-TIPP Wem original nicht genug ist, der ist bei den MMW LML Membrananansaugstutzen (z.B. Art.-Nr. 40806J00) an der richtigen Adresse. Damit lassen sich auch große Vergaser auf dem LML Gehäuse fahren.

SIP-COMMUNITY **User poohpapa06 über Art.-Nr. TP9924400:**
„Sollte man eigentlich beim Kauf des Malossi-Membrankits gegen die Malossimembran tauschen! Die Tassinari ist ähnlich und bringt 1 PS mehr.""







Membran V-Force		L x B x H	Membranblock Art.-Nr.	€	Membranplättchen Art.-Nr.	€
TASSINARI für Quattrini M1L 2009 /APRILIA Rotax, für HONDA CR 250	8-Klappen	92x77x53mm	27428000	152,00	-	-
TASSINARI für HHP Ansauger/FALC Zylinder	8-Klappen	85x65x51mm	27426000	152,00	27426100	53,00
TASSINARI für Quattrini M1L/M1XL Zylinder	4-Klappen	77x63x45mm	27422000	152,00	-	-
TASSINARI für MMW/EM/MBD/MRB Ansaugstutzen, für YAMAHA RD350	8-Klappen	70x66x43mm	40312100	152,00	40312110	53,00
TASSINARI für PARMAKIT W-Force Zylinder	8-Klappen	91x71x52mm	27423000	152,00	-	-
TASSINARI für MALOSSI Ansaugstutzen	4-Klappen	72x61x48mm	27424000	152,00	27424100	53,00
TASSINARI für MALOSSI Ansaugstutzen	8-Klappen	77x49x35mm	27425000	152,00	27425100	53,00
TOP PERFORMANCE für MALOSSI Ansaugstutzen	4-Klappen	77x49x35mm	TP9924400	78,00	-	-

Membranplatten

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2/125 VNB-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX 80-200/PE/Lusso/'98/MY/'11/T5/Cosa

Ein weiteres kleines, aber entscheidendes Feature im Vergaserzubehörbereich sind **Membranplättchen**. Im Gegensatz zu den Standardplättchen, die aus Stahl oder GFK gefertigt werden, verkraften Tuningplättchen aus Karbon oder Karbonit aufgrund ihrer hohen Festigkeit und Widerstandsfähigkeit auch Drehzahlen jenseits von 10.000 U/min.

Karbonplättchen erlauben ein höheres Durchlassvolumen und bieten ein optimales Schwingungsverhalten. Karbonitplättchen sind aus speziell beschichtetem Fiberglass gefertigt. Ihr Schwingungsverhalten ist zwar etwas träger als das der Karbonplättchen, durch ihre Beschichtung sind sie jedoch extrem bruchsicher, öffnen progressiv und schließen sehr schnell wieder. Generell gilt: Dünne Plättchen sorgen für eine bessere Gasannahme bei niedriger Drehzahl, dicke Plättchen eignen sich für höhere Drehzahlen und dadurch für hohe Endgeschwindigkeiten. Für eine optimale Leistungsausbeute empfiehlt es sich, verschiedene Kombinationen auszuprobieren, auch in unterschiedlicher Paarzusammensetzung. Neben bereits auf die jeweilige Membran angepassten Membranplättchen haben wir auch Membranplatten in unterschiedlichen Stärken (0,3-0,45mm) von **MALOSSI** (Karbon und Karbonit) und **POLINI** (Karbon) im Angebot. Aus diesen lassen sich ganz einfach passende Plättchen für alle Membransysteme ausschneiden.

FREIT Selbstgeschnittene Plättchen bieten grenzenlose Kombinationsmöglichkeiten. Sinnvoll für jede Tuningstufe!

SIP-TIPP Das Perfekte Zubehör, um Membranblöcke (z.B. MALOSSI Art.-Nr M274235KO) nach Wunsch zu pimpen.

SIP-COMMUNITY **User Dusty Robinson über Art.-Nr. P2130600:**
„Excellent for making your own replacement reeds. Great durability and throttle response."



Membranplatten 2 Stück	Stärke	Material	Art.-Nr.	€
MALOSSI, 100x100mm	0,30mm	Karbonit	M277366K0	16,30
MALOSSI, 100x100mm	0,35mm	Karbonit	M277366L0	17,30
MALOSSI, 100x100mm	0,40mm	Karbonit	M277366M0	18,30
MALOSSI, 100x100mm	0,30mm	Carbonio	M277366C0	37,00
MALOSSI, 100x100mm	0,35mm	Carbonio	M277366D	40,00
MALOSSI, 100x100mm	0,40mm	Carbonio	M277366E	45,00
POLINI, 110x110mm	0,30mm	Carbonio	P2130600	25,00
POLINI, 110x110mm	0,35mm	Carbonio	P2130601	29,00
POLINI, 110x110mm	0,40mm	Carbonio	P2130602	34,00
POLINI, 110x110mm	0,45mm	Carbonio	P2130603	39,00

Verbindungsstück Membrananansaugstutzen MALOSSI/MMW1/MBD

für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX 80-200/PE/Lusso/'98/MY/'11/T5/Cosa

Neben dem originalen **Verbindungsstück für Membrananansaugstutzen** aus Gummi, das wir direkt von **MALOSSI** im Sortiment haben, bieten wir auch eine Reihe an hochwertigen Tuningverbindungsstücken aus Metall/Aluminium, je nach Ausführung passend für MALOSSI (Anschlussweite 35-40mm) oder MMW1/MBD (Anschlussweite 35-45mm) Membrangehäuse an. Im Gegensatz zu Gummiteilen sind diese quasi verschleißfrei und dadurch extrem haltbar.

Die **WORB5** Verbindungsstücke sind (innen eckig) bereits optimal auf die Form der Membran angepasst, die preislich attraktiveren **SIP** Verbindungsstücke sind rund aus Aluminium gearbeitet und können für eine maximale Leistungsausbeute strömungsgünstig auf die Form der jeweils verwendeten Membran angeglichen werden.

Ein besonderes Highlight ist auch das gewinkelte, um 360° drehbare MALOSSI X360 Verbindungsstück. Es wird in eine Nut in der Aluminiumgrundplatte gesteckt und durch die Verschraubung der Grundplatte an den Ansaugstutzen gedrückt. Durch die individuelle Positionierung des Verbindungsstücks kann der Anschlusswinkel des Vergasers hier selbst bestimmt werden.

FREIT Garantiert einen optimalen Sitz des Vergasers.

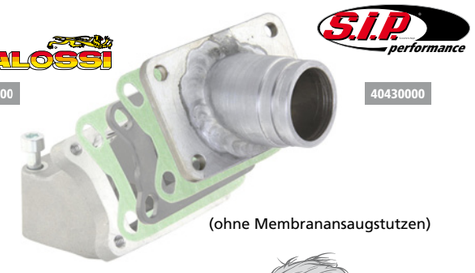
SIP-TIPP Passende Dichtungen für Membrananansaugstutzen gleich mit bestellen. Verbindungsgummi (z.B. Art.-Nr. SIP0135) nicht vergessen!

SIP-COMMUNITY **User kamikaze über Art.-Nr. 40420000:**
„…mit das beste was es auf dem Markt gibt. In Verbindung mit Keihin, Koso, OKO und PWK Vergasern nutzbar... ohne Abdrehen des Vergasers!"

Verbindungsstück Membrananansaugstutzen		Anschluss	Durchlass	L x B	Art.-Nr.	€	Verbindungsgummi Art.-Nr.	€
MALOSSI X360	für MALOSSI	35mm	30mm	75x55mm	40421000	65,00	-	-
MALOSSI	für MALOSSI	35mm	30mm	75x55mm	40420000	36,00	-	-
SIP	für MALOSSI	36mm	30mm	76x55mm	40430000	38,00	SIP0135	6,50
WORB5	für MALOSSI	35mm	31mm	73x52mm	40445000	70,00	SIP0135	6,50
WORB5	für MALOSSI	40mm	35mm	73x52mm	40446000	70,00	SIP0136	6,50
SIP	für MMW1/MBD	35mm	31mm	70x66mm	40440000	38,00	SIP0135	6,50
SIP	für MMW1/MBD	39mm	34mm	70x66mm	40450000	38,00	SIP0136	6,50
SIP	für MMW1/MBD	45mm	39mm	71x71mm	40453000	38,00	40410000	10,40







(ohne Membrananansaugstutzen)



Julia, SIP beantwortet:

Wie finde ich die richtige Membran für meinen ASS?



Entweder über die Zuweisung des Ansaugstutzens oder über das Außenmaß der Grundplatte des Membranblockes. LxBxH sind jeweils angegeben. Kleine Maßtoleranzen können durch Anpassen des Ansaugstutzens ausgeglichen werden.

Rennluftfilter SHB §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Der Luftfilter verhindert, dass der Vergaser Schmutzpartikel ansaugt, die zu Beschädigungen an Vergaser und Motor führen können und die Laufleistung verschlechtern. Er sollte öfters gereinigt und bei einem größeren Service auch getauscht werden.

Neben den originalen Luftfiltern haben wir für den DELL'ORTO SHB auch einige **Rennluftfilter** im Angebot. Von **POLINI** können wir sowohl für den SHB16.10-16.16, als auch für den SHB16.10F-SHBC20L Rennluftfilter aus schwarzem Kunststoff anbieten. Diese haben kein integriertes Filtermaterial, fungieren jedoch als Airbox, die das Ansauggeräusch dämpft und den Strom der angesaugten Luft beruhigt. Auch **MALOSSI** bietet für den SHB16.10F-SHBC20L einen funktional ähnlichen Rennluftfilter aus schwarzem Kunststoff an.

Zusätzlich ist für den SHB16.10-16.16 eine optimierte Version des Luftfilters mit rotem Schaumstoffeinsatz erhältlich. Dieser übernimmt die Funktion eines zusätzlichen Innenfilters. Für den SHBC 19.19 haben wir den MALOSSI Rennluftfilter in beiden Versionen im Programm.

FREIT Ersatz für verschlissene Originalluftfilter und optimal für dezentes Roadtuning.

SIP-TIPP Düsenset DELL'ORTO Ø 6mm 75-98 (Art.-Nr. 40270200) gleich mit bestellen!

SIP-COMMUNITY **User Michael über Art.-Nr. 20300160: „Super Teil, einfach einzubauen und schön günstig!!"**



Rennluftfilter SHB					Art.-Nr.	€
POLINI	SHB 16.10/16.12/16.16		für Vespa 50/N/L/R/S/SS/Revival/Special/90/R/SS/125 VMA1	schwarz	20300160	15,90
POLINI	SHB 16.10F/16.12M/N/16.15F/16.16F/SHBC 19.19/F/20L		für Vespa 50 SR/100/125 PV/ET3/PK/S/XL/N/FL/HP/Rush/XL2/Elestart	schwarz	20300190	15,90
MALOSSI	SHB 16.10/16.12/16.16	E3C	für Vespa 50/N/L/R/S/SS/Revival/Special/90/R/SS/125 VMA1	schwarz/rot	M043073	17,90
MALOSSI	SHBC 19.19	E3A	für Vespa 50 SR/100/125 PV/ET3	schwarz/rot	M042944	13,10
MALOSSI	SHBC 19.19	E4	für Vespa 50 SR/100/125 PV/ET3	schwarz	M042703	13,70
MALOSSI	SHB 16.10F/16.12M/N/16.15F/16.16F/SHBC 19.19F/20L	E7	für Vespa PK/S/XL/N/FL/HP/Rush/XL2/Elestart	schwarz	M043156	11,60



Ansaugtrichter POLINI Venturi §

für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11/T5/Cosa

Endlich gibt es ein vernünftiges **Ansaugsystem** von **POLINI** für alle Fetischisten der DELL`ORTO SI Drehschiebervergaser.

Der serienmäßig verbaute Luftfilter wird hierbei durch einen CNC gefrästen Ansaugtrichter ersetzt. Dieser ist konisch geformt und sorgt zusätzlich für einen Venturieffekt beim Ansaugen.

Um den Motor mit genügend Frischluft zu versorgen wird anstelle des geriffelten Ansaugbalgs ein Sportluftfilter an der Vergaserwanne montiert. Dieser dichtet zusätzlich mit einem O-Ring ab und sorgt für beste Filterung.

FREIT Endlich ein vernünftiges Ansaugsystem für den DELL'ORTO SI Drehschiebervergaser.

SIP-TIPP Die Bedüsung bei Original Zylinder zwischen 5 und 8, bei getunten Motoren zwischen 10 und 15 Nummern erhöhen. Funktioniert besonders gut in Kombination mit Rennauspuff SIP Road.



SIP-COMMUNITY User ‚vespa-and-more' über Art.-Nr 20301520: „Bei meinem 166er Malossi habe ich die Bedüsung von 122 auf 138 erhöht, den Ansaugtrichter montiert und gleich getestet. Viel bessere Gasannahme und auch sensationeller Durchzug!! Absolut empfehlenswert!!!!!"

SIP-COMMUNITY SIP Toskana Trip 2010: „Ich habe schon viel verbaut, aber selten war ein so günstiges Teil so effektiv."

Ansaugtrichter POLINI	Art.-Nr.	€
für SI 20.20	20301530	49,90
für SI 24.24	20301520	49,90

Ansaugtrichter

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2/VNB-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX80-200/PE/Lusso/'98/MY/'11/T5/Cosa

Durch ihre Parabelform tragen Ansaugtrichter dazu bei, die Strömung der Luft vor dem Vergaser zu optimieren und zu beschleunigen. Diese wirbelfreie Strömung sorgt für einen höheren Luftdurchsatz und nimmt damit über den gesamten Drehzahlbereich Einfluss auf die Leistungsentfaltung des Motors. Deshalb sind die Ansaugtrichter vor allem bei Beschleunigungsrennen sehr beliebt. Während sich etwas längere Ansaugtrichter dabei positiv auf das Drehmoment auswirken, sind kürzere Ansaugtrichter besonders im oberen Drehzahlbereich von Vorteil – Voraussetzung ist natürlich jeweils ein perfekt abgestimmter Vergaser. Wir haben die Ansaugtrichter sowohl CNC gefräst von POLINI, als auch von MALOSSI (je nach Ausführung mit oder ohne Luftfilteraufsatz aus Drahtgewebe) und BGM im Angebot.

FREIT Perfekt um die Gegner beim Beschleunigungsrennen zu ‚verblasen'! Im Alltagsgebrauch aufgrund des lauten Ansauggeräusches und der zu hohen Luftpartikel-Menge nur bedingt empfehlenswert.

SIP-TIPP SIP-TIPP: Ein Düsenset (z.B. DELL'ORTO 6mm Art.-Nr. 40270000) erleichtert das Abstimmen des Vergasers.

SIP-COMMUNITY **User görkman über Art.-Nr. 40940000: „SUPER!"**



Standard Luftfilter sind im Katalog weiter vorne

Ansaugtrichter MALOSSI für		Anschluss	Länge	Netz	Art.-Nr.	€
POLINI		M32x1,25	29mm	nein	P2031504	15,90
POLINI	PHBL 24AD	37,5mm	30mm	nein	P2031500	15,90
POLINI	PHBH 28/30	44mm	30mm	nein	P2031501	15,90
POLINI	TMX 27/30	50,5mm	19mm	nein	P2031502	15,90
POLINI		55,5mm	19mm	nein	P2031503	15,90
POLINI	TMX 27/30	50,5mm	20mm	nein	P2031505	16,90
MALOSSI	PHBL 24AD	38mm	50mm	ja	M051517	25,90
MALOSSI	PHBL 24/25BS	39mm	70mm	nein	M051513	23,90
MALOSSI	PHBH 28/30	42mm	65mm	nein	M051679	23,90
MALOSSI	PHBH 28/30	42mm	50mm	ja	M051520	25,90
MALOSSI	PHBH 28/30	42mm	40mm	nein	M051675	23,90
MALOSSI	VHST 24/26/28/PWK	49mm	32mm	ja	M050359	25,90
bgm	TMX 27/30	52mm	76mm	ja	40940000	13,90
bgm	PHBH 28/30	42mm	77mm	ja	40930000	13,90
bgm		28/35mm	67mm	ja	40920000	13,90
bgm		54mm	45mm	ja	40950000	13,90

Rennluftfilter POLINI Schaumstoff mit Aludeckel §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2/VNB-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX 80-200/PE/Lusso/'98/MY/'11/T5/Cosa

Dank ihrer großen Ansaugfläche haben die **POLINI Schaumstoff-Rennluftfilter** eine optimale Filterleistung. Der hohe Luftdurchsatz ermöglicht eine leichte Geschwindigkeitssteigerung und der Motor ‚zieht besser an'. Die Bedüsung des Vergasers sollte unbedingt entsprechend angepasst werden. Das Ansauggeräusch erhöht sich mit dem Rennluftfilter aus Schaumstoff leicht, was der Vespa einen sportlichen Sound verleiht. Für den DELL'ORTO PHBL24-26 und PHBH 28-30 haben wir die Filter mit einer Anschlussweite von 39mm in unterschiedlichen Winkeln und Längen im Angebot, so dass für jeden Geschmack der richtige dabei ist.

FREIT Ein Klassiker unter den Sportluftfilter.

SIP-TIPP Regelmäßige Pflege mit Luftfilterreiniger (Art.-Nr. 14240000) und Luftfilteröl (Art.-Nr. 14241000) wird mit einer längeren Halbwertszeit belohnt.



Rennluftfilter POLINI Schaumstoff mit Aludeckel	Anschluss	Länge	Neigung	Art.-Nr.	€
für DELL`ORTO PHBL 24-26/PHBH 28-30	39mm	63mm	0°	P2030040	28,00
für DELL`ORTO PHBL 24-26/PHBH 28-30	39mm	92mm	30°	P2030052	28,00
für DELL`ORTO PHBL 24-26/PHBH 28-30	39mm	105mm	30°	20300500	28,00



Luftfilteröl CASTROL
Art.-Nr. 14241000 7,90 € (19,75 € / Ltr)

Rennluftfilter Gewebe §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2/VNB-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX 80-200/PE/Lusso/'98/MY/'11/T5/Cosa

Gewebeluftfilter haben super Filtereigenschaften und sind leicht auswaschbar. Mit ihrer verchromten Kappe besitzen sie einen klassischen, zeitlosen Style nach dem Vorbild der Motorrad-Rennszene. Neben dem Schaumstoffluftfilter haben wir von **POLINI** auch die Gewebeluftfilter passend für den DELL'ORTO PHBL 24-26 in verschiedenen Winkeln (0°-90°) und Längen im Programm. Aus dem Zubehör kann man sich zudem für sauber gefertigte Repro-Gewebeluftfilter passend für den MIKUNI TMX 27/30 sowie den DELL'ORTO PHBH 28/30 entscheiden. Somit haben wir für jeden Einsatzzweck den optimal passenden Filter im Programm.

FREIT Ansprechende Optik und solide Filterleistung.

SIP-TIPP Bremsenreiniger (Art.-Nr. 14230000) entfettet nicht nur die Bremse, sondern ist auch bei der Reinigung des Gewebeluftfilters ein nützlicher Helfer.

SIP-COMMUNITY User hellknight über Art.-Nr. P2030063:
„Einmalig! Schöner Gewebe-Luffi von POLINI mit top Design und geilem Sound!"

SIP-COMMUNITY User Prepareman über Art.-Nr. 40220000:
„Einfach nur wow! Echt sauberes Teil! Also für jeden Freak und nicht Freak ein Genuss!"



Rennluftfilter POLINI Gewebe	Anschluss	Länge	Neigung	Art.-Nr.	€
für DELL`ORTO PHBL 24-26	38mm	70mm	0°	P2030061	23,60
für DELL`ORTO PHBL 24-26	38mm	110mm	30°	P2030063	23,60
für DELL`ORTO PHBL 24-26	38mm	120mm	90°	P2030067	23,60

Rennluftfilter Spezial Gewebe	Anschluss	Länge	Neigung	Art.-Nr.	€
für DELL`ORTO VHST 24-28/MIKUNI TMX 27/30/PWK 28	46-50mm	75mm	0°	40220000	17,20
für DELL`ORTO PHBL 24-26/PHBH 28-30	42mm	75mm	0°	40210000	17,20

Ansauggummi MALOSSI für Vergaser DELL'ORTO PHBH 28/30 §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2/VNB-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX 80-200/PE/Lusso/'98/MY/'11/T5/Cosa

Obwohl der **MALOSSI Ansauggummi** auf den ersten Blick nicht nach Luftfilter aussieht, erfüllt er doch die gleiche Funktion. Der geriffelte Gummischlauch beruhigt und führt den Luftstrom. Das macht den Vergaser leichter einstellbar und wirkt sich positiv auf die Leistung aus. Zudem dämmt es Ansauggummi das Ansauggeräusch und stellt sicher, dass der Vergaser keine Schmutzpartikel ansaugt. Anders als vielen Sportluftfilter, bereitet der Einbau in der Regel keine Platzprobleme im Chassis. Deshalb sind die Ansauggummis standardmäßig in den MALOSSI Vergaserkits enthalten.

Wir bieten den Ansauggummi entweder einzeln oder im Kit inklusive Adapter und Schelle zur Befestigung an.

FREIT Vollwertiger Luftfilter. Einfach zu montieren.

SIP-TIPP Die perfekte Ergänzung zum Vergaserkit POLINI PHB 28 (Art.-Nr. 17700300).

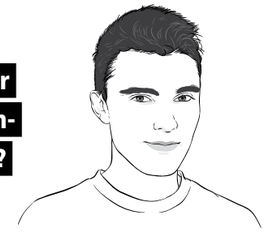
SIP-COMMUNITY User bighh über Art.-Nr. 17980200:
„Top! Die Form irritiert zu Beginn noch etwas, aber passt bestens!"



Ansauggummi MALOSSI für DELL'ORTO PHBH 28/30	Art.-Nr.	€
inkl. Adapter	17980200	28,00
ohne Adapter	M132561B	12,00

Mario, SIP beantwortet:

Was muss ich bei der Montage eines Rennluftfilters beachten?



Vergaser höher Bedüsen. Bei Zwei-Mann-Betrieb Kontakt mit Rahmen vermeiden (Distanz Stoßdämpfer, härteren Dämpfer verbauen). Zu laut: Backe dämmen oder Rahmen unter Tank mit Schaumstoff dämmen.

Rennluftfilter MALOSSI §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2/VNB-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX 80-200/PE/Lusso/'98/MY/'11/T5/Cosa

Die **MALOSSI** Rennluftfilter sind leicht zerlegbar und dadurch besonders komfortabel zu reinigen. Der rote, selbstlöschende Polyurethanschaum verfügt über hervorragende Filtereigenschaften und garantiert einen hohen Luftdurchsatz.

Die **E5 Rennluftfilterreihe** verfügt über eine strömungsgünstige, um 30° geneigte Form. Die Befestigung erfolgt zentriert mit Schelle. Diese ist im Lieferumfang bereits enthalten. Die Filter sind für den PHBH 28/30 in schwarz, für den PHBL 24/26 in schwarz und chrom lieferbar. Zudem in einer geschlossenen Form (-W und -C)) mit Spritzwasser-/Lärmschutzkappe. Bei der Bestellung bitte entsprechende Ausführung wählen.

Die Chromkappe mit eingraviertem Wappentier verleiht dem **E13 Luftfilter** eine messerscharfe Optik. Auch in Puncto Leistung filtert er in der oberen Liga. Die Befestigung des E13 erfolgt dezentriert mit Schelle. Der Filter wird mit jeweils drei austauschbaren, strömungsgünstig um 25° geneigten Anschlussstücken (je nach Ausführung mit den Anschlussweiten32/38/58,5mm oder 42/50/58,5mm), geliefert. Das macht ihn zur perfekten Wahl für nahezu alle großen Vergaser.

FREIT Den Tiger im Tank und den Löwen auf dem Filter!

SIP-TIPP Gelegentlich Luftfilteröl (Art.-Nr. 20026000) zur Reinigung und Pflege des Filters verwenden!

SIP-COMMUNITY User Absti über Art.-Nr. M043296C:
„Geiler Sound! Einfach geil. Zwar in Chrom voll der Bullenfang aber sonst kann ich nur sagen: R-E-s-T-E-P-P-E ^^"

SIP-COMMUNITY User stumppi über Art.-Nr. M0413527:
„Super Teil! Passt super, macht echt Dampf!"











Rennluftfilter MALOSSI E5 C/W/K/5 30° schwarz/chrom/rot	Anschluss	Länge	Art.-Nr.	€
für DELL`ORTO PHBL 24/26	38mm	115mm	M043296C/W/K/5	22,10
für DELL`ORTO PHBH 28/30	42mm	119mm	M04327050	22,10

Luftfilter MALOSSI E13 rot mit Chromdeckel 25°	Anschluss	Länge	Art.-Nr.	€
für DELL`ORTO PHBH 28-30/ VHST 24-28/MIKUNI TMX 27/30/PWK 33/35	42/50/58,5mm	95mm	M0413527	35,00
für DELL`ORTO PHBL 24-26/PWK 33/35	32/38/58,5mm	95mm	M0411730	35,00

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Luftfilteradapter SERIE PRO

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2/VNB-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX 80-200/PE/Lusso/'98/MY/'11/T5/Cosa

Wer kennt das nicht? Die Auswahl an Luftfiltern ist erschlagend, aber genau der, den man möchte hat eine andere Anschlussweite als der Vergaser, den man in seinem Roller verbaut hat. Bisher hatte man nur die Möglichkeit, die Luftfilteranschlüsse selbst zu modifizieren oder auf selbstgebaute Adapter zurückzugreifen. Aus diesem Grund bieten wir in der **SERIE PRO** nun hochwertige und passgenau gefertigte **Luftfilteradapter** an. Mit diesen lassen sich Luftfilter mit großen Anschlussweiten sicher auf Vergasern mit kleinerer Anschlussweite montieren.

FREIT Die elegante Lösung für viele Anschlussprobleme.

SIP-TIPP Damit lassen sich RAMAIR Luftfilter (z.B. Art.-Nr. 4030000) auch auf kleineren Vergasern fahren.




40381000


40384200


40381000


40384200

Luftfilteradapter SERIE PRO	Anschluss Vergaser	Anschluss Luftfilter	Art.-Nr.	€
für DELL`ORTO PHBL 24/25	38mm	42mm	40381000	25,00
für DELL`ORTO PHBH 28/30	42mm	62mm	40384200	25,00
für MIKUNI TMX 27/30	50mm	55mm	40382000	25,00
für MIKUNI TMX 27/30	50mm	62mm	40380000	25,00

Rennluftfilter RAMAIR §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2/VNB-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX 80-200/PE/Lusso/'98/MY/'11/T5/Cosa

Kein anderer **Rennluftfilter** ist in so großen Anschlussweiten verfügbar, wie die **RAMAIR** Schaumstofffilter. Wir haben den englischen Kultluftfilter mit Anschlussweite 40-65mm im Angebot. Damit ist vom DELL'ORTO SHB16 bis zum MIKUNI TMX 38 für viele gängigen Vergaser ein passender Filter verfügbar. Durch die W5 Luftfilteradapter (z.B.: Art.-Nr. 40384200: Adapter für Vergaser mit Anschlussweite 42mm auf Luftfilter mit Anschlussweite 62mm) werden zusätzliche Kombinationen möglich. Die RAMAIR Filter zeichnen sich durch perfekte Filtereigenschaft aus. Sie erlauben einen hohen Luftdurchsatz und sind einfach zu reinigen. Durch ihren weichen, abriebfesten Kunststoff sind die Filter zudem recht verschleißarm und lassen sich optimal in das Chassis einpassen.

Die RAMAIR Filter sind je nach Ausführung schwarz in klassischer Zylinderform (zentraler Anschluss) oder oval sowie im ‚MC Style' schwarz mit Chromkappe erhältlich. Vor allem der ovale Filter eignet sich, wenn der Platz im Chassis knapp wird. Mit seinem seitlich versetzen Anschluss kann er leicht in die optimale Position gedreht werde. Für den MIKUNI TMX 27/30, KEIHIN PWK 24/30 können wir zudem einen etwas günstigeren Schaumstoffluftfilter (schwarz mit Chromdeckel) aus dem Zubehör anbieten. Dessen Anschlussweite von 50mm kann mit beiliegendem Adapter auch auf 30mm Anschlussweite reduziert werden.

FREIT Höchste Leistung für höchste Ansprüche. Flexibler Schaumstofffilter mit besten Filtereigenschaften.

SIP-TIPP Für den DELL'ORTO PHBL 20/26 (mit 38mm Anschluss), den W5 Adapter (Art.-Nr. 40381000 verwenden). Dann passt der RAMAIR auch dort perfekt.

SIP-COMMUNITY User Seb82 über Art.-Nr. 40370000:
„Echte Leistungssteigerung! Dieser Filter ist ein echter Gewinn! Für so einen Preis so viel Leistung zu bekommen ist wirklich beachtlich. Wenn man vorsichtig die Schelle anzieht und ihn wassergeschützt montiert hält das Ding ewig. Fazit: Sehr empfehlenswert wie ich finde. Kerniger Sound und wirklich Leistung!"

SIP-COMMUNITY User susilse über Art.-Nr. 40347000:
„Top! Passt ohne Probleme!"




40347000

Moritz, SIP beantwortet:

Wie finde ich den passenden Luftfilter?



Die Zuweisung des Luftfilters ergibt sich durch die „Anschlussweite Luftfilter" beim Vergaser, die mit dem „Anschluss" beim Luftfilter übereinstimmen muss. Mit unseren Luftfilteradaptern kann man auch größere Luftfilter verbauen… z.B. von 62mm auf 42mm Anschlussweite.



40340000


40394000


40383000




40359000

Rennluftfilter RAMAIR, schwarz	Anschluss	Länge	Art.-Nr.	€
für DELL`ORTO SHB 16.10F/16.12M/N/16.15F/16.16F/SHBC 19.19F/20L/PHBH 28/30/ MIKUNI TMX 32-38/PWK 33-35	62mm	85mm	40300000	23,80
für DELL`ORTO SHB 16.10F/16.12M/N/16.15F/16.16F/SHBC 19.19F/20L/VHS 30-39,5/PWK 38	65mm	70mm	40390000	23,80
für DELL`ORTO PHBL 24-26/PHBH 28-30	42mm	90mm	40330000	23,80
für MIKUNI TMX 27/30, Luftfilteradapter Art.-Nr. 40382000 nötig !	55mm	70mm	40338000	23,80
für MIKUNI TMX 27/30/PWK 28	52mm	65mm	40340000	23,80
für MIKUNI TMX 27/30, Luftfilteradapter Art.-Nr. 40382000 nötig !	55mm	55mm	40350000	23,80
für DELL`ORTO PHBL 24-26/PHBH 28-30/MIKUNI TM24/28	43mm	60mm	40332000	23,80

Rennluftfilter RAMAIR, oval schwarz	Anschluss	Länge		Art.-Nr.	€
für DELL`ORTO PHBL 24-26/PHBH 28-30/MIKUNI TM24/28	43mm	70mm	73x110mm	40391000	23,40
für MIKUNI TMX 27/30/PWK 28	52mm	65mm	78x112mm	40392000	23,40
für MIKUNI TMX 27/30, Luftfilteradapter Art.-Nr. 40382000 nötig !	55mm	72mm	78x112mm	40393000	23,40
für MIKUNI TMX 27/30, Luftfilteradapter Art.-Nr. 40382000 nötig !	55mm	104mm	78x112mm	40394000	23,40

Rennluftfilter RAMAIR, MC Style schwarz/chrom	Anschluss	Länge	Art.-Nr.	€
für DELL`ORTO PHBL 24-26/PHBH 28-30	40mm	55mm	40354000	28,90
für DELL`ORTO PHBL 24-26/PHBH 28-30/MIKUNI TM24/28	43mm	62mm	40355000	28,90
für DELL`ORTO PHBL 24-26/PHBH 28-30/MIKUNI TM24/28	43mm	72mm	40356000	28,90
für MIKUNI TMX 27/30/PWK 28	52mm	65mm	40357000	28,90
für MIKUNI TMX 27/30, Luftfilteradapter Art.-Nr. 40382000 nötig !	55mm	72mm	40358000	28,90
für MIKUNI TMX 27/30, Luftfilteradapter Art.-Nr. 40382000 nötig !	55mm	104mm	40359000	28,90

Luftfilter RAM Air Single Sock	Anschluss	Länge	Art.-Nr.	€
für DELL`ORTO SHB 16.10F/16.12M/N/16.15F/16.16F/SHBC 19.19F/20L/PHBH 28/30/ MIKUNI TMX 32-38/PWK 33-35	62mm	85mm	40383000	28,90
für DELL`ORTO SHB 16.10F/16.12M/N/16.15F/16.16F/SHBC 19.19F/20L/VHS 30-39,5/PWK 38	65mm	150mm	40384000	28,90

Rennluftfilter Schaumstoff mit Chromdeckel	Anschluss	Länge	Art.-Nr.	€
für Mikuni TMX 27/30/PWK 28	35/50mm	62mm	40347000	23,40

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

ALLE PREISANGABEN STAND 04/2012, INKL. 19% MWST. ZZGL. VERSAND, SIEHE LETZTE SEITE **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM**

Boost Bottle §

für alle Vespa Modelle

Fällt die Drehzahl bei bereits geschlossenem Drehschieber oder Membrane und voll geöffnetem Vergaser soweit ab, dass keine optimale Füllung erreicht wird, bietet die **Boost Bottle** (Intake chamber) dem ‚arbeitslosen' Gasstrom ein willkommenes Volumen, in das er alternativ strömen kann. Dabei wird Strömungsenergie abgebaut und das Gas strömt nicht zurück in den Vergaser, wo es erneut mit Kraftstoff angereichert werden würde. Erfolgt dann eine Hubbewegung Richtung OT, (d.h. der Einlass öffnet wieder), entsteht ein Unterdruck und das Gasgemisch aus der Boos Bottle strömt gemeinsam mit dem frischem Gemisch in das Gehäuse. Die Boost Bottle schafft also ein zusätzliches Volumen, um bei niedriger Drehzahl mehr Drehmoment zu erzeugen, ohne Verluste in den Bereichen der Spitzenleistung zu erhalten.

Eine Boost Bottle ist besonders in Verbindung mit einem größeren Vergaser interessant. Sie ermöglicht eine etwas magerere Gemischeinstellung, führt zu mehr Leistung und weniger Verbrauch. Der Roller hängt besser am Gas und lästiges Zuckeln im Teillastbereich wird ad Acta gelegt. Für großvolumige Motoren eignet sich vor allem die **POLINI** Boost Bottle, die über ein ausreichend großes Kammervolumen verfügt um die anfallende Gasmenge zu kompensieren. Die **MALOSSI** Bottle ist die dynamischste, denn sie besitzt elastische Falten und federt damit wie eine Ziehharmonika. Allerdings auf Kosten der Langlebigkeit, denn sie wird durch das aggressive Benzingemisch schnell porös. Als besonderen Eyecatcher haben wir die Boost Bottles nicht nur klassisch in schwarz (Polini/Malossi), sondern auch in aluminium, rot und blau eloxiert von **PM** sowie in Chromoptik von **DOPPLER** im Angebot.

FAZIT Sorgt für weniger Verbrauch, einen ruhiger laufenden Motor und einen coolen Look!

SIP-TIPP Die optimale Ergänzung zu SERIE PRO Drehschieberansaugstutzen (z.B. Art.-Nr. 22159110).

SIP-COMMUNITY User Ferro über Art.-Nr. PMBB0001:
„Very cool item for your Vespa or another Scooter. It increased the torque and the engine answers at low rpm."

PM Tuning über Art.-Nr. PMBB0003:
„Another good use for the boost chamber bottle is as a catch tank for carburettor over flow pipes etc simply drill the indents around the top and direct all overflow hose into the bottle leaving the lower spigot to act as the drain."

Boost Bottle	Farbe	Art.-Nr.	€
MALOSSI	Schwarz	27670100	33,00
POLINI	Schwarz	11701000	23,00
DOPPLER	Chrom	D292775	28,00
PM	Alu	PMBB0001	28,00
PM	Blau	PMBB0003	28,00
PM	Rot	PMBB0002	28,00



27670100



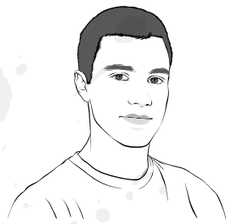
11701000
PMBB0001
PMBB0002
PMBB0003



D292775

Basti, SIP beantwortet:

Wie lang muss der Unterdruckschlauch sein?



Durch die Länge des Unterdruckschlauchs kann der Wirkungsbereich der Boost Bottle optimal angepasst werden. In der Praxis haben sich ca. 20cm als Anhaltspunkt bewährt. Die Polini Boostbottle (mit ca. 200ccm Volumen) ‚wirkt' bei einem 207ccm Langhub Setup mit einem18cm langen Benzinschlauch (Ø1cm) bei ca. 4700 U/min, mit einem 25cm langen Schlauch bei ca. 3100 U/min.

Benzinpumpe

für alle Vespa Modelle

Benzinpumpen ermöglichen einen konstanten Treibstoffffluss zwischen Tank und Vergaser. Wichtig ist dies vor allem, wenn Vergaser und Tank in einer ungünstigen Position zueinander stehen. Befindet sich ein Tuningvergaser zu weit oberhalb des Tanks, kann nicht genügend Druck aufgebaut werden, um die Schwimmerkammer ausreichend zu füllen. Eine **Benzinpumpe** sorgt in diesem Fall für ausreichenden Druck und garantiert dadurch eine zuverlässige Treibstoffversorgung. Wir haben diese in zwei Versionen (mechanisch und elektronisch) im Angebot.

Die **MIKUNI** Unterdruckpumpen überzeugen mit hervorragender Leistung bei kompakten Maßen. Sie werden über den automatisch vom Motor erzeugten Puls angetrieben. Wir können sie alternativ mit einer Förderleistung von 14l/h und 20l/h anbieten. Auch von **DELL'ORTO** haben wir eine Unterdruckbenzinpumpe im Programm, die ohne Elektrik auskommt. Ihre Förderleistung liegt drehzahlabhängig bei bis zu 55 Liter pro Stunde! Sie wird komplett im Kit inkl. aller benötigten Anbauteile geliefert.

Die elektronische **SIP** Benzinpumpe erreicht eine Fördermenge von rund 100L/h, bei einer sehr geringen Stromaufnahme von 12V/1,5A. Da sie ihren Strom über die Rollerbatterie bezieht, ist sie jedoch nicht für den Dauerbetrieb geeignet. Die Benzinpumpe **PIERBURG** E1F, gehört zur neuen Generation elektr. Kraftstoffpumpen nach DIN E 51606. Mit einer Förderleistung von bis zu 95 Liter/h, bei einer Stromaufnahme von 12V/2A, beträgt ihre Lebensdauer bei Non-Stop-Betrieb mehr als 2000 Stunden.

FAZIT Damit läuft die Sache!

SIP-TIPP Bei Verwendung einer Benzinpumpe sollte ein kleinerer Schwimmernadelventilsitz verwendet werden, um die Abdichtung gegen den erhöhten Pumpendruck zu gewährleisten.

SIP-COMMUNITY User mr-Speed über Art.-Nr. 98810000:
„Funktioniert einwandfrei und durch das Überlaufsystem bekommt der Vergaser auch immer nur so viel Sprit, wie er gerade braucht."

Benzinpumpe	Unterdruck / Elektrisch		Art.-Nr.	€
MIKUNI	Unterdruck	14L/h	98840000	48,00
MIKUNI	Unterdruck	20L/h	98830000	48,00
SIP	12V/1,5A	108L/h	98800000	42,00
PIERBURG	12V/2A	95L/h	17051000	138,00
DELL`ORTO	Unterdruck	55L/h	98810000	59,00


98840000


98830000


98800000


17051000



98810000

Zubehör Boost Bottle / Benzinpumpe


31101010


20000001

99000002


99000004


M150354


41400000


10429400


87018000


87016000

Zubehör Boost Bootle / Benzinpumpe		Anschluss	Art.-Nr.	€
Anschlussstück Unterdruck für Benzinpumpe	M6	5,3mm	31101010	3,00
Anschlussstück Unterdruck für Benzinpumpe	M12	8mm	20000001	5,00
Benzinschlauchverbinder, T-Stück	Kunststoff	6mm	99000002	1,60
Benzinschlauchverbinder, T-Stück	Metall	8mm	99000004	9,90
Benzinschlauchverbinder, Y-Stück	Kunststoff	7mm	M150345	2,00
Benzinschlauchverbinder, Y-Stück	Kunststoff	9mm	M150354	2,00
Unterdruckschlauch, Stoffgewebe	800 mm	4,5mm Ø innen	41400000	6,00
Unterdruckschlauch, Gummi	450 mm	3,5mm Ø innen	10429400	3,00
Schlauchschelle		7-11mm	87018000	1,80
Schlauchklemme		8-11mm	87016000	1,50

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Benzinschlauch

für alle Vespa Modelle

Der **Benzinschlauch** ist das wichtigste Bindeglied zwischen Tank und Motor. Ist er beschädigt, verschlissen oder ausgehärtet, muss er dringend ausgetauscht werden, da die Benzinversorgung sonst schlimmstenfalls abreißen kann und der Motor unkontrolliert abmagert.

Wir haben neben Benzinschläuche dem Standardbenzinschlauch aus Gummi (Ø 7x12mm) auch hochwertige mit Stahlflexhülle sowie mit einer Ummantelung aus Stoffgewebe Benzinschläuche (Ø jeweils 6/8x12mm) im Programm. Diese sind sehr strapazierfähig und bleiben länger weich und flexibel als Schläuche aus Gummi.

SIP-TIPP Der Benzinschlauchkrümmer Art.-Nr. 15877000 verhindert das Abknicken des Benzinschlauchs.

SIP-COMMUNITY User sibylvane über Art.-Nr. 87017100:
„Hält bombenfest, ist ohne Gefrickel schnell zu montieren und damit viel geiler als Schlauchschellen."

Benzinschlauch	Art.-Nr.	€
Gummi, Øi 7mm, Øa 12mm, l 600mm	40280000	3,40
Stahlflex, Øi 6mm, Øa 12mm, l 1000mm	40296100	6,00
Stahlflex, Øi 8mm, Øa 12mm, l 1000mm	40290000	6,00
Stoffgewebe, Øi 6mm, Øa 12mm, l 700mm	41301000	6,00
Stoffgewebe, Øi 8mm, Øa 12mm, l 700mm	41300000	6,00
Schlauchklemme, Ø 10-12mm	87017100	0,90
Schlauchklemme, Ø 11-13mm	87019100	3,10
Schlauchschelle, Ø 8-12mm	87017000	1,80



40280000


40296100


41300000


87017100


87019100


87017000

Benzinschlauch Krümmer SIP

für alle Vespa Modelle

Dieses Problem kennt jeder: Obwohl der Tank sauber, ein Benzinfilter verbaut und der Vergaser richtig abgestimmt ist, bekommt der Motor kein Benzin. Grund dafür ist oft ein abgeknickter Benzinschlauch, der den Benzinfluss behindert.

Dem kann man mit dem aus Edelstahl gefertigten **SIP Benzinschlauch Krümmer** sehr effektiv entgegenwirken. Der Krümmer wird direkt hinter dem Benzinhahn unterhalb des Tanks eingefügt und hilft auch in beengten Platzverhältnissen zwischen Benzinschlauch und Rahmen bei der optimalen Führung des Schlauchs. Es steht damit immer der volle Durchlassquerschnitt zu Verfügung und ein Abmagern wegen zu geringem Durchlass ist Geschichte. Der Krümmer hat zusätzlich eingearbeitete Rillen um ein Abrutschen des Benzinschlauchs zu vermeiden. Die passenden Schlauchschellen sind bereits im Lieferumfang enthalten.

FREIT Macht Schluss mit abgeknickten Zügen!

SIP-TIPP Perfekt mit Benzinschlauch Art.-Nr. 4028000. Zur einfachen Montage den Schlauch leicht erwärmen.

Benzinschlauch Krümmer SIP	Art.-Nr.	€
Edelstahl, 55° gebogen, Øi 7mm, Øa 10mm	15877000	4,50



15877000



Zubehör Benzinschlauch

für alle Vespa Modelle

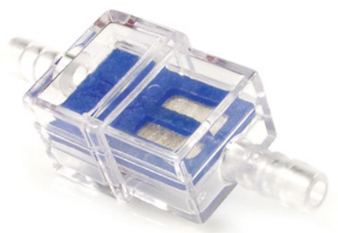
SIP-COMMUNITY User Bullett über Art.-Nr. 27026600:
„Das Teil sieht sehr gut aus und funktioniert, der Einbau ist einfach!"

SIP-COMMUNITY User Christian über Art.-Nr. 98805000:
„Ein Muss bei getunten Motoren welche oft ein/aus gebaut werden. Hier läuft kein Benzin mehr aus beim Demontieren des Vergasers."



M031381


27026600


98803000


98805000

Zubehör Bezinschlauch		AW	Art.-Nr.	€
Benzinfilter, rund	chrom/transparent	6mm	27026600	10,20
Benzinfilter, rund	transparent	6mm	M031380	2,60
Benzinfilter, rund	transparent	8mm	M031381	2,60
Benzinfilter, eckig	transparent	6mm	98803000	3,30
Benzinschlauchkupplung „Quick Action"	blau	6mm	98805000	10,40

Pflegemittel für Vergaser/Luftfilter

Wer seinen Vergaser und Luftfilter gelegentlich pflegt, der hat länger Freude daran. Der **DELL´ORTO Vergaserreiniger** verdrängt Feuchtigkeit und Ölrückstände sowie Schmutz. Einfach alle 1500km eine halbe Flasche auf 7-10 Liter Benzin zugeben. Das **DELL´ORTO Jetspray** hingegen ist für die äußere Reinigung von Vergasern entwickelt und löst schnell auch fest sitzenden Dreck. Ein weiterer Klassiker – nicht nur für die Vergaserreinigung – ist der ‚Alleskönner' **Bremsenreiniger**. Dieser entfettet selbsttätig und gründlich alle Metalle. Ideal als Vorbereitung für Dichtmasse oder zum Reinigen vom Bremsscheiben, Vergaser- und Motorteilen.

Den Luftfilter reinigt man am besten mit **Castrol Foam Air Filter Cleaner**, einem schnell trocknenden Reinigungsfluid für alle Arten von Motorrad- und Rollerfiltern aus Kunststoffschwamm und Metallgeflecht. Das **PUTOLINE Action Fluid** erhöht zusätzlich den Luftdurchsatz und die Effektivität aller Luftfilter. Perfekt wenn er viel Schmutz und Staub ausgesetzt ist!

FREIT Alles, was man zur Reinigung und Pflege von Vergaser und Luftfilter braucht.

SIP-COMMUNITY User otiskuenzer über Art.-Nr. 14230000:
„Ich bin begeistert. Das Zeug ist wirklich genial für alles. Damit bekommt man jedes Teil super sauber. Schmieriger Dreck vom Motor wird durch einsprühen einfach weggespült und zum Vergaser reinigen ist es auch Klasse."

Pflegemittel für Vergaser/Luftfilter		Art.-Nr.	€
Düsenreiniger DELL`ORTO „Jet Cleaner"	150ml	55033000	6,90
Vergaserreiniger DELL`ORTO	400ml	55034000	12,90
Bremsenreiniger	500ml	14230000	4,00
Luftfilterreiniger CASTROL	1500ml	14240000	17,40
Luftfilteröl CASTROL	400ml	14241000	7,90
Luftfilteröl PUTOLINE	1000ml	20026000	12,90



55033000



55034000



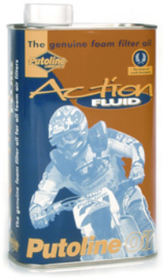
14230000



14240000



14241000



20026000

Gasrolle Kurzhub, SERIE PRO §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2/125 VNB-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX 80-200/PE/Lusso/'98/MY/'11/T5/Cosa

Die **SERIE PRO Kurzhubgasrollen** ersetzen den bei großen Vergasern notwendigen Kurzhubgasgriff. Die neuen Gasrollen sind so konstruiert, dass sich auch ein 34 mm Vergaser mit einer viertel Umdrehung des Gasgriffs öffnen lässt. Anfangs wurde die Gasrolle nur für die PX und PK Modelle entworfen, jedoch stieg die Nachfrage für ältere Modelle sehr schnell, da gerade bei unseren alten Damen der originale Look eine große Rolle spielt. Nun sind auch Gasrollen für 60/70er Jahre Largeframe Modelle verfügbar. Bei Vespa 125 VNA/VNB1-2 Modellen mit Blechlenkkopfabdeckung passend die Gasrollen nicht. Hier empfehlen wir die Verwendung der universellen Seilzugrolle (Art.-Nr. 62090000).

FRZT „Twist & Go"

SIP-TIPP Bei allen Gasrollen muss ein Anschlag individuell angebracht werden (z.B. mittels einer Bohrung und einer M6x10 Schraube), dieser ist für eine Nullstellung des Gasgriffs notwendig. Eine Einbauanleitung gibt es unter www.sip-scootershop.com.

SIP-COMMUNITY User Hansi über Art.-Nr. 13979900:
„Nix mehr mit rumbasteln oder ewig am Griff drehen!"

13979900



13979100



13979300



13979110



62090000



Gasrolle, Kurzhub, SERIE PRO	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3	13979300	19,00
für Vespa PK 50-125 S/SS/XL/ETS/N	13979900	14,90
für Vespa 125 VNB3-6/150 VB1/VBA/VBB/VGLA-B/T3-T4/GS VS2-5/160 GS, mit Seilzugversatzplatte & Gasrollenadapter	13979100	45,90
für Vespa 125 VNB3-6/150 VB1/VBA/VBB/VGLA-B/T3-T4/GS VS2-5/160 GS	13979110	39,00
für Vespa 125 GT/GTR/Super/TS/150 Sprint/V./Super/180 SS/Rally	13979300	19,00
für Vespa PK50-125 S/SS/Lusso/XL/ETS/Rush/N/PX80-200/PE/Lusso/'98/MY/'11/T5	13979900	14,90
Seilzugrolle Kurzhub, universell	62090000	13,90

Sylvia Legath, SIP-Frau, Landsberg, Deutschland

Unsere Onlinefee zaubert auch auf der Straße

Sylvie bringt bei SIP Scootershop seit 2010 die Tasten zum Glühen. Als Onlineredakteurin ist sie nicht nur für die SIP Website und Schaltroller-Foren zuständig, sondern unterstützt ihre Kollegen auch vor Ort auf Events. Vor allem wenn sie über Rennsport berichtet, weiß sie genau, wovon sie spricht, denn sie fährt seit drei Jahren selbst in der European Scooter Challenge.

„Nach einem kapitalen Motorschaden beim 12 Stundenrennen haben wir den Motor letzte Saison komplett neu aufgebaut. Obwohl es in der Klasse, in der ich starte, nur wenig Einschränkungen gibt, habe ich mich für ein 133er Polini EVO Setup entschieden. Der Alu-Zylinder ist bereits Plug&Play toll zu fahren und entsprechend bearbeitet und höher gesetzt, zusammen mit 30er Vergaser und Franz Auspuffanlage auf jeden Fall konkurrenzfähig. Gleichzeitig liefert er ein schönes breites Band und ist extrem zuverlässig." Der Motor hat dabei genug Power, dass er Stoffis SS Replika, mit der Sylvie letzte Saison unterwegs war, vor allem in Punkto Bremse an ihre Grenzen brachte. 2012 wird sie deshalb mit neu aufgebautem PK Chassis mit Scheibenbremse und Malossi Fahrwerk an den Start gehen. Was eine Frau motiviert, ihrer Freizeit inmitten schräglagengestörter und drehzahlverrückter Männer zu verbringen, kann man sich jetzt fragen. Sylvie erklärt das so: „Seine eigenen Grenzen auszuloten ist eine gute Erfahrung und ein Platz auf dem Podium streichelt natürlich auch das Ego. Trotzdem geht es mir vor allem um den Spaß an der Sache. Ich habe in den letzten Jahren auf und neben der Strecke ganz wunderbare Menschen kennengelernt. Mittlerweile sind wir – so kitschig das klingt - tatsächlich eine Art internationale Familie geworden. Das möchte ich nicht mehr missen."





Kurzhubgasgriff TOMMASELLI §

für alle Vespa Modelle

Kurzhubgasgriffe von **TOMMASELLI** ändern das Übersetzungsverhältnis des Gaszuges. Die Griffe sind so konzipiert, dass sich auch ein 38mm Vergaser blitzschnell mit nur einer viertel Umdrehung komplett öffnen lässt.

FRZT „Voooooooollgas"

SIP-TIPP Zur Montage muss noch das feststehende Schnellgasrohr verbaut werden (Art.-Nr. 62030000). Zusätzlich gleich einen längeren Gaszug mit PFTE Hülle mitbestellen. (Art.-Nr. 62041000)

SIP-COMMUNITY User finsh über Art.-Nr. 62000000:
„sehr empfehlenswert bei stark getunten Motoren!!!"

KAUF TIPP

62020000



62060000

62030000



62000000



62010000

Kurzhubgasgriff TOMMASELLI	Art.-Nr.	€
aluminium poliert, 90°, parallele Seilführung	62060000	27,90
schwarz, 90°, parallele Seilführung	62020000	29,90
aluminium poliert, senkrechte Seilführung	62010000	27,90
schwarz, senkrechte Seilführung	62000000	27,90
Schnellgasrohr SIP für TOMMASELLI Gasgriffe, alle Modelle	62030000	14,90

Schraub-/Lötnippel	Øa	Art.-Nr.	€
Tonne für Gasrolle	5,5mm	94230000	1,20
Schraubnippel Gasseilzug dünn,	4mm	94231000	1,20
Lötnippel	2,5x3,3mm	94232000	0,60
Lötnippel Tonne Gas-/Gangseilzug	5,5x5,5mm	94234000	0,80

Seilzugkrümmer	Art.-Nr.	€
0°	MB01104	1,90
50°	53037770	6,90
70°	53037790	6,90
90°	53037780	6,90
90°	M263997C	6,00
160°	M263991	6,00
100°, MIKUNI	MEG04300	18,00

94230000



94231000



94232000



94234000



MEG04300



M263991



MB01104



53037770



53037790



53037780



KAUF TIPP

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

ALLE PREISANGABEN STAND 04/2012, INKL. 19% MWST. ZZGL. VERSAND, SIEHE LETZTE SEITE **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM**

Choke für Vespa GS150

Der **Choke** der GS 150 besteht aus weit mehr Teilen, als der Choke der Nachfolgermodelle. Wir lassen die aufwendigen Teile aus deutscher Produktion nun in Handarbeit in einer Kleinserie fertigen. Die originalgetreuen Nachbildungen von Chokeknopf und -gestänge, sowie das dazugehörige Ansaugrohr, -gummi, –krümmer und die passende Dichtung können natürlich auch mit bestehen Originalteilen kombiniert werden. Somit ist es nicht notwendig, bei einer Restauration alles zu tauschen. Falls dies doch erforderlich sein sollte, bieten wir alle Bauteile auch komplett im Set an.

SIP-TIPP Seilzug Choke (z.B. Art.-Nr. 94041000) gleich mit bestellen.


17981170


17981150 17981100 17981180 26216950 26216900

Choke für Vespa GS150 GS2-3	Art.-Nr.	€
Knopf	26216900	9,50
Gestänge	17981170	57,00
Ansaugrohr	26216950	18,00
Ansaugkrümmer	17981150	57,00
Dichtung Ansaugkrümmer	17981190	5,00
Ansauggummi	17981100	19,90
komplett alle Bauteile	17981180	152,00

Chokehebel für Ziehchokeumrüstung

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2/125 VNB-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX 80-200/PE/Lusso/‘98/MY/‘11/T5/Cosa

Für Vergaser, die auf Ziehchoke umgerüstet wurden, bietet **POLINI** eine optimale Lösung: Einen **Chokeknopf für Ziehchoke Systeme** inkl. Befestigung und Feder, 65cm Seilzug mit Lötnippel und Seilzughülle sowie passendem Schraubnippel. Durch den mitgelieferten 65cm Seilzug lässt sich das Chokesystem entweder am Rahmen oder unter der Verkleidung griffbereit montieren.

Auch von **MALOSSI** haben wir einen universell passenden, variabel montierbaren Chokehebel im Angebot. Dieser wird jedoch einzeln geliefert. Züge und Co. müssen hier separat bestellt werden.

Für die Vespa PX/T5, sowie VNB- T4, die auf einen Trommel- oder Flachschiebervergaser umgerüstet wurde, kann man sich zusätzlich für einen Chokehebel aus dem Zubehör entscheiden. Je nach Ausführung werden diese CNC gefräst, aus poliertem Aluminium oder Plastik geliefert. Der Gaszug wird dazu mit einem kleinem Nippel im Vergaser befestigen, durch die Chokehülle in den Chokehebel gezogen und dort (je nach Ausführung mit Lötnippel oder Madenschraube) befestigt.

FREIT Die perfekte Basis zur Umrüstung auf Ziehchoke.

SIP-TIPP Das MALOSSI Seilzugkit Art.-Nr. 94110000 macht die Sache perfekt.

SIP-COMMUNITY User gerdes über Art.-Nr. 26216800:
„Schönes Teil. Passt wie angegossen und sieht richtig schick aus.“



26216800


26217900


26216820


P3160010


M090820

Chokehebel für Ziehchokeumrüstung		Art.-Nr.	€
Umrüstkit Ziehchoke POLINI	L=650mm	P3160010	12,00
Chokehebel MALOSSI	universelle Montage	M090820	16,90
Chokehebel für Trommel-/Flachschiebervergaser für PX/Lusso/T5/VNB-T4	Aluminium CNC, Madenschraube	26216800	21,00
Chokehebel für Trommel-/Flachschiebervergaser für PX/Lusso/T5/VNB-T4	Aluminium poliert, Lötnippel	26217900	16,00
Chokehebel für Trommel-/Flachschiebervergaser für PX/Lusso/T5/VNB-T4	Plastik-Knopf, Lötnippel	26216820	14,00

Chokehebel

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2/125 V1-33/VM/VN/VNA-TS/150 VL/VB/GS/VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX 80-200/PE/Lusso/‘98/MY/‘11/T5

Ist der Chokehebel verbogen oder gar abgebrochen, kann der Choke nicht mehr betätigt werden und der Roller springt dadurch schlecht an. Ein neuer Chokehebel schafft hier schnell Abhilfe. Wir haben die Hebel für alle gängigen Small- und Largeframemodelle je nach Ausführung mit Plastik- oder Gummiknopf, für die PX/T5 und VNB-T4 auch in poliertem Aluminium im Angebot.

Die Chokehebel für die alten Vespamodelle (Bj.1948-‘58) werden je nach Ausführung in chrom, anthrazit, poliertem Aluminium oder seidenmatt im Vintage Look geliefert.

SIP-TIPP Seilzug Choke (z.B. Art.-Nr. 94041000) gleich mit bestellen.


26215900 26216000 26594600


26215800 26217800


26217810 26217850


26217865


26217860 26217895


26217870


26217885


26217880


26217890



Chokehebel Standard Montage		Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3	Plastik-Knopf	26215900	4,30
für Vespa PK/S/SS/XL/Rush/N/ETS	Plastik-Knopf	26216000	6,10
für Vespa PKXL FL/HP/N/XL2/ Automatica	Plastik-Hebel	26594600	3,30
für Vespa 125 VNB-Super/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX 80-200/PE/Lusso/‘98/MY/‘11/T5	Gummi-Knopf	26215800	5,20
für Vespa 125 VNB-Super/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX 80-200/PE/Lusso/‘98/MY/‘11/T5	Aluminium poliert	26217800	8,10
für Vespa 125 -`52/V1-15, V30-33	chrom	26217810	21,00
für Vespa 125 -`52/V1-15, V30-33	anthrazit	26217850	29,00
für Vespa 125 BJ 52-54, VM1-2	Aluminium poliert	26217865	21,00
für Vespa 125 BJ 52-54, VM1-2	seidenmatt, Vintage Look	26217860	29,00
für Vespa 125 BJ 57-‘58, VNA1-2	Aluminium poliert	26217895	21,00
für Vespa 125 NJ 55-57, VN2T	Aluminium poliert	26217870	29,00
für Vespa 150 BJ 54-56, VL1-2T	Aluminium poliert	26217885	21,00
für Vespa 150 BJ 54-56, VL1-2T	seidenmatt, Vintage Look	26217880	29,00
für Vespa 150 BJ 56-58, VL3T, VB1T	Aluminium poliert	26217890	21,00

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



Kurbelwellen Smallframe

Die Kurbelwelle ist das Herzstück eines Rollers. Kurz erklärt wandelt die Kurbelwelle die vertikalen Bewegungen des Kolbens über das Pleuel in den drehenden Antriebsimpuls um. Gerade beim Tuning wirken daher auf dieses Bauteil enorme Kräfte. Wer konstant mit 4.000 U/min. auf der Landstraße 3 Stunden lang dahinfährt, dessen Kurbelwelle dreht sich 720.000 Mal! In einem Rollerleben kommen so einige Umdrehungen zusammen.

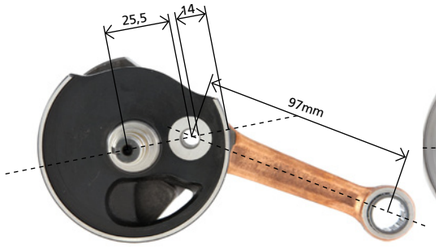
Der Hub

Bei der Smallframe unterscheidet man zuerst - wie schon bei den Zylindern - 3 Kurbelwellen-Klassen:

43mm: Alle 50ccm Vespas mit Schaltgetriebe haben einen Hub von 43mm (Kurzhub) und eine Pleuellänge von 87mm. Sie sind für alle 50-112ccm Zylinder geeignet.

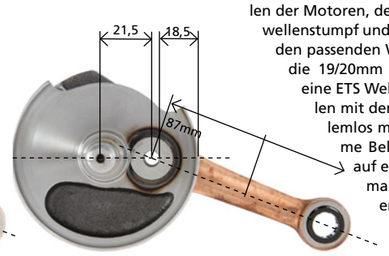
51mm: Alle 80-125ccm Modelle haben 51mm Hub (Langhub) und eine Pleuellänge von 97mm. Diese Wellen werden für alle 125ccm-und-größer Zylinder benötigt. Einige Hardcore Wellen gibt es auch mit 105mm Pleuel.

54mm: Für Leistungsfetischisten, mehr Hub = noch mehr Leistung für alle > 130ccm. Steuerzeiten und Kurbelgehäuse Bearbeitung dürfen hier keinen Angstschweiß auslösen.



54mm Hub, 97mm Pleuel

45109000



43mm Hub, 87mm Pleuel

45102000

Der Konus

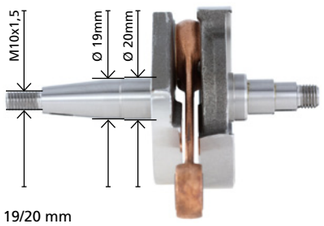
Eine weitere wichtige Unterscheidung ist der Lichtmaschinenkonus, auf dem das Lüfterrad/Polrad sitzt. Hier gibt es ebenfalls 3 Klassen. Sie unterscheiden sich in den Maßen des Lichtmaschinen (LIMA) - Wellendichtringsitzes und des Lagersitzes des LIMA Lagers:

19/20mm: Wellendichtringsitz 19mm, Lagersitz 20mm, dünner/spitzer Konus mit M10x1,5mm Polradmutter, standardmäßig bei klassischen Smallframes und den PKs der 1° Serie verbaut. Äußerlich in den meisten Fällen an der 2-Loch Befestigung des Ansaugstutzens erkennbar.

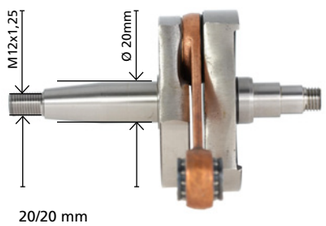
20/20mm: Wellendichtringsitz 20mm, Lagersitz 20mm, dicker/stumpfer Konus mit M12x1,25mm Polradmutter, standardmäßig bei PK/S der 2° Serie und den PK50XL Modellen verbaut. Auf diesen wurden fast ausschließlich Ansaugstutzen mit 3-Loch Befestigung verbaut.

24/25mm: Wellendichtringsitz 24mm, Lagersitz 25mm, dicker/stumpfer Konus mit M12x1,25mm Polradmutter, standardmäßig bei der PK125 ETS/N/XL/XL2.

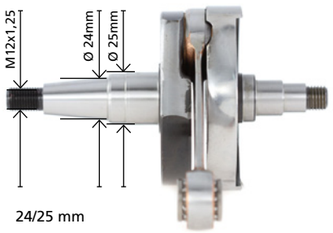
Grundsätzlich gilt: Je dicker der Konus, desto stabiler. D.h. der 19/20er Konus reicht bei einfachem Tuning. Wer mehr will, sollte mindestens die 20/20er Wellen verbauen. Je mehr Leistung und je höher die Drehzahlen der Motoren, desto größer werden die Schwerkräfte am Kurbelwellenstumpf und desto größer die Gefahr, dass dieser abreißt. Mit den passenden Wellendichtringen können die 20/20er Wellen in die 19/20mm Gehäuse verbaut werden. Die Umrüstung auf eine ETS Welle mit 24/25mm Konus ist bei allen Schaltmodellen mit den passenden Umrüstwellendichtring/-lager problemlos möglich. Diese sehr stabile Welle hält auch extreme Belastungen aus. Wird von einem dünnen/spitzen auf einen dicken/stumpfen Konus umgebaut, braucht man auch das passende Polrad/Lüfterrad. Dann empfiehlt es sich, gleich vollständig auf eine elektronische Zündung/PARMAKIT/VESPATRONIC umzurüsten und sich den Ärger mit den alten Unterbrecherzündungen zu ersparen. Wer eine 50er auf mehr als 125ccm aufrüsten will, benötigt immer eine 51-54mm Welle. Auch dies ist problemlos möglich.



19/20 mm



20/20 mm



24/25 mm

Welcher Roller hat nun welche Kurbelwelle verbaut?

Wir unterscheiden im Katalog:

19/20mm, 43mm Hub, 87mm Pleuel: Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS/PK50/S

passen auf Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS/PK50 V5X1T -> 14531/S V5X2T -> 181678/-> 3007754

Die Kurbelwellen der V50 1° waren mit einer Buchse statt eines oberen Pleuellagers ausgestattet. Diese Wellen sind für Tuningzwecke ungeeignet. Diese Motoren können problemlos mit der Nachfolgerversion ausgestattet werden, die mit einem Pleuellager versehen ist.

20/20mm, 43mm Hub, 87mm Pleuel: Vespa PK50/S/SS/XL/XL2/FL/HP/N/Rush

passen auf Vespa PK50 V5X1T 14532 ->/S V5X2T 181679 ->/3007755 ->/SS/XL/XL2/FL/HP/N/Rush

19/20mm, 51mm Hub, 97mm Pleuel: Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3/PK80-100 S/PK125

passen auf Vespa 90 V9A1T 25001 ->/R/SS/100 V9B1T -> 50000/125/PV/ET3/PK80 S V8X5T -> 5634/PK100 S V9X1T -> 41358/PK 125 VMX1T -> 7412

20/20mm, 51mm Hub, 97mm Pleuel: Vespa 100/PK80-125 S/PK125

passen auf Vespa 100 V9B1T 50001->/PK80 S/Lusso V8X5T 5635 ->/PK100 S V9X1T 41359 ->/PK 125 VMX1T 7413 ->/PK125 S VMX5T/VMX5T 3007791

24/25mm, 51mm Hub, 97mm Pleuel: Vespa PK 125 ETS/N/XL/XL2

Alle 20er Wellen passen auch in 19er Gehäuse. Dann auch das passende Polrad und den passenden LIMA Wellendichtring mitbestellen.

Alle 24er passen auch in 19er und 20er. In diesem Fall sind dann auch noch die Umrüstlager-/Wellendichtringe nötig.

Welche Welle?

Unabhängig von den Fahrzeugzuweisungen gibt es verschiedene Kurbelwellentypen, die jeweils unterschiedlich eingesetzt werden:

Kurbelwellen: Normale Standard-Wellen bezeichnen wir nur mit „Kurbelwelle". Perfekt für einen 1:1 Austausch bei Motorüberholung. 100% legal.

Rennwellen: Haben verlängerte Steuerzeiten, polierte Kurbelwangen, teils auch ein poliertes Pleuel. Um möglichst viele Vibrationen auszuschließen, gibt es „gewuchtete" Wellen, bei denen das Pleuel auf 12 Uhr ausgependelt wird. Sie können unterschiedlichen Hub haben. Die RACE Version hat ein verstärktes Kartpleuel und zusätzliche Schmierbohrungen. Auch Langhubwellen führen wir bei den Smallframes als Rennwellen.

Vollwangenwellen: Haben wie der Name schon sagt, 2 vollständig geschlossene Wangen. Hier ist ein großer Membraneinlass nötig. Perfekt in Kombination mit Direktansauger. Diese Wellen gibt es auch mit langem Hub. Besonders die 54er Wellen haben sich als PS-Garanten erwiesen.

Lippenwellen: Sind spezielle Membranwellen, die sehr gut in Verbindung mit Membransaugstutzen harmonieren. Hier muss der Einlass nicht bis ans Limit gefräst werden.

Kompromisslose Qualität

Wir haben alle namhaften Kurbelwellen Hersteller im Programm. Die meisten verfügen über jahrzehntelange Erfahrung in diesem Bereich und die Wellen haben sich zig-tausendfach bewährt:

MAZZUCCHELLI: NUOVA MAZZUCCHELLI ist wohl der bekannteste italienische Hersteller für Vespa Kurbelwellen aller Art. Hohe Fertigungs- und Materialqualität. Sehr gutes Preis-/Leistungsverhältnis.

MEC EUR: Seit Jahrzehnten fertigt MEC EUR Kurbelwellen für Vespa. Die Renn- und Langhubwellen für die PX genügen auch hohen Tuningansprüchen. Das Oldtimer-Sortiment ist fast durchgängig. Diese Wellen werden in geringen Stückzahlen und sehr hoher Qualität gefertigt. Auch hier ein sehr gutes Preis-/Leistungsverhältnis.

PINASCO: Sehr hochwertige Rennwellen, die aber auch ihren Preis haben

DRT: Kenner lieben DRT. Bei den Wellen hat sich Dennis auf 47mm Wellen für die Kurzhuber spezialisiert. Viel Drehmoment für die kleinen Zylinder.

ZADRA: Die kleine italienische Tuningschmiede fertigt qualitativ eine der besten Drehschieberwellen für die Smallframe.

POLINI: Sehr schön gearbeitete Vollwangenwellen und die Messeüberraschung in Mailand 2010.

FALC: High-End Wellen für höchste Smallframe Ansprüche.

SERIE PRO: Unter SERIE PRO führen wir kleine Tuningschmieden, die vorhandene Wellen auf zeitgemäßes Design und Leistungsausbeute trimmen.

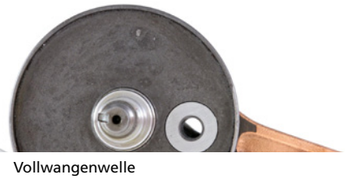
Unter **www.sip-scootershop.com** haben wir euch bei den Kurbelwellen noch mehr Informationen hinterlegt. Bei den Fahrzeugzuweisungen gehen wir auch detailliert darauf ein, welche Teile noch benötigt werden, sollte eine artfremde Welle verbaut werden. Für alle Wellen, mit Ausnahme der Standard Kurbelwellen - gilt: Nur für Renn- Ausstellungszwecke. Im Bereich der deutschen StVZO nicht zugelassen, d.h. eine Rücksprache mit der TÜV-Stelle vor Ort ist nötig.



Kurbelwelle Standard



Rennwelle



Vollwangenwelle

Kurbelwelle Standard

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Die **Kurbelwelle** ist das Herzstück des Motors und wird stark beansprucht. Bei Kurbelwellen in Motoren, die schon einige Kilometer hinter sich oder die mehr Leistung haben, sind oft die Lager- und Wellendichtringsitze eingelaufen oder die Pleuellager ausgeschlagen. Bei einem größeren Motorservice sollte daher die Kurbelwelle mit ausgetauscht werden.

Wir haben nur qualitativ sehr hochwertige Standard Kurbelwellen, made in Italy, im Programm. **MAZZUCCHELLI** und **MEC EUR**, beide aus dem Raum Mailand, liefern seit Jahrzehnten erstklassige und dennoch preisgünstige Vespa Kurbelwellen. Optik, Qualität und Steuerzeiten entsprechen dem PIAGGIO Original. Die MEC EUR Wellen haben darüber hinaus ein sehr gutes Pressmaß. Einige Wellen, wie die ETS Kurbelwelle und die PK Automatic Welle sind original PIAGGIO Wellen.

Die **ETS Welle** ist ein klares Highlight und glänzt schon serienmäßig mit einer Einlasszeit von 126°. Der lichtmaschinenseitige Lager- und Wellendichtringsitz ist nochmals deutlich verstärkt und dicker ausgeführt. Für die Verwendung in einem V50/PK/PV/ET3 Motorgehäuse ist ein Umrüstlager/-wellendichtring notwendig. Alle Kurbelwellen werden mit oberen Pleuellagern ausgeliefert.

Wer es sportlicher möchte, sollte auf eine Rennwelle zurückgreifen. Diese bieten nicht nur eine verlängerte Einlasszeit, sondern zusätzlich noch ein poliertes Messerpleuel mit einem höherwertigen Silberlager.

FRAIT Solide und gute Produkte. Perfekt für eine Motorüberholung und ausreichend bei dezentem Tuning.

Kurbelwelle / 43-51mm Hub / 87-97mm Pleuel / 19/20mm, M10/ 20/20mm, M12/ 24/25mm, M12

Kurbelwelle mit Ø 82mm Limawange, Ø 87mm Drehschieberwange, 87mm Pleuel bei den Vespa 50/PK50/XL, 97mm Pleuel bei den Vespa 90-125/PK/XL, Wellendichtringsitz 19/20/24mm, Lagersitz 20/25mm, dünner/ spitzer Konus mit M10 Gewinde oder stumpfer/dicker Konus mit M12mm Gewinde, inklusive Pleuellager

SIP-TIPP Neue Lager, Wellendichtringe und Halbmondkeile sind Pflicht, neuer Dichtsatz, Kupplungs- und Polradmutter ebenfalls. Sinnvoll sind auch die Kurbelwellenwerkzeuge Art.-Nr. 27338000, Art.-Nr. 21071000 und Art.-Nr. 18119000.

SIP-COMMUNITY User „Aerox-Haiza“:
„Super Qualität und keine Probleme! Optimal um sie gegen die orginale Welle zu tauschen“




45102000



Kurbelwelle		Art.-Nr.	€
MAZZUCCHELLI	für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS/PK50/S Drehschieber, Pleuel: 87mm, Hub:43mm, 19/20mm, M10	45102000	79,00
MECEUR	für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS/PK50/S Drehschieber, Pleuel: 87mm, Hub:43mm, 19/20mm, M10	45107000	89,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa PK50/S/SS/XL/XL2/FL/HP/N/Rush Drehschieber, Pleuel: 87mm, Hub:43mm, 20/20mm, M12	45101000	79,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 90, V9A1T -> 25000 Drehschieber, Pleuel: 97mm, Hub:51mm, Konus 19/20mm, M10, mit Pleuelbuchse	45103000	79,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3/PK80-100 S/PK125 Drehschieber, Pleuel: 97mm, Hub:51mm, 19/20mm, M10	45104000	79,00
PIAGGIO	für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3/PK80-100 S/PK125 Drehschieber, Pleuel: 97mm, Hub:51mm, 19/20mm, M10	45103100	169,00
MECEUR	für Vespa 100/PK80-125 S/PK125 Drehschieber, Pleuel: 97mm, Hub:51mm, 20/20mm, M12	45109000	82,00
PIAGGIO	für Vespa PK 125 ETS/N/XL/XL2 Drehschieber, Pleuel: 97mm, Hub:51mm, 24/25mm, M12	45108000	82,00
PIAGGIO	für Vespa PK80-125S Automatica	45111000	192,00

Rennwelle MAZZUCCHELLI §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Rennwellen sind ein einfacher und effektiver Tuningschritt für jeden Drehschiebermotor. Eine Rennwelle ermöglicht höhere Drehzahlen. Der Motor wird spritziger und agiler. Die hochwertigen Rennwellen der italienischen Firma **MAZZUCCHELLI** überzeugen durch minimale Fertigungstoleranzen und geringes Lagerspiel. Eine hohe Drehzahlfestigkeit und höchste Langlebigkeit sind dadurch garantiert.

Eine Rennwelle hat im Gegensatz zur originalen Kurbelwelle eine deutlich verlängerte Einlasszeit. Der Füllungsgrad wird damit erhöht. Die Kurbelwangen sind strömungsgünstig angepasst und poliert. Verwirbelungen und Strömungsabrisse werden reduziert. Ein ebenfalls poliertes Messerpleuel und ein unteres Pleuellager als Silberlager werden höchsten Ansprüchen gerecht. Alle Kurbelwellen werden mit oberen Pleuellagern ausgeliefert. Wer auf eine elektronische Zündung umrüsten möchte, sollte gleich auf die 20/20mm Rennwellen zurückgreifen. Auch in Kombination mit einem Rennzylinder ist der dickere und damit stabilere Konus zu empfehlen. Bei hochdrehenden Motoren, die mit leistungsstarken Zylindern oder sehr leichten Lüfterrädern ausgestattet sind, sollte die **ETS-Welle** verbaut werden. Die Gefahr eines Abreißens des Kurbelwellenstumpfes ist hier ausgeschlossen. In den V50/PV/ET3/PK Motorgehäusen ist dann ein Umrüstlager und der entsprechende Wellendichtring notwendig.

Bei der **RACE Version** ist ein verstärktes Kartpleuel verbaut. Zusätzliche Schmierbohrungen im oberen (nur bei den 125ern) und Schmierschlitze im unteren Pleuelauge führen durch die bessere Schmierung zu mehr Standfestigkeit und erlauben höhere Drehzahlen.

FRAIT Nicht nur in Kombination mit einem Tuningzylinder sinnvoll. Selbst mit einem Originalzylinder kann ein Leistungsplus erzielt werden. MAZZUCCHELLI steht für lange Lebensdauer und Haltbarkeit.

Rennwelle / 43-51mm Hub / 87-97mm Pleuel / 19/20mm, M10/ 20/20mm, M12/ 24/25mm, M12

Rennkurbelwelle mit Ø 82mm Limawange, Ø 87mm Drehschieberwange, 87mm Pleuel bei den Vespa 50/PK50/XL, 97mm Pleuel bei den Vespa 90-125/PK/XL, Wellendichtringsitz 19/20/24mm, Lagersitz 20/25mm, dünner/ spitzer Konus mit M10 Gewinde oder stumpfer/ dicker Konus mit M12mm Gewinde, inklusive Pleuellager

SIP-TIPP Neue Lager, Wellendichtringe und Halbmondkeile sind Pflicht, neuer Dichtsatz, Kupplungs- und Polradmutter ebenfalls. Sinnvoll sind auch die Kurbelwellenwerkzeuge Art.-Nr. 27338000, Art.-Nr. 21071000 und Art.-Nr. 18119000. Rennzylinder wie POLINI, MALOSSI, D.R. und PINASCO die auf Drehschieber gefahren werden sollten mit der Welle bedient werden.

SIP-COMMUNITY User „NOSw11“, Italien:
„Ausgezeichnet! Da ich vorher eine Kurbelwelle mit Bronzebuchse verbaut hatte, wollte ich unbedingt wegen des Tunings eine Welle mit Nadellagerung. Hierbei fiel meine Wahl auf Mazzucchelli, da ich mir sicher sein kann das deren Produkte mit höchster Sorgfalt produziert werden und der Preis stimmt.“ (übersetzt)

mazzucchelli



Vergleich Rennwelle / Kurbelwelle Standard




45090000

450910010 24/25 mm Konus

Rennwelle		Art.-Nr.	€
MAZZUCCHELLI	für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS/PK50/S, Drehschieber, Pleuel: 87mm, Hub:43mm, 19/20mm, M10	45061500	82,00
MAZZUCCHELLI RACE	für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS/PK50/S, Drehschieber, Pleuel: 87mm, Hub:43mm, 19/20mm, M10	45061700	95,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa PK50/S/SS/XL/XL2/FL/HP/N/Rush, Drehschieber, Pleuel: 87mm, Hub:43mm, 20/20mm, M12	45062000	82,00
MAZZUCCHELLI RACE	für Vespa PK50/S/SS/XL/XL2/FL/HP/N/Rush, Drehschieber, Pleuel: 87mm, Hub:43mm, 20/20mm, M12	45061800	95,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3/PK80-100 S/PK125, Drehschieber, Pleuel: 97mm, Hub:51mm, 19/20mm, M10	45065000	82,00
MAZZUCCHELLI RACE	für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3/PK80-100 S/PK125, Drehschieber, Pleuel: 97mm, Hub:51mm, 19/20mm, M10	45061900	95,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 100/PK80-125 S/PK125, Drehschieber, Pleuel: 97mm, Hub:51mm, 20/20mm, M12	45090000	88,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa PK125 ETS/N/XL/XL2, Drehschieber, Pleuel: 97mm, Hub:51mm, Konus 24/25mm, M12	45091000	92,00
MAZZUCCHELLI RACE	für Vespa PK125 ETS/N/XL/XL2, Drehschieber, Pleuel: 97mm, Hub:51mm, 24/25mm, M12	45093000	102,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

ALLE PREISANGABEN STAND 04/2012, INKL. 19% MWST. ZZGL. VERSAND, SIEHE LETZTE SEITE **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM**

Firmen-Feature

Mazzucchelli

Die Firma ‚Mazzucchelli Maurizio & Figli' wurde zu Beginn der 60er Jahre im Norden Italiens zwischen Mailand und Varese gegründet. Zu Beginn wurden dort vor allem innovative Kardanwellen und andere Motorteile für Landwirtschaft und Spezialgerätebau gefertigt. Erst im Lauf der Jahre gewann der anfangs kleine Teilbereich der Zweiradtechnik zunehmend an Bedeutung.

1980 schloss sich das Unternehmen einem Konzern aus Brescia - einem Spezialist in Punkto Feinmechanik (Läppen, Schleifen, Hochdruckkompression, etc) an. Dank dieser innovativen Einflüsse und der neuen dynamischen Unternehmensstruktur, konnte sich ‚Nuova Mazzucchelli srl' auch außerhalb Italiens auf dem Weltmarkt etablieren. Die Produktion erfolgt dabei mit Maschinen der neusten Generation und durch computergestützte Verfahren, die eine absolut präzise Fertigung gewährleisten.

Heute ist Mazzucchelli kompetenter Ansprechpartner in Punkto Motorwellen und Pleuelstangen für alle endothermen Ein- und Mehrzylindermotoren und beliefert Hersteller weltweit mit Ersatz- und Tuningteilen für Roller und Motorräder, für Kart-, Boots- und landwirtschaftliche Motoren.



Rennwelle PINASCO §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

PINASCO - Pure Passion. **PINASCO** hat seine klassischen **Kurbelwellen** für Vespa Roller wieder aufleben lassen und ihnen eine Frischzellenkur verpasst.

Alle Kurbelwellen glänzen durch ihre verlängerten Einlassteuerzeiten und CNC genaue Fertigungsgüte. Der Füllungsgrad wird damit erhöht. Die Kurbelwangen sind strömungsgünstig angepasst und poliert. Das Pleuel mit **PINASCO** Schriftzug ist mit Silberlager versehen. Zur optimalen Schmierung ist es mit zusätzlichen Schmierbohrungen versehen.

FREIT Höchste Qualität für alle Fans des Drehschiebers.

Rennwelle / 43-51mm Hub / 87-97mm Pleuel / 19/20mm, M10/ 20/20mm, M12

Rennkurbelwelle mit Ø 82mm Limawange, Ø 87mm Drehschieberwange, 87mm Pleuel bei den Vespa 50/PK50/XL, 97mm Pleuel bei den Vespa 90-125/PK/XL, Wellendichtringsitz 19/20/24mm, Lagersitz 20/25mm, dünner/spitzer Konus mit M10 Gewinde oder stumpfer/dicker Konus mit M12mm Gewinde, inklusive Pleuellager

SIP-TIPP Neue Lager, Wellendichtringe und Halbmondkeile sind Pflicht, neuer Dichtsatz, Kupplungs- und Polradmutter ebenfalls. Rennzylinder wie POLINI, MALOSSI, D.R. und PINASCO die auf Drehschieber gefahren werden, sollten mit der Welle bedient werden.



45062100







Rennwelle		Art.-Nr.	€
PINASCO	für Vespa PK50/S/SS/XL/XL2/FL/HP/N/Rush, Drehschieber, Pleuel: 87mm, Hub:43mm, 20/20mm, M12	45062100	132,00
PINASCO	für Vespa 100/PK80-125 S/PK125, Drehschieber, Pleuel: 97mm, Hub:51mm, 20/20mm, M12	45092000	142,00

Rennwelle POLINI §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/S

Die **Rennwelle** ist eine sehr sauber verarbeitete und extrem hochwertige Drehschieber Kurbelwelle. Sie ist speziell gewuchtet und mit Ausgleichsgewichten aus Tungsten (Schwermetall) versehen. Zur optimalen Schmierung ist das Pleuel oben und unten mit Schmierbohrungen/-schlitzen versehen und in seiner Kontur massiv verstärkt. Verwindungssteifigkeit und Schmierung sind dadurch gewährt. Die längeren Steuerzeiten sorgen für einen höheren Füllungsgrad und mehr Leistung. Neben den eingepressten Wuchtgewichten wurden die weiteren Ausgleichsbohrungen mit Harz verschlossen. Ein ruhiger Motorlauf und weniger Vibrationen sind das Ergebnis.

FREIT High-End Welle für alle, die nicht Membran fahren wollen.

Rennwelle / 51mm Hub / 97 mm Pleuel / 20/ 20mm / M12

Rennwelle mit Ø 82mm Limawange, Ø 87mm Drehschieberwange, gewuchtet, 97mm Pleuel, Wellendichtringsitz 20mm, Lagersitz 20mm, stumpfer/dicker Konus mit M12mm Gewinde, inklusive Pleuellager

SIP-TIPP Ideal für die neuen POLINI Racing oder Evolution Zylinder. Doch auch MALOSSI, FALC oder QUATTRINI Drehschieber Zylinder freuen sich über dieses Update.



21000330









Rennwelle		Art.-Nr.	€
POLINI EVO	Drehschieber, Pleuel: 97mm, Hub:51mm, Konus 20/20mm, M12	21000330	459,00

Renn-/Vollwangenwelle DRT §

für Vespa 50/PK50/S/XL/XL2

Denis Innocente von **DRT Racing** ist vielen durch seine Getriebe und Kupplungsspezialteile bekannt. Bei den Smallframe Kurbelwellen hat er sich auf Langhubwellen für die Kurzhuber spezialisiert. Dies ist für alle interessant, die nicht über 125ccm kommen wollen und dennoch das Maximale aus dem Motor holen möchten.

Die **Renn- und Vollwangenwellen** werden mit einem Exzenterbolzen von 43mm Hub auf 45mm erweitert. Dieser Mehrhub erweitert einen 102er auf 107ccm und einen 112er auf 117ccm. Sehr viel Drehmoment, bessere Beschleunigung und mehr Dampf in allen Drehzahlbereichen sind die Folge. Die Motorcharakteristik ähnelt einer originalen ET3 und ist sehr gut zu fahren.

Hinweis: Alle Zylinder – außer D.R. 50-102ccm Zylinder und POLINI 115ccm – benötigen eine 1mm Fußdichtung um den Mehrhub auszugleichen.

FREIT Feines und starkes Tuningteil für die kleine Klasse.

Renn- oder Vollwangenwelle / 45mm Hub / 87mm Pleuel / 19/20mm, M10/ 20/20mm

Renn-/ Vollwangenwelle mit Ø 82mm Limawange, Ø 87mm Drehschieberwange, Exzenterbolzen mit 45mm Hub, 87mm, Wellendichtringsitz 19/20mm, Lagersitz 20mm, dünner/spitzer Konus mit M10 Gewinde oder stumpfer/dicker Konus mit M12mm Gewinde, inklusive Pleuellager

SIP-TIPP Neue Lager, Wellendichtringe und Halbmondkeile sind Pflicht, neuer Dichtsatz, Kupplungs- und Polradmutter ebenfalls. Dicke 1 mm Fußdichtung nicht vergessen.



45086000





45083000



Renn-/Vollwangenwelle DRT		Art.-Nr.	€
Rennwelle DRT	für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS/PK50/S, Drehschieber, Pleuel: 87mm, Hub:45mm, 19/20mm, M10	45086000	135,00
Rennwelle DRT	für Vespa PK50/S/SS/XL/XL2/FL/HP/N/Rush, Drehschieber, Pleuel: 87mm, Hub:45mm, 20/20mm, M12	45085000	135,00
Vollwangenwelle DRT	für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS/PK50/S, Membran, Pleuel: 87mm, Hub:45mm, 19/20mm, M10	45083000	142,00
Vollwangenwelle DRT	für Vespa PK50/S/SS/XL/XL2/FL/HP/N/Rush, Membran, Pleuel: 87mm, Hub:45mm, 20/20mm, M12	45084000	142,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

ALLE PREISANGABEN STAND 04/2012, INKL. 19% MWST. ZZGL. VERSAND, SIEHE LETZTE SEITE **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM**

THE WHEELIE KING

„Mein Name ist Nicola Campobasso und viele kennen mich unter dem Künstlernamen "Nicola l´Impennatore" (der Wheeliekönig). Mit 15 Jahren hab ich mir meine erste Vespa gekauft, das war Mitte der 80er Jahre. Was für eine Freiheit! Damals startete ich meine ersten Wheelieversuche und opferte jede Menge Material und auch Haut auf dem geteerten Opferaltar des Freestylegottes. Am Stadtrand von Florenz gab es damals den berühmten „Methan-Boulevard", eine 2km lange Allee wo sich Motorrad- und Vespafahrer trafen. Es wurden Rennen gefahren, Burnouts gedreht und ich begann einige Kunststücke einzustudieren. Immer waren viele Zuschauer da, ein Riesenspaß! Die Zeiten zwischen den häufigen Polizeirazzien nutzte ich zum Training. Es ging immer besser. Nach einer längeren Künstlerpause stieg ich 2001 wieder in die Szene ein und gründete mit Freunden den Vespa Club Empoli. Und wieder leckte ich Freestyle Blut, jetzt noch professioneller, mit mehr Sicherheit und viel Training. Mittlerweile habe ich etwa 30 Stunts auf Lager, im Park Daboot in Ottobiano habe ich 2011 den Backflip auf einer Vespa geschafft!"

Meine Website: www.vespafreestyle.it





Christian, SIP beantwortet:

Was hat es mit den Angaben 19/20, 20/20 und 24/25 auf sich?



Das ist die Angabe in mm des Lager- und Wellendichtringsitzes auf der Lichtmaschinenseite. In Verbindung mit dem passenden Wellendichtring und bei der ETS Welle noch dem passenden Umrüstlager/-Wellendichtring, können alle Wellen untereinander getauscht werden. Je dicker, desto stabiler ….

Vollwangenwelle MAZZUCCHELLI §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Vollwangenwellen werden bei Motoren mit Direkteinlass-Rennzylindern oder in Verbindung mit Membranansaugstutzen verwendet. Eine Vollwangenwelle ermöglicht höhere Drehzahlen in allen Bereichen. Der Motor wird spritziger und agiler und hat eine höhere Leistungsausbeute. Die hochwertigen Vollwangenwellen der italienischen Firma **MAZZUCCHELLI** überzeugen durch minimale Fertigungstoleranzen und geringes Lagerspiel. Eine hohe Drehzahlfestigkeit und höchste Langlebigkeit sind dadurch garantiert.

Eine Vollwangenwelle hat im Gegensatz zur originalen Kurbelwelle eine geschlossene Kurbelwange. Die Vorverdichtung wird erhöht, die Luftverwirbelungen im Kurbelgehäuse reduziert. Ein poliertes Messerpleuel und ein unteres Pleuellager als Silberlager werden höchsten Ansprüchen gerecht. Alle Kurbelwellen werden mit oberen Pleuellagern ausgeliefert.

Der ideale Einsatzbereich ist in Verbindung mit Direktansaugern wie dem MALOSSI 136ccm oder den PARMAKITS. Bei den übrigen Zylindern ist ein Membranansaugstutzen nötig. Dann muss auch der Einlass im Motorgehäuse entsprechend vergrößert werden, damit die geschlossene Wange nicht den Einlass verschließt. Bei alten 50er Motoren ist häufig auch die Vorverdichterplatte defekt. Auch hier rettet ein Membranansaugstutzen mit einer Vollwangenwelle das Motorgehäuse vor dem Verschrotten.

FAZIT Extrem haltbare und hochwertige Qualität. Vollwangenwellen sind ein Muss bei Zylindern mit Direkteinlass à la MALOSSI, PARMAKIT und QUATTRINI oder mit stark bearbeiten Gehäuseeinlass für POLINI 130ccm.

Vollwangenwelle / 43-51mm Hub / 87-97mm Pleuel / 19/20mm, M10/ 20/20mm, M12

Vollwangenwelle mit Ø 82mm Limawange, Ø 87mm Kupplungswange, 87mm Pleuel bei den Vespa 50/PK50/XL, 97mm Pleuel bei den Vespa 90-125/PK/S, unteres Pleuellager = Silberlager, Wellendichtringsitz 19/20mm, Lagersitz 20mm, dünner/spitzer Konus mit M10 Gewinde oder stumpfer/dicker Konus mit M12mm Gewinde, inklusive Pleuellager

SIP-TIPP Neue Lager, Wellendichtringe und Halbmondkeile sind Pflicht, neuer Dichtsatz, Kupplungs- und Polradmutter ebenfalls. Sinnvoll sind auch die Kurbelwellenwerkzeuge Art.-Nr. 27338000, Art.-Nr. 21071000 und Art.-Nr. 18119000. Direktansauger wie MALOSSI, POLINI oder PARMAKIT Zylinder sind die ideale Motorbasis. Ansonsten bieten sich die Membranansaugstutzen von POLINI, MALOSSI oder HHP an.

SIP-COMMUNITY **User „real_himself":**
"Super Teil. Perfekt für den 136er Malle, wenn er direktgesaugt gefahren wird."

mazzucchelli



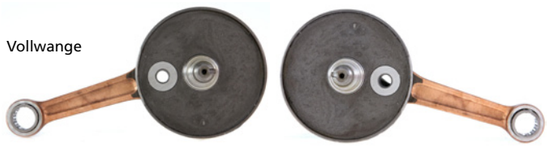
4506300





Vergleich Vollwange / Rennwelle

Vollwange



45063000

Rennwelle



45090000

Vollwangenwelle		Art.-Nr.	€
MAZZUCCHELLI	für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS/PK50/S, Membran, Pleuel: 87mm, Hub:43mm, 19/20mm, M10	45081000	132,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa PK50/S/SS/XL/XL2/FL/HP/N/Rush, Membran, Pleuel: 87mm, Hub:43mm, 20/20mm, M12	45082000	132,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3/PK80-100 S/PK125, Membran, Pleuel: 97mm, Hub:51mm, 19/20mm, M10	45080000	129,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 100/PK80-125 S/PK125, Membran, Pleuel: 97mm, Hub:51mm, 20/20mm, M12	45063000	129,00

Lippenwelle SERIE PRO by worb5 §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Lippenwellen sind die zeitgemäßen Weiterentwicklungen der Membranwellen. In der **SERIE PRO** Reihe führen wir Wellen, die auf Basis von **MAZZUCCHELLI** und **MEC EUR** Wellen von der deutschen Tuningschmiede Worb5 umgearbeitet werden.

Bei den Lippenwellen werden die Kurbelwangen speziell überarbeitet und strömungsoptimiert. Die Wellenkontur ist so ausgeführt, dass das Gemisch beim Einströmen nicht auf eine im Weg stehende Kurbelwange trifft. Somit wird der Gasfluss nicht unnötig blockiert oder ungünstig verwirbelt. Die Vorverdichtung sinkt, mehr Frischgas kann einströmen und ein höherer Füllungsgrad wird erreicht. Dieses Zusammenspiel ermöglicht ein breiteres Drehzahlband und die erreichbare Leistung steigt. Lippenwellen sind nur für Membraneinlass geeignet. Eine Nutzung als Drehschieberwelle ist nicht mehr möglich.

FREIT Perfekt für Membranmotoren mit Gehäuseeinlass. Endlich werden die benötigten Durchlassquerschnitte einfach möglich!

Lippenwelle / 43-51mm Hub / 87-97mm Pleuel / 19/20mm, M10/ 20/20mm, M12/ 24/25mm, M12

Lippenwelle mit Ø 82mm Limawange, Ø 87mm Drehschieberwange, 87mm Pleuel bei den Vespa 50/PK50/XL, 97mm Pleuel bei den Vespa 90-125/PK/XL, Wellendichtringsitz 19/20/24mm, Lagersitz 20/25mm, dünner/spitzer Konus mit M10 Gewinde oder stumpfer/dicker Konus mit M12mm Gewinde, inklusive Pleuellager

SIP-TIPP Neue Lager, Wellendichtringe und Halbmondkeile sind Pflicht, neuer Dichtsatz, Kupplungs- und Polradmutter ebenfalls. Ein Membranaugstutzen von POLINI, MALOSSI oder HHP ist ebenfalls nötig.

SIP-COMMUNITY User „rigger", England:
" Gutes Ansprechverhalten, mehr Leistung, deutlich verbesserte Gasannahme." (übersetzt)



46080000











Lippenwelle		Art.-Nr.	€
SERIE PRO by worb5	für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS/PK50/S, Membran, Pleuel: 87mm, Hub:43mm, 19/20mm, M10	46100000	135,00
SERIE PRO by worb5	für Vespa PK50/S/SS/XL/XL2/FL/HP/N/R 20/20mm, M12	46110000	139,00
SERIE PRO by worb5	für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/ET3/PK80-100 S/PK125, Membran, Pleuel: 97mm, Hub:51mm, 19/20mm, M10	46070000	142,00
SERIE PRO by worb5	für Vespa 100/PK80-125 S/PK125, Membran, Pleuel: 97mm, Hub:51mm, 20/20mm, M12	46080000	145,00
SERIE PRO by worb5	für Vespa PK125 ETS/N/XL/XL2, Membran, Pleuel: 97mm, Hub:51mm, Konus 24/25mm, M12	46090000	139,00

Martin, Worpswede Deutschland

Da lässt mancher Falke Federn



Martin aus Bremen ist 35 und ein Scooterist durch und durch. Seit knapp 20 Jahren schraubt er an seinen Vespen und fährt seit einiger Zeit auch erfolgreich in der DBM und der ESC. Sein erster Roller war eine originale PX80. Derzeit gehören ihm nicht nur eine Sprint und eine VBB, sondern auch eine V50, mit der er sich kürzlich auf ein Experiment eingelassen hat: Es galt die Frage zu klären, ob sein Malossi Motor mit dem kleinen Falc (57/51) seines Clubkameradens mithalten kann. Die Basis des Versuchsobjekts bildete dabei ein 136er Malossi, der zusammen mit einer 4-Scheiben XL2 Kupplung, einem kurzen vierten Gang von DRT und einem 2.56er Primär in einem PK Gehäuse platziert wurde. Ein besonders cooles Detail: Die 54er Welle von Mazzucchelli, die durch ihr 105mm Pleuel für mehr Hubraum und mit ihren geschlossenen Wangen für eine höhere Vorverdichtung sorgt. Zusammen mit dem Bullet von Pipedesign und der Vespatronic Zündung, runden eine RD 350 Membran und ein amtlicher 36er Keihin PWK das sportliche Setup ab. Während die Grimeca Anlage für ausreichende Sicherheit beim Bremsen sorgt, bringen Bitubo Dämpfer und eine Schwalbe Raceman Bereifung die Performance solide auf die Straße. Mit einer titanfarbenen Sportsitzbank und einem Dropbar mit Tomaselli Kurzhubgasgriff wurde die Fuffi auch optisch auf sportlich getrimmt. Lenkerendenblinker, Bilux-Scheinwerfer und Crosser Rücklicht sorgen für eine angemessene Beleuchtung des kleinen Sportgeräts. Martin war mit seinem Malossi zwar noch nicht auf dem Prüfstand, aber auf der Straße kann sein Clubkamerad ihm schon lange nicht mehr davonfahren. Am Ende sind die Jungs sich einig: Ein Zylinder allein macht noch keinen Motor. Eine entsprechende Peripherie aus High End Komponenten hingegen verwandelt auch einen Motor mit Alltags-Zylinder in ein echtes Speedpaket.

Vollwangenwelle MAZZUCCHELLI 54mm §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/S

Innovation „Made in Italy"! **MAZZUCCHELLI** bekannt als der italienische Kurbelwellen Hersteller, hat die Zeichen der Zeit erkannt und bietet nun endlich eine eigene Serie von 54mm Kurbelwellen an!

Die **Vollwangenwellen** mit 54mm Hub haben sich als DAS Geheimrezept für leistungsstarke Motoren erwiesen. Der größere Hub ermöglicht mehr Hubraum und mehr Hubraum bedeutet mehr Leistung. Die geschlossene Kurbelwange führt zu mehr Vorverdichtung. Die Zylinderfüllung wird erhöht. Der Mehr-Hub wird durch Spacer (dicke Dichtungen) an Zylinderkopf und/oder Zylinderfuß ausgeglichen. Somit hat man die Möglichkeit, einfach mit den Steuerzeiten zu spielen.

Die **MAZZUCCHELLI** Kurbelwellen bestechen durch eine hohe Fertigungsgüte, Verdreh- und Rundlaufgenauigkeit, sowie die Verwendung hochwertiger Materialien.

Alle 54mm Wellen sind mit einem stabilen Pleuel, partiell poliert und einem unteren Pleuellager in der Ausführung „Silberlager" (drehzahlstabiler) ausgerüstet. Die Kurbelwangen sind mit zusätzlichen Wuchtbohrungen versehen. Für eine bessere Gasströmung wurde diese mit Pertinax Inlets verschlossen. Beide Kurbelwangen haben Ø 87mm.

Die Kurbelwellen gibt es mit 20/20er und den 24/25er Konus sowie mit 97mm und 105mm Pleuel. Das längere Pleuel führt ebenfalls zu veränderten Steuerzeiten. Der Ausgleich des Mehrhubs (51mm -> 54mm) und der Pleuellänge (97mm -> 105mm) sollte mittels Fußdichtung erfolgen!

Neu ist die, für **SIP** exklusiv produzierte **RACE Variante** der **54mm 20/20mm Welle**. Zusätzliche Schmierbohrungen im oberen und Schmierschlitze im unteren Pleuelauge führen durch die bessere Schmierung zu mehr Standfestigkeit und erlauben höhere Drehzahlen. Zudem ist sie mit einem stabilen, polierten Messerpleuel ausgerüstet.

Für alle 54mm Kurbelwellen muss das Kurbelgehäuse ausgespindelt und das Motorgehäuse bearbeitet werden! Die Wellen können nur auf Direktansauger oder großzügig gefrästen Membraneinlässen gefahren werden.

FREIT Perfekte Welle für Tourenfahrer oder Rennpiloten. Und das, ohne dass ihr euch wochenlang von Wasser und Brot ernähren müsst!

Vollwangenwelle / 54mm Hub / 97 - 105mm Pleuel / 20/20mm, M12/ 24/25mm, M12

Vollwangenwelle mit Ø 87mm Limawange, Ø 87mm Kupplungswange, Welle pendelt auf 5 nach 12 Uhr, stabiles 97mm oder 105mm Pleuel, unteres Pleuellager = Silberlager, Wellendichtring-/Lagersitz 20/20mm oder 24/25mm, stumpfer/dicker Konus mit M12mm Gewinde, inklusive Pleuellager

SIP-TIPP Neue Lager, Wellendichtringe und Halbmondkeile sind Pflicht. Direktansauger wie MALOSSI, POLINI, PARMAKIT, QUATTRINI oder FALC Zylinder sind die ideale Motorbasis. Ansonsten bieten sich die Membranaugstutzen von POLINI, MALOSSI oder HHP an. Längere Stehbolzen und Spacer nicht vergessen.

SIP-COMMUNITY Alex, SIP-Mann, Juli 2010:
„Macht Spaß im Low-Budget Tuning: POLINI 130mm höhergesetzt, POLINI Membran, Mazzu-Welle, POLINI Rennauspuff -> 12,5 PS. Viel Dampf für wenig Geld, und das zuverlässig."





45069000



45068000

45064000

Vollwangenwelle		Art.-Nr.	€
MAZZUCCHELLI	für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/S, Membran, Pleuel: 97mm, Hub:54mm, 20/20mm, M12	45064000	155,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/S, Membran, Pleuel: 105mm, Hub:54mm, 20/20mm, M12	45066000	159,00
MAZZUCCHELLI RACE	für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/S, Membran, Pleuel: 105mm, Hub:54mm, 20/20mm, M12	45069000	185,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa PK125 ETS/N/XL/XL2, Membran, Pleuel: 97mm, Hub:54mm, 24/25mm, M12	45067000	159,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa PK125 ETS/N/XL/XL2, Membran, Pleuel: 105mm, Hub:54mm, 24/25mm, M12	45068000	169,00



KAUF TIPP

mazzucchelli

45069000

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Vollwangenwelle DRT §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/S

DRT reagiert auf die POLINI Rennzylinder Entwicklungen und stellt mit seiner 53er Welle alle Fans der 135ccm Klasse zufrieden.

Die Vollwangenwelle hat den stabilen, stumpfen ETS Konus mit 24/25mm Wellendichtring-/Lagersitz. Die vollrunden Wangen sind gleich groß und haben einen Durchmesser von 85mm. Mit dem Hub von 53mm erreicht man mit einem 57mm Zylinder die 135ccm, die in der italienischen Rennklasse gefordert werden. Das polierte Pleuel mit 105mm übertrifft die POLINI Welle und sorgt für eine angepasste Vorverdichtung, höheren Füllungsgrad und mehr Leistung in allen Bereichen. Schmierschlitze sorgen für beste Schmierung des unteren Pleuellagers.

FREIT Bestes Preis-Leistungsverhältnis in dieser Klasse bei exzellenter Verarbeitung.

Vollwangenwelle / 53mm Hub / 105 mm Pleuel / 24/ 25mm / M12

Vollwangenwelle mit gleichgroßen Kurbelwangen Ø 85mm, gewuchtet, stabiles 105mm Pleuel, Wellendichtringsitz 24mm, Lagersitz 25mm, stumpfer/ dicker Konus mit M12mm Gewinde, inklusive Pleuellager

SIP-TIPP Ursprünglich für die POLINI Membran Evolution Zylinder entworfen, kann die Welle auch auf anderen Zylinder à la MALOSSI, FALC, QUATTRINI oder PARMAKIT Verwendung finden. Umrüstlager und Wellendichtring bei Verwendung in V50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL nicht vergessen.



45088000

Vollwangenwelle	Art.-Nr.	€
DRT Membran, Pleuel: 105mm, Hub 53mm, 24/25mm, M12	45088000	309,00

Vollwangenwelle POLINI EVO §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/S

Die **Vollwangenwelle** ist speziell auf das italienische Rennklassement zugeschnitten. Dank des Hubs von 52,8mm erreicht man mit einer Bohrung von 57mm einen Hubraum von 134,73cc und liegt somit unter der magischen 135cc Grenze. Das Pleuel ist besonders verwindungssteif und speziell verstärkt, wie man es sonst nur aus dem Kartbereich kennt. Die Pleuellänge beträgt 102mm und sorgt für eine angepasste Vorverdichtung, höheren Füllungsgrad und mehr Leistung in allen Bereichen. Die Kurbelwangen sind mit Schwermetalleinstopfen versehen und passend gewuchtet. Weitere Ausgleichsbohrungen wurden für eine optimale Gasströmung mit Einsätzen verschlossen. Ruhiger Motorlauf, auch bei hohen Drehzahlen, ist garantiert. Das Kurbelgehäuse muss bearbeitet und idealerweise passend ausgespindelt werden.

FREIT Sehr exklusive Welle für Membranmotoren mit Sonderpleuel, gewuchtet und Schwermetalleinsätzen.

Vollwangenwelle / 52,8mm Hub / 102mm Pleuel / 20/ 20mm / M12

Vollwangenwelle mit gleichgroßen Kurbelwangen, gewuchtet, stabiles 102mm Pleuel, Wellendichtringsitz 20mm, Lagersitz 20mm, stumpfer/dicker Konus mit M12mm Gewinde, inklusive Pleuellager

SIP-TIPP Ursprünglich für die POLINI Membran Evolution Zylinder entworfen, kann die Welle auch auf anderen Zylindern à la MALOSSI, FALC, QUATTRINI oder PARMAKIT Verwendung finden.



21000340

Vollwangenwelle		Art.-Nr.	€
POLINI EVO	Membran, Pleuel: 102mm, Hub:53mm, 20/20mm, M12	21000340	459,00

Vollwangenwelle FALC §

für Vespa 90-125/PV/ET3/PK80-125/S

Hightech at its best. Auch hier bietet **FALC RACING** ein spezielles Highlight. Lauro Caffori, der sonst erfolgreich im Motocross und 125cc Moto GP Bereich aktiv ist, hat die bestehenden Smallframe Wellen grundsätzlich überarbeitet. Herausgekommen ist eine gewuchtete und hochwertige Kurbelwelle, speziell für das weit verbreitete V50/PV/ET3/PK Gehäuse (nicht 125 ETS).

Features sind ein dicker 25mm Lagersitz, 22mm Wellendichtring und ein verstärkter Wellenstumpf auf der Kupplungsseite! Die 54mm Version hat sogar einen verschweißten Pleuelbolzen. Wer auf der Suche nach einer gewuchteten 51mm oder 54mm Hub Kurbelwelle, mit deutlich größeren Kurbelwangen, großer Verdrehsicherheit und einem 105mm Pleuel ist, ist hier richtig aufgehoben.

Die Welle ist nicht nur den FALC Zylindern vorbehalten, sondern kann auch in Verbindung mit jedem anderen Rennzylinder gefahren werden. Der Pleuellängenunterschied muss dann mittels Fußdichtung ausgeglichen werden.

ACHTUNG: Für die FALC Kurbelwellen muss das Kurbelgehäuse ausgespindelt und das Motorgehäuse bearbeitet werden!

Vollwangenwelle / 51/54mm Hub / 105mm Pleuel / 22/25mm / M12

Vollwangenwelle mit Ø 88mm Kurbelwangen, gewuchtet, 105mm Sonderpleuel, unteres Pleuellager = Silberlager, Simmerringsitz 22mm, Lagersitz 25mm, dicker Konus mit M12 mm Gewinde Inklusive Pleuel-, KULU- und LIMA- Lager und Simmerringe.

SIP-TIPP MALOSSI, POLINI, FALC oder QUATTRINI Zylinder sollten mit der Kurbelwelle bedient werden.



40441500

Wellendichtring



Vollwangenwelle		Art.-Nr.	€
FALC	Membran, Pleuel: 105mm, Hub:51mm, 22/25mm, M12, inkl. Lager/Wedi	40441600	589,00
FALC	Membran, Pleuel: 105mm, Hub:54mm, 22/25mm, M12, inkl. Lager/Wedi	40441500	589,00



§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Montage Lager Lima Kurbelwelle Smallframe



Kurbelwelle auf Schraubstockbacken legen, Keil Kurbelwellenwange Art.-Nr. 251270 zwischen den Wangen verkeilen.



Lagerring auflegen und mit Schlagdorn Art.-Nr. 339710 vorsichtig aufschlagen.



Fertig - und jetzt ab mit der Welle ins Motorgehäuse!



Kroboth

Ein Motorroller aus Landsberg

Vor 60 Jahren wurden in unmittelbarer Nähe von SIP Scootershop Motorroller gebaut.

Gustav Kroboth, Ingenieur und Mechaniker, brauchte nach dem Krieg eine neue Betätigung. Der findige Techniker suchte in den umliegenden Wäldern nach Panzern und abgestürzten Flugzeugen. Mit den ausgebauten Teilen bastelte er sich eine Bohrmaschine sowie eine Drehbank. Der Vielseitigkeit der damaligen Zeit folgend, vulkanisierte er am Küchenherd alte Reifen und schmolz in Stahlhelmen Aluminium ein. Im Frühjahr 1947 fertigte er Holzspielzeug und entdeckte später den Bedarf an Mohnmühlen, deren Serienproduktion recht einträglich wurde.

Ende 1950 las Kroboth in einer Fachzeitschrift einen Artikel über blechverkleidete Zweiräder, die von Italien aus als „Motorroller" in Mode kamen. Er entwarf einen einfachen Motorroller mit einem 100 Kubikzentimetermotor. Später erschien dann noch eine 175ccm Version. Innerhalb von drei Jahren sicherte Kroboth sich einen kleinen Marktanteil. 1954 stellte er den „Allwetterroller" vor, ein geschlossenes dreirädriges Kleinstauto.

Etwa 800 Roller und 55 Kleinautos wurden in der Nähe von Landsberg ingesamt gebaut. Dann gingen dem Betrieb die Geldmittel aus, Kroboth musste Vergleich anmelden.

Wieviele Kroboth Roller heute noch erhalten sind, ist unbekannt. Wer so einen Roller live erleben möchte kann sich an Josef Graf aus Issing wenden, der ein kleines privates Oldtimermuseum aufgebaut hat. Telefon 08194-1296

Weitere Informationen: http://de.wikipedia.org/wiki/Kroboth

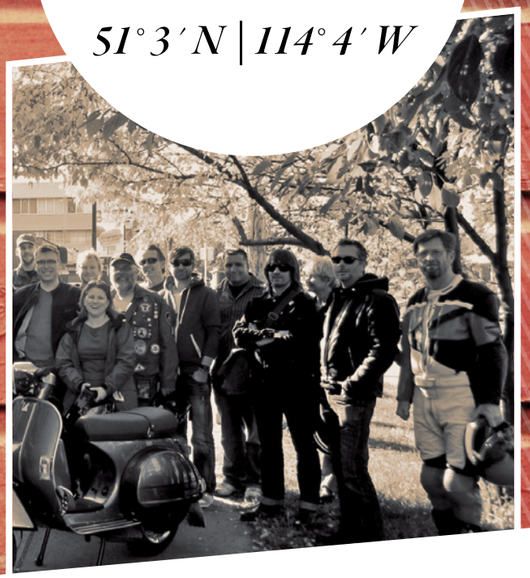




CALGARY

51° 3′ N | 114° 4′ W





Jaguars SC Canada

Eine Gruppe von Freunden und eine gemeinsame Leidenschaft für Vespa und Lambretta Oldies, für Mod und Soul Musik, für Rollerfahren und überhaupt für Spaß miteinander. Das waren die Zutaten aus denen 1984 der Jaguars Scooter Club entstand. Während der Kern des Clubs seinen Sitz in Calgary (Alberta/Canada) hat, freut man sich mittlerweile auch über Mitglieder aus Edmonton, Vancouver und Winnipeg. In den letzten Jahren sind die Mitglieder des Jaguars SC zu einigen hundert Treffen in ganz Europa und Nord Amerika gereist. 2009 feierten sie ihr 25. Jubiläum. Im gleichen Jahr trafen sie auf der Amerivespa in Los Gatos (California) Ralf und Moritz vom SIP Team. Den Gegenbesuch in Landsberg hat der Club natürlich auch schon angetreten.

Jaguars SC – Canada – Soulful since 1984

25 JAGUARS S.C. KEEPS ON BURNING ★1984 - 2009★

www.keepsonburning.com

TECHNIK KURBELWELLE Teil 1

TECH TIPP

Allgemein

Mehr Leistung durch mehr Drehmoment und/oder mehr Drehzahl? Leistung ist gleich dem Drehmoment mal der Drehzahl, bei welcher dieses Drehmoment abgegeben wird. Wodurch erzielen Rennmotoren also derart hohe Leistungen? Das geht nur, indem das Drehmoment oder die Drehzahl, bei welcher das Drehmoment anliegt, erhöht wird.

$P = M_d * (r)$

P **Leistung (kW)**
M_d **Drehmoment (Nm)**
(r) **Drehzahl (rad/s)**

Wer anhand seines Rollers diese Formel nachrechnen möchte, muss noch die Maßeinheiten auf einen Nenner bringen. Die Formel gilt dann, wenn die Drehzahl in der eigenwilligen Dimension rad/s angeben wird. Dabei muss man wissen, dass eine Minute 60 Sekunden, und eine Umdrehung 6,28 rad sind. Geht man vom maximalen Moment von 15 Nm bei 6000 U/min aus, beträgt die Leistung hier

$P = 15\ Nm * 6000\ U/min * 1\ min/60\ s * 6{,}28 = 9420\ Nm/s$

1 Nm/s = 1 Watt ist, 1000 Watt = 1 Kilowatt, damit hat der hier beschriebene Vespa Motor bei 6000 U/min eine Leistung von 9,4 kW *1,36 = 12,8 PS.

Das Drehmoment ergibt sich mehr oder weniger aus dem Hubraum. Dem Drehmoment sind nach oben hin feste Grenzen gesetzt, den pro Kolbenhub kann bestenfalls das komplette Zylindervolumen mit frischem Benzin-Luftgemisch gefüllt und verbrannt werden (Aufladung durch Turbo, Lachgas oder ähnliches mal beiseite gelassen). Wir können lediglich zusehen, dass wir durch gute Abstimmung aller Komponenten eine bestmögliche Füllung des Zylinders erreichen und dass wir den Hubraum so groß wie möglich machen. Und das geht nur durch mehr Hub und mehr Bohrung. Mehr Hub gibt's durch Langhubwellen, mehr Bohrung durch Tuning-Zylinder. Die Drehzahl der Drehmomentabgabe stellt die andere Größe dar, womit sich die Leistung anheben lässt. Wird diese verdoppelt, verdoppelt sich auch die Leistung. Rennmotor drehen deshalb so hoch, weil sie in der gleichen Zeit mehr Zylinderfüllungen verbrennen sollen. Wichtig ist es, den Motor dann auch durch leichtere Gewichte und härtere Gegendruckfeder auch so hoch drehen zu lassen, denn im Drehzahlkeller findet man bei einem Drehzahlmotor kaum Leistung.

Die Kurbelwangen – der passende Typ

Für optimale Zylinderfüllung bei hohen Drehzahlen muss das Gemisch so rasch wie möglich durch die Überströmkanäle strömen, und das geht am besten wenn der Druck im Kurbelgehäuse beim Öffnen der Überströmkanäle möglichst hoch ist. Da dieser Druck umso höher ist, je kleiner das Verhältnis vom Volumen des Kurbelgehäuses zwischen oberster und unterster Kolbenstellung ist, versucht man, das Totvolumen (Luftvolumen im Kurbelgehäuse) so klein wie möglich zu halten. Das erreicht man unter anderem durch Kurbelwellen mit vollen Kurbelwangen, die das Kurbelgehäuse so gut wie möglich ausfüllen. Man kann allerdings das Spiel mit der Totraumbeseitigung auch übertreiben, denn es gibt ein optimales Maß für die Vorverdichtung. Ist dies überschritten, überwiegen negative Effekte und man reduziert die Leistungsfähigkeit des Motors, statt sie zu steigern. Neben der Vollwangenwelle kann man sich im Tuningbereich aus einer Vielzahl an anderen Wellentypen bedienen, die jeweils für einen gewissen Einsatzzweck optimiert sind.



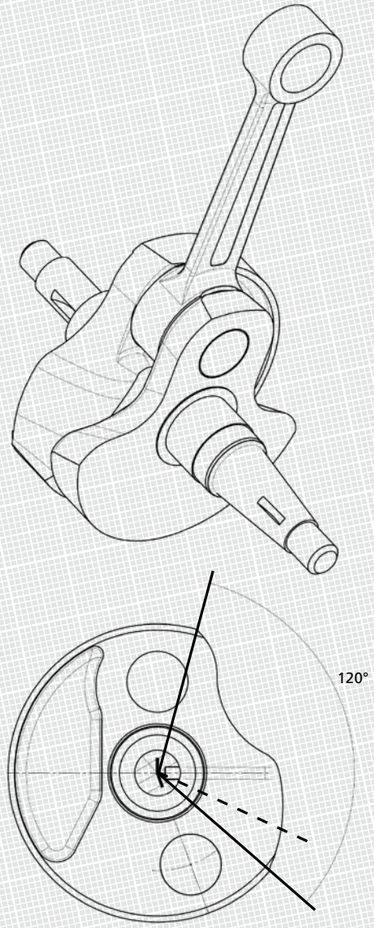
Strömungsoptimierte Lippen- und Glocken- (oder auch Pilz-) wellen eigenen sich - als Weiterentwicklung der Vollwangenwelle - für Motoren mit Direkt- oder Membraneinlass. Die Form der Wangen behindert den einströmenden Gasfluss nicht unnötig und schafft mehr nutzbares Gehäusevolumen. Die Vorverdichtung sinkt dadurch leicht, mehr Frischgas kann einströmen und ein höherer Füllungsgrad wird erreicht. Dieses Zusammenspiel ermöglicht ein breiteres Drehzahlband und die erreichbare Leistung steigt.

Drehschieberfahrer hingegen greifen gerne auf Renn-Rennlippen- oder Langhubwellen zurück. Rennwellen besitzen neben einer deutlich verlängerte Einlasszeit, die sich positiv auf den Füllungsgrad auswirkt, auch strömungsgünstig angepasste und polierte Kurbelwangen, die Verwirbelungen und Strömungsabrisse reduzieren. Die neueren Rennlippenwellen für Drehschiebermotoren weisen zudem die gleichen Vorteile auf, wie Membran-Lippenwellen.

Hochwertige Wellen zeichnen sich durch eine feine Wuchtung (siehe Infokasten rechts) und hohe Rundlaufgenauigkeit – also kein ‚Schlag' in einer Richtung – aus (= gerichtete Welle). Das macht sie besonders laufruhig.

Polierte Wangen oder Pleuel bieten geringeren Strömungswiderstand.

Für High-End Smallframe Motoren werden Kurbelwellen mit Lima-Wangen Ø von 87mm (statt 82mm original) angeboten. Diese bieten mehr Sicherheit gegen Verdrehen, da hier mehr Material über dem Bolzen ist und somit das Pressmass höher gewählt werden kann. Allerdings muss das Kurbelgehäuse auf 88mm ausgespindelt werden.



original Einlasszeit, z.B. 95°

Voll die Wucht

Wenn bei uns im Katalog der Begriff „gewuchtet" verwendet wird, bedeutet dies „12 Uhr gewuchtet" bzw. „statisch gewuchtet". Das Pleuelauge pendelt bei frei und waagrecht aufgehängter Welle bei 12 Uhr (oben) aus. Alle rotierenden Massen sind hier durch Ausgleichsbohrungen zu 100% gewuchtet. Kolben, Ringe, Bolzen etc. sind die „hin- und hergehenden" translatorischen Massen. Das Gesamtsystem lässt sich leider nie 100%ig wuchten, daher gibt es auch keine vibrationsfreien 1-Zylinder Motoren. Das hat zu tun mit Beschleunigen und Abbremsen in den Totpunkten und mit der Exzentrizität der Massen dazwischen.

Dynamisch wuchten würde bedeuten, dass das Gesamtsystem samt Kolben und Welle gewuchtet würde. Leider ist der Aufwand in der Praxis nicht machbar. Tatsächlich versucht man, Kolben und Welle gut aufeinander abzustimmen, beschrieben durch den „Wuchtfaktor". Er beschreibt das Gewichsverhältnis von rotierenden zu oszillierenden (translatorischen) Massen. Ein Wert von etwa 40% bringt erfahrungsgemäß gute Ergebnisse.

Gute Dienste zum Überprüfen bzw. Bearbeiten der Wucht leistet der Wuchtbock NIK, Art.-Nr. 15199005

Der Hub

Längerer Hub wird dadurch erzielt, dass der Hubzapfen weiter von der Kurbelwellen-Drehachse entfernt angeordnet ist. Diesen Effekt erzielt man z.B. auch mit einem Exzenterzapfen. 1 mm mehr Entfernung zur Achse bedeuten dabei 2mm mehr Hub. Der Kolben wandert dann um 1mm über den oberen Totpunkt hinaus, und 1mm unter den unteren Totpunkt. Damit der Kolben mit dem Kopf nicht zusammenstößt, muss man eine 1mm stärkere Fuß- oder Kopfdichtung einbauen. Außerdem sollte das Kolbenhemd unten etwas gekürzt werden, um beim unteren Totpunkt nicht mit dem Gehäuse zu kollidieren. Die Steuerzeiten verändern sich in jedem Fall.

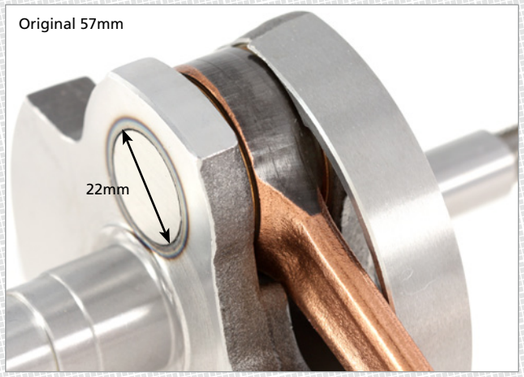
Ausgleich durch Fußdichtung: Auslasszeiten werden länger, Überströmzeiten werden deutlich länger. Wenn der Auslass noch durch Fräsen zusätzlich etwas angehoben wird, optimiert man den Motor für höhere Drehzahlen.

Ausgleich durch Kopfdichtung: Auslass- und Überströmzeiten werden nur leicht verlängert – wobei sich die Überströmzeit stärker verändert als die Auslasszeit (=weniger Vorauslass). Optimierung für mehr Drehmoment bei mittleren Drehzahlen.

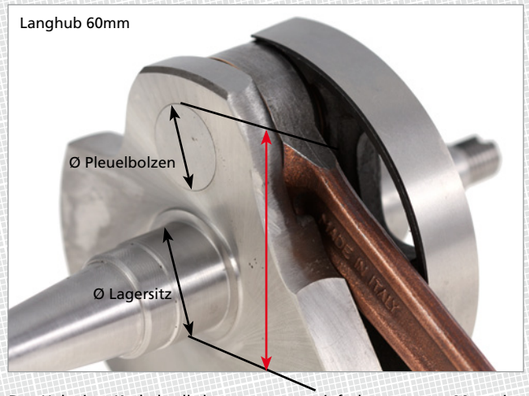
Exzenterzapfen DRT für Smallframe
Art.-Nr. 4043AD179



Original 57mm



Langhub 60mm



Unterschied zwischen einer original Hubwelle und einer Langhubwelle (z.B. Vespa PX200): Der Pleuelbolzen sitzt um 1.5mm weiter außen. OT und UT zusammengerechnet ergibt das 3mm mehr Hub für die Vespa. Ausgeglichen wird mit passenden Fuß- oder Kopfdichtungen. Dadurch ändern sich aber auch die Steuerzeiten, was berücksichtigt werden muss.

Den Hub einer Kurbelwelle kann man ganz einfach ausmessen: Man misst den Abstand Pleuelbolzen außen zu Lagersitz außen. Davon zieht man je die Hälfte von Ø Pleuelbolzen und Lagersitz ab und hat so den schlecht messbaren Abstand Mittelpunkt zu Mittelpunkt. Der gemessene Wert *2 ergibt den Hub.

Fortsetzung auf Seite 350

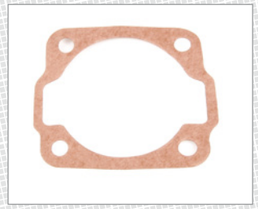
Dichtungen/Spacer:



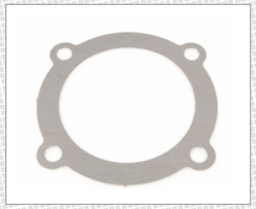
Spacer POLINI 177
Art.-Nr. 90783010



Dichtung Zylinderfuß
Art.-Nr. 92800



Dichtung Zylinderfuß
Art.-Nr. 13097800



Dichtung Zylinderkopf
Art.-Nr. 90782300



Kurbelwellen Largeframe

Die Kurbelwelle ist das Herzstück eines Rollers. Kurz erklärt wandelt die Kurbelwelle die vertikalen Bewegungen des Kolbens über das Pleuel in den drehenden Antriebsimpuls um. Gerade beim Tuning wirken daher auf dieses Bauteil enorme Kräfte. Wer konstant mit 4.000 U/min. auf der Landstraße 3 Stunden lang dahinfährt, dessen Kurbelwelle dreht sich 720.000 Mal! In einem Rollerleben kommen so einige Umdrehungen zusammen. Hier zu sparen macht daher keinen Sinn.

Welche Modelle gibt es?

Man kann vereinfacht folgende Kurbelwellengruppen unterscheiden:

Oldtimer: Bei den Vor-PX Modellen bis 1979 wurden unterschiedlichste Typen verbaut: Pilz-, Vollwangen- und Drehschieberwellen. Pleuel-, Hub- und Konusausführungen sind ebenso vielfältig. Mit den Standard Kurbelwellen decken wir nahezu alle Modelle von 1951-1979 ab.

PX80: Die Vespa P80X/PX80E/Lusso/PX100E haben original 48mm Hub. Wird eine PX125 Welle mit 57mm Hub verbaut, kann jeder 125-177ccm Zylinder gefahren werden.

PX125–150: Die P125-150X/PX125-150 E/Lusso/MY/Cosa 125-150 sind mit einer 57mm Hub, 105mm Pleuelwelle ausgestattet. Auch die Modelle Vespa 125 GTR VNL2T 145901 ->/TS VNL3T 13139 -> Sprint Veloce VNL3T 18139 ->/Super VBC 412374 -> sowie die LML 125-150 Star fahren mit dieser Welle.

T5: Der leistungsstärkste 125er Motor hat einen eigenen Wellentyp und wird für alle Vespa 125 T5/T5 Classic benötigt.

PX200: Die Königsklasse ist mit 57mm Hub und 110er Pleuel unterwegs. Alle Vespa 200 Rally VSE 33997 -> /P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa 200 Fahrer werden hier fündig. Da der PX200 Motor aber auch in jede Largeframe gebaut werden kann, ist das 200er Tuning auch bei allen anderen äußerst beliebt.

Welcher Wellentyp?

Unabhängig von den Fahrzeugzuweisungen gibt es verschiedene Kurbelwellentypen, die jeweils unterschiedlich eingesetzt werden:

Kurbelwellen: Normale Standard Wellen bezeichnen wir nur mit „Kurbelwelle“. Perfekt für einen 1:1 Austausch bei Motorüberholung. 100% legal.

Rennwellen: Haben verlängerte Steuerzeiten, polierte Kurbelwangen, teils auch polierte Pleuel. Um möglichst viele Vibrationen auszuschließen, gibt es „gewuchtete“ Wellen, bei denen das Pleuel auf 12 Uhr ausgependelt wird. Sie können unterschiedlichen Hub haben.

Rennlippenwellen: Sind Rennwellen mit strömungsoptimierten und teilweise längeren Einlasssteuerzeiten. Die Kurbelwangen und teils auch die Pleuel sind poliert. Nur für Drehschiebermotoren! Um möglichst viele Vibrationen auszuschließen, gibt es „gewuchtete“ Wellen, bei denen das Pleuel auf 12 Uhr ausgependelt wird.

Langhubwellen: So bezeichnen wir bei den Largeframe Rennwellen mit einem größeren Hub. Mehr Hub = mehr Hubraum = mehr Drehmoment. Der Mehr-Hub muss mit Spacern oder passenden Zylinderköpfen ausgeglichen werden. Auch „gewuchtete“ Versionen sind erhältlich.

Langhublippenwellen: Sind Langhubwellen mit strömungsoptimierten und teilweise längeren Einlasssteuerzeiten. Das zeitgemäße Update der Langhubwelle. Die EVO Version ist stärker gelippt und zusätzlich laserverschweißt.

Vollwangenwellen: Haben, wie der Name schon sagt, zwei vollständig geschlossene Wangen. Hier ist ein großer Membraneinlass nötig. Perfekt in Kombination mit Direktansauger. Diese Wellen gibt es auch mit langem Hub.

Lippenwellen: Sind strömungsoptimierte Membranwellen, die sehr gut in Verbindung mit Membransaugstutzen harmonieren. Hier muss der Einlass nicht bis ans Limit gefräst werden. Die EVO Version ist stärker gelippt. Zudem sind die Hubzapfen laserverschweißt.

Glockenwelle: Oder auch Pilzwelle. Diese Form ist die aktuellste Optimierung der Membranwellen und hat sich für den Aufbau leistungsstarker Motoren bewährt.

Kompromisslose Qualität

Wir haben alle namhaften Kurbelwellen Hersteller im Programm. Die meisten verfügen über jahrzehntelange Erfahrung in diesem Bereich und die Wellen haben sich zig-tausendfach bewährt:

MAZZUCCHELLI: NUOVA MAZZUCCHELLI ist wohl der bekannteste italienische Hersteller für Vespa Kurbelwellen aller Art. Hohe Fertigungs- und Materialqualität. Sehr gutes Preis-/Leistungsverhältnis.

MEC EUR: Seit Jahrzehnten fertigt MEC EUR Kurbelwellen für Vespa. Die Renn- und Langhubwellen für die PX genügen auch hohen Tuningansprüchen. Das Oldtimer-Sortiment ist fast durchgängig. Diese Wellen werden in geringen Stückzahlen und sehr hoher Qualität gefertigt. Auch hier ein sehr gutes Preis-Leistungsverhältnis.

PINASCO: Sehr hochwertige Rennwellen, die auch ihren Preis haben.

SERIE PRO: Unter SERIE PRO führen wir kleine Tuningschmieden, die vorhandene Wellen auf zeitgemäßes Design und Leistungsausbeute trimmen.

Unter **www.sip-scootershop.de** haben wir euch bei den Kurbelwellen noch mehr Informationen hinterlegt. Bei den Fahrzeugzuweisungen gehen wir auch detailliert darauf ein, welche Teile noch benötigt werden, sollte eine artfremde Welle verbaut werden.

Für alle Wellen, mit Ausnahme der Standard Kurbelwellen - gilt: Nur für Renn- Ausstellungszwecke. Im Bereich der deutschen StVZO nicht zugelassen, d.h. eine Rücksprache mit der TÜV-Stelle vor Ort ist nötig.

Kurbelwelle Standard



Rennwelle



Lippenwelle



Glockenwelle



Kurbelwelle Standard

für Vespa 125/150/160/180/200

Bei alten Motoren sind häufig die **Kurbelwellen** fest oder der Drehschieber angerostet. Oft sind auch die Lager- und Wellendichtringsitze eingelaufen, die Pleuellager ausgeschlagen oder die Konen und Keilnuten defekt. Daher sollte bei einem größeren Motorservice die Kurbelwelle mit ausgetauscht werden. Wir haben nur qualitativ sehr hochwertige Standard Kurbelwellen, made in Italy, im Programm. **MAZZUCCHELLI** und **MEC EUR**, beide aus dem Raum Mailand, liefern seit Jahrzehnten erstklassige und dennoch preisgünstige Vespa Kurbelwellen. Optik, Qualität und Steuerzeiten entsprechen dem PIAGGIO Original. Die **MEC EUR** Wellen haben darüber hinaus ein sehr gutes Pressmaß. **MEC EUR** hat sich auf Kurbelwellen für Oldtimer spezialisiert und kann auch Wellen für Vespa Modelle bis Bj. 1951 liefern. Diese werden in Klein-Serien hergestellt und zeichnen sich durch eine hohe Laufruhe, beste Verarbeitung und ein gutes Preis-/Leistungsverhältnis aus. Original wurden Pilz-, Vollwangen und Drehschieberwellen verbaut. Die alten Modelle haben anstatt eines Pleuellagers eine Messingbuchse. Die Modellzuweisung erfolgte nach Herstellerangaben und PIAGGIO Teilekatalogen. Wir haben hier alle wichtigen Maße angegeben, die eine Auswahl der Welle erleichtern sollen: Ø Kolbenbolzen, Ø Pleuelzapfen, Pleuellänge und Hub. Bitte vor dem Einbau prüfen, ob die Maße der ursprünglich verbauten Welle mit der neuen übereinstimmt. Unter www.sip-scootershop.com sind bei den Artikeln noch mehr Maßangaben abrufbar. Tameni hat früher exklusiv die Vespa Kurbelwellen für Mec Eur produziert. Jetzt beliefert er auch andere. Es sind aber immer dieselben Wellen und für uns gilt, Hauptsache lieferbar ...

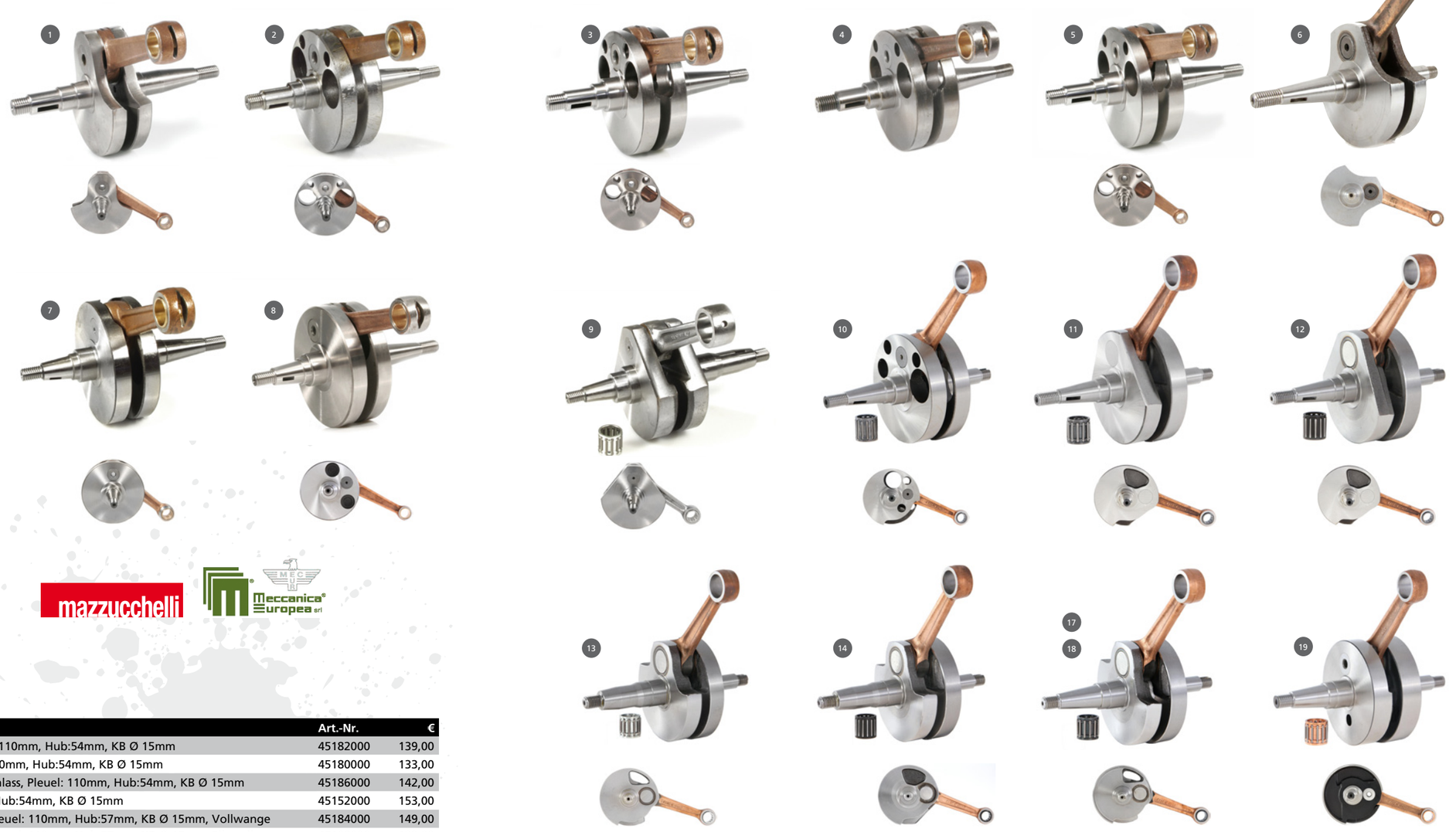
FREIT Perfekt für eine Motorüberholung und ausreichend bei dezentem Tuning.

SIP-TIPP Neue Lager, Wellendichtringe und Halbmondkeile sind Pflicht, neuer Dichtsatz, Kupplungs- und Polradmutter ebenfalls. Sinnvoll sind auch die Kurbelwellenwerkzeuge Art.-Nr. 27338000, Art.-Nr. 21071000 und Art.-Nr. 18119000.

SIP-COMMUNITY User: Olov S., Malmö, Schweden:
„Incredible. I am at the moment renovating two GS150, and in both cases the crankshafts where bad. I believed that it would be impossible to find new ones for such an unusual model, but you had them! And for a reasonable price, comparable with the cost for a renovation of the old!!! „

mazzucchelli

Meccanica Europea srl



Kurbelwelle standard			Art.-Nr.	€
1	MECEUR	für Vespa 125 V30-33T, 1951, Direkteinlass, Pleuel: 110mm, Hub:54mm, KB Ø 15mm	45182000	139,00
2	MECEUR	für Vespa 125 VM1T, 1953, Direkteinlass, Pleuel: 110mm, Hub:54mm, KB Ø 15mm	45180000	133,00
3	MECEUR	für Vespa 125 VM2T/VN1-2T/ACMA, 1954, Direkteinlass, Pleuel: 110mm, Hub:54mm, KB Ø 15mm	45186000	142,00
4	MECEUR	für Vespa 125 VNA, Direkteinlass, Pleuel: 105mm, Hub:54mm, KB Ø 15mm	45152000	153,00
5	MECEUR	für Vespa 150 VB1T/VGL1T/VL1-3T, Direkteinlass, Pleuel: 110mm, Hub:57mm, KB Ø 15mm, Vollwange	45184000	149,00
6	MECEUR	für Vespa 150 VB1T/VGL1T/VL1-3T, Direkteinlass, Pleuel: 110mm, Hub:57mm, KB Ø 15mm, Pilzwelle	45188000	133,00
7	MECEUR	für Vespa 150 GS VS2-VS5T/VDTS, Direkteinlass, Hub:57mm, Konus beidseitig	45140000	133,00
8	MECEUR	für Vespa 160 GS 1°, VSB1M -> 0036097, Direkteinlass, Pleuel: 110mm, Hub 60mm, KB Ø 15mm	45141000	133,00
9	MECEUR	für Vespa 160 GS 2° VSBM 0036098->/180 SS Direkteinlass, Pleuel: 110mm, Hub:60mm, KB Ø 16mm	45150000	133,00
10	MECEUR	für Vespa 150 VBA/VBB 1°/T4/GL 1°, Drehschieber, Pleuel: 105mm, Hub:57mm, KB Ø 15mm	45181000	125,00
11	MECEUR	für Vespa 125 VNB/GT/GTR 1°/Super/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint/V 1°/Super 1°, Drehschieber, Pleuel: 105mm, Hub:57mm, KB Ø 15mm	45153000	128,00
12	MAZZUCCHELLI	für Vespa 125 VNB/GT/GTR 1°/Super/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint/V 1°/Super 1°, Drehschieber, Pleuel: 105mm, Hub:57mm, KB Ø 15mm	45130000	109,00
13	MECEUR	für Vespa 180 Rally, Drehschieber, Pleuel: 110mm, Hub:57mm, KB Ø 16mm	45175000	132,00
14	MAZZUCCHELLI	für Vespa 200 Rally VSE1T ->33996, Femsatronic, Drehschieber, Pleuel: 110mm, Hub:57mm, KB Ø 16mm	45170000	119,00
15	MAZZUCCHELLI	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/P125-150X/PX125-150 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 105mm, Hub:57mm, KB Ø 15mm	45120000	109,00
16	PIAGGIO	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/P125-150X/PX125-150 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 105mm, Hub:57mm, KB Ø 15mm	13315400	192,00
17	MAZZUCCHELLI	für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 110mm, Hub:57mm, KB Ø 16mm	45110000	109,00
18	PIAGGIO	für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 110mm, Hub:57mm, KB Ø 16mm	23895900	229,00
19	MECEUR	für Vespa T5, Drehschieber, Pleuel: 105mm, Hub:52mm, KB Ø 16mm	45100000	140,00

Rennwelle §

für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint Veloce 2°/Super 2°/ 200 Rally 2° /P125-150X/P200E/PX125-150 E/Lusso/MY/´98/Cosa

Rennwellen sind ein einfacher und effektiver Tuningschritt für jeden Drehschiebermotor. Eine Rennwelle ermöglicht höhere Drehzahlen. Der Motor wird spritziger und agiler. Eine bessere Beschleunigung und höhere Endgeschwindigkeit sind die Folge. Eine Rennwelle hat im Gegensatz zur originalen Kurbelwelle eine deutlich verlängerte Einlasszeit. Der Füllungsgrad wird damit erhöht. Die Kurbelwangen sind strömungsgünstig angepasst und poliert. Verwirbelungen und Strömungsabrisse werden reduziert. Das Pleuel ist zum Teil ein poliertes Messerpleuel, das untere Pleuellager ein Silberlager. Alle Kurbelwellen werden mit oberen Pleuellagern ausgeliefert. Die hochwertigen Rennwellen der italienischen Firma **MAZZUCCHELLI** überzeugen durch minimale Fertigungstoleranzen, geringes Lagerspiel und ein sehr gutes Preis-/Leistungsverhältnis. Eine hohe Drehzahlfestigkeit und höchste Langlebigkeit sind dadurch garantiert. Hier bieten wir auch noch eine nachträglich „gewuchtete" Version an. Bei dieser Version pendelt das Pleuel auf 12 Uhr. Die Welle überzeugt durch eine sehr hohe Laufruhe.

Die Rennwellen von **MEC EUR** haben ein sehr gutes Pressmaß. Eine hohe Drehzahlfestigkeit und höchste Langlebigkeit sind dadurch garantiert.

PINASCO Rennwellen haben strömungsgünstig angepasste, polierte Wangen. Das Pleuel, hochwertig geschmiedet und poliert, ist mit **PINASCO** Schriftzug und Silberlager versehen. Zur optimalen Schmierung ist es mit zusätzlichen Schmierbohrungen/-schlitzen versehen.

FAQ!T Nicht nur in Kombination mit einem Tuningzylinder sinnvoll. Selbst mit einem Originalzylinder kann ein deutliches Leistungsplus erzielt werden.

Rennwelle / 57mm Hub / 105-110mm Pleuel / 24/ 25mm / M12

Rennkurbelwelle, mit Ø 95mm Limawange, Ø 97,9mm Drehschieberwange, teilweise auf 12 Uhr Stellung gewuchtet, unteres Pleuellager = Silberlager, 105mm Pleuel bei 125/150ccm, 110mm Pleuel bei 200ccm, 42mm Hub bei T5, 57mm Hub bei PX, Wellendichtringsitz 24mm, Lagersitz 25mm, stumpfer/dicker Konus mit M12mm Gewinde, inklusive Pleuellager

SIP-TIPP Neue Lager, Wellendichtringe und Halbmondkeile sind Pflicht, neuer Dichtsatz, Kupplungs- und Polradmutter ebenfalls. Eine gute Ergänzung sind Touren-Rennzylinder und Auspuffanlagen wie der SIP Road, der SITO Plus oder auch der SIP Performance. Zündung und Vergaserbedüsung anpassen!

SIP-COMMUNITY Ralf, SIP Mann zu Art-Nr. 45010000:
„Bei einem SIP Trip nach Italien war der Ralf vom LC Augsburg dabei. Seine 12 PS PX200 mit Rennwelle war am Berg so stark, dass manche, mit leistungsstärkeren Motoren fast geweint hätten"

SIP-COMMUNITY User „tcpip", Deutschland zu Art.-Nr. 45000000:
„Tolle verarbeitung, guter Preis. Gutes Produkt."

SIP-COMMUNITY User „Free", Deutschland zu Art.-Nr. 45015000:
„Irre in der Laufruhe, Mehrpreis sollte es einem Wert sein!"











Vergleich Rennwelle/Kurbelwelle Standard



Rennwelle		Art.-Nr.	€
MAZZUCCHELLI	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/P125-150X/PX125-150 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 105mm, Hub:57mm, KB Ø 15mm	45000000	99,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/P125-150X/PX125-150 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 105mm, Hub:57mm, KB Ø 15mm, gewuchtet	45005000	139,00
PINASCO	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/P125-150X/PX125-150 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 105mm, Hub:57mm, KB Ø 15mm, gewuchtet	45017000	187,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 110mm, Hub:57mm, KB Ø 16mm	45010000	99,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 110mm, Hub:57mm, KB Ø 16mm, gewuchtet	45015000	139,00
MEC EUR	für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 110mm, Hub:57mm, KB Ø 16mm	45012000	129,00
PINASCO	für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 110mm, Hub:57mm, KB Ø 16mm, gewuchtet	45016000	190,00

Rennwelle Mazzucchelli §

für Vespa P80X/PX80 E/Lusso/PX100 E

Seit Jahren gibt es keine PX80 Kurbelwellen mehr. Wir haben uns des Problems angenommen und zusammen mit **MAZZUCCHELLI** eine neue **PX80 Kurbelwelle** aufgelegt. Und da die PX80 eh nicht die Leistungsstärkste ist, haben wir sie gleich als Rennwelle ausgelegt. Das tut ihr gut ... .

Rennwellen sind ein einfacher und effektiver Tuningschritt für jeden Drehschiebermotor. Eine Rennwelle ermöglicht höhere Drehzahlen. Der Motor wird spritziger und agiler. Eine bessere Beschleunigung und höhere Endgeschwindigkeit sind die Folge.

Diese Rennwelle hat im Gegensatz zur originalen Kurbelwelle eine deutlich verlängerte Einlasszeit. Der Füllungsgrad wird damit erhöht. Die Kurbelwangen sind strömungsgünstig angepasst und poliert. Verwirbelungen und Strömungsabrisse werden reduziert. Das untere Pleuellager ist ein Silberlager.

FAQ!T Die beste Tune up Basis für eine Vespa PX 80 mit Originalhub. MAZZUCCHELLI steht für lange Lebensdauer und Haltbarkeit.

Rennwelle / 48mm Hub / 24/25mm / M12

Rennwelle mit Ø 95mm Limawange, Ø 97,9mm Drehschieberwange, Wellendichtringsitz 24mm, Lagersitz 25mm, stumpfer/dicker Konus mit M12mm Gewinde, inklusive Pleuellager

SIP-TIPP Nicht nur Originalzylinder, sondern auch MALOSSI 139 oder D.R. 135 Zylinder sollten mit der Kurbelwelle bedient werden. Sportauspuff und 24mm SI Vergaser sind auch zu empfehlen.



Rennwelle		Art.-Nr.	€
MAZZUCCHELLI	für Vespa P80X/PX80 E/Lusso/PX100E, Drehschieber, Hub:48mm, KB Ø 15mm	45001000	159,00

Rennwelle SERIE PRO by W5 §

für Vespa 125 VNB/GT/GTR 1°/Super/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint/V 1°/Super 1°

Ein besonderes Schmankerl ist die **Rennwelle SERIE PRO** für die Vespa 125 VNB/GT/GTR VNL2T -> 145900/Super/TS VNL3T -> 18138/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint/V VNB1T -> 2942593/Super VBC1T -> 412373.

Die Einlasssteuerzeiten dieser Welle auf Basis MAZZUCCHELLI werden von worb5 verlängert. Dies bringt den müden originalen Motor auf Touren. Höhere Drehzahlen, bessere Beschleunigung und mehr Endgeschwindigkeit sind dadurch möglich. Die Rennwelle harmoniert auch sehr gut in Verbindung mit Rennzylindern 177ccm und mit Touren-Rennauspuffanlagen.

FAQ!T Sehr gute und einfache Tuningmöglichkeit des schwachen, originalen Motors.

Rennwelle / 57mm Hub / 20/25mm / M10

Kurbelwelle mit Ø 95mm Limawange, Ø 97,9mm Drehschieberwange, Wellendichtringsitz 20mm, Lagersitz 25mm, spitzer/dünner Konus mit M10mm Gewinde, inklusive Pleuellager

SIP-TIPP Zündung und Bedüsung anpassen. Ein D.R./PINASCO 177, ein Tourenauspuff wie der SIP Road oder auch ein italienischer Auspuff sowie 24er SI Vergaser sind eine gutes Set-Up.





Rennwelle		Art.-Nr.	€
SERIE PRO by W5	Drehschieber, Pleuel: 105mm, Hub:57mm, KB Ø 15mm	45131000	149,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Rennlippenwelle SERIE PRO by W5 §

für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint Veloce 2°/Super 2°/200 Rally 2°/P125-150X/P200E/PX125-150 E/Lusso/MY/´98/Cosa/T5

Rennlippenwellen sind das neuste Update der herkömmlichen Rennwellen. Hier wurde in den letzten Jahren viel experimentiert und es haben sich einige Formen herauskristallisiert, die die besten Leistungsergebnisse erzielen. In der **SERIE PRO** Reihe führen wir Wellen, die von der deutschen Tuningschmiede Worb5 auf Basis von MAZZUCCHELLI (PX) und MEC EUR (T5) Wellen umgearbeitet werden.

Die Kurbelwangen sind speziell überarbeitet und strömungsoptimiert. Der Begriff „gelippt" hat sich etabliert. Die Wellenkontur ist so ausgeführt, dass das Gemisch beim Einströmen nicht auf die im Weg stehende Kurbelwange trifft, sondern mittendurch geleitet wird. Somit wird der Gasfluss nicht unnötig blockiert oder ungünstig verwirbelt. Durch die Wangenbearbeitung wird auch mehr nutzbares Gehäusevolumen geschaffen. Die Vorverdichtung sinkt, mehr Frischgas kann einströmen und ein höherer Füllungsgrad wird erreicht. Dieses Zusammenspiel ermöglicht ein breiteres Drehzahlband und die erreichbare Leistung steigt. Die Wellen sind zudem „gewuchtet", d.h. das Pleuel pendelt auf 12 Uhr.

Auch die sonst geschmähte T5 kommt damit auch endlich in den Genuss einer Rennwelle.

FAZIT Höhere Leistung als mit normalen Rennwellen und das bei weniger Vibrationen.

Rennlippenwelle / 42-57mm Hub / 105-110mm Pleuel / 24/25mm, M12

Rennkurbelwelle gelippt, mit Ø 95mm Limawange, Ø 97,9mm Drehschieberwange, auf 12 Uhr Stellung gewuchtet, unteres Pleuellager = Silberlager, 105mm Pleuel bei 125/150ccm, 110mm Pleuel bei 200ccm, 42mm Hub bei T5, 57mm Hub bei PX, Wellendichtringsitz 24mm, Lagersitz 25mm, stumpfer/ dicker Konus mit M12mm Gewinde, inklusive Pleuellager

SIP-TIPP Neue Lager, Wellendichtringe und Halbmondkeile sind Pflicht. Ein SI 24-26 oder PHB 28-30 Vergaserkit, ein Tourenauspuff und eine VESPATRONIC/PARMAKIT Zündung sind weitere sinnvolle Schritte.









Rennlippenwelle		Art.-Nr.	€
SERIE PRO by W5	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/P125-150X/PX125-150 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 105mm, Hub:57mm, KB Ø 15mm	45003000	155,00
SERIE PRO by W5	für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 110mm, Hub:57mm, KB Ø 16mm	45013000	157,00
SERIE PRO by W5	für Vespa T5, Drehschieber, Pleuel: 105mm, Hub:52mm, KB Ø 16mm	45100300	199,00

Firmen-Feature

Serie Pro

Die Kreativität und der technische Fortschritt in den einzelnen Rollerszenen sind enorm. Über Internetforen werden neue Ideen diskutiert und entwickelt. Rennserien und Prüfstand-PS-Schlachten werden oft über neue Tuningteile entschieden. Customumbauten bieten Anregungen für Serienprodukte.

Doch oft fehlen zu einer guten Idee die richtigen Kontakte, die passenden Stückzahlen oder auch der Absatzmarkt. Und hier kommt SERIE PRO ins Spiel.

Unter dem Label SERIE PRO fassen wir als SIP die Produkte kleiner Tuningschmieden oder smarter Privatschrauber zusammen. Diese Teile werden oft in Kleinstserien hergestellt. Der Aufwand dafür ist hoch. Die Beschaffung manchmal schwierig. Dennoch finden wir, sollte die ganze, weltweite Szene von den guten Produkten und Ideen anderer Rollerfahrer profitieren. Wir wollen uns nicht mit fremden Federn schmücken. Daher heben wir diese Produkte von unseren eigenen SIP Artikeln, die aufgrund unserer Entwicklung oder Initiative produziert werden, ab.



§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Red Bull verleiht dem Racer Flüüügel



Patrick Scharf /// 32 Jahre /// Wolfsberg /// VC Wolfsberg ///

Innerhalb von einem Jahr wurde sowohl Karosserie als auch Motor dieser Vespa PX umfangreich modifiziert. Der 200er Rally Motor musste einiges an großflächigen Schweißarbeiten und Tuning-Maßnahmen über sich ergehen lassen. So wurde zum Beispiel zwischen den Dichtflächen der Gehäusehälften eine 2mm Stahlplatte verschraubt und geschweißt, um eine möglichst große Dichtfläche für das schräg sitzende 60mm lange Membransystem zu bekommen.

Der Zylinder ist ein komplett wassergekühlter Malossi mit 70mm Suzuki Kolben und versetzter Stahllaufbuchse. Dank einer 60mm Vollwangenwelle mit Exzenterzapfen und geändertem Pleuel kommt der Zylinder insgesamt auf beeindruckende 240ccm. Überströmer und Einströmfenster wurden aufwendig neu gestaltet. Für ausreichend Treibstoff sorgt ein 34SS Mikuni Vergaser auf einem CNC gefrästen geschraubten Membrangehäuse.

Im Fahrbetrieb gibt der Motor seine ganze Kraft zwischen 4000 und 9300 Umdrehungen ab, was eine Endgeschwindigkeit von ca. 165km/h bedeutet. Um beim Starten gut vom Fleck zu kommen, wurden ein langer erster und zweiter Gang (jeweils +2Z) verbaut. Die beiden Wasserkühler wurden genau auf das Handschuhfach der PX angepasst und die Luft strömt jetzt durch gebohrte, geschnittene und gefeilte Lüftungsschlitze.

„Alles in allem", fasst Patrick zusammen, „ist die Red Bull bestimmt eines mein bisher aufwendigsten (und auch teuersten) Projekte. Die Kosten belaufen sich auf satte € 11500,- bei einmaligem Aufbau." Dafür sind bis auf die Karosserie und einige wenige Kleinteile alle verbauten Teile brandneu.

Rahmen	
Vespa PX Bj. 1978	
Drop Bar M-Lenker	
Kurzgasgriff	
Diverse Schweißarbeiten an der Karosserie	
Fahrwerk	
Stoßdämpfer Bitubo vorn	
Stoßdämpfer Bitubo hinten	
Scheibenbremse vorn	
Scheibenbremse hinten	
Bereifung vorn Schwalbe 100.90-10	
Bereifung hinten Schwalbe 100.80-10	
Felge vorn Cosa	
Felge hinten 2xCosa breit mit Aluring	
Motor	
Gehäuse Vespa Rally 200	
Malossi - Suzuki Conversion 240ccm, LQ	
Stahllaufbuchse 70,5mm, Suzuki Kolben	
Vollwangenwelle 62,5mm	
Rotax Rennpleuel 18mm	
8 Klappen VFORCE 3 Membran	
CNC Kupplung mit Honda Belägen	
Vergaser Mikuni TM 34 SS	
Getriebe Lusso, langer 1. und 2. Gang	
Zündung Vespatronic	
Auspuffanlage S&S mit Carbonschalldämpfer	
Diverse Schweißarbeiten am Motor	
Leistung	
42,6PS	
Lackierung	
Red Bull	









Langhubwelle §

für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint Veloce 2°/Super 2°/200 Rally 2°/P125-150X/P200E/PX125-150 E/Lusso/MY/´98/Cosa

Ein größerer Hub ermöglicht mehr Hubraum und mehr Hubraum bedeutet mehr Leistung. Die meisten 200er Motoren ob Race- oder Roadgetuned bauen daher auf Langhubwellen auf. Der Mehrhub wird durch Spacer (dicke Dichtungen) am Zylinderkopf und/oder Zylinderfuß ausgeglichen. Somit hat man die Möglichkeit, einfach mit den Steuerzeiten zu spielen. Bei **Langhubwellen** ist der Hubzapfen weiter von der Kurbelwellen-Drehachse entfernt: Bei den 60mm Wellen um 1,5mm. Um diese 1,5mm wandert der Kolben über den oberen und unteren Totpunkt hinaus. Damit er nicht am Zylinderkopf anstößt, müssen Spacer (= dicke Dichtungen) am Kopf und/oder Fuß oder passenden SIP/MMW Zylinderköpfen verbaut werden. Die Steuerzeiten verändern sich in jedem Fall. Je nach Rennzylinder gibt es unterschiedlich favorisierte Kombinationen, die wir im Technikteil zusammengestellt haben. Für den MALOSSI 210er beispielsweise gilt:

1,5mm Ausgleich Fuß: Breites Drehzahlband und hohe PS Zahlen, aber geringes Drehmoment und spät und plötzlich einsetzender Leistungsschub.

1,5mm Ausgleich Kopf: Brachiales Drehmoment und Wheeliegefahr in den unteren Drehzahlen, aber geringere Spitzenleistung. SIP´s liebste Tourenkombination, auch in Verbindung mit langen Übersetzungen

Die **MAZZUCCHELLI** Langhubwellen haben ebenso wie die Rennwellen eine deutlich verlängerte Einlasszeit. Das Pleuel ist zum Teil ein poliertes Messerpleuel, das untere Pleuellager ein Silberlager. Die Wellen von MEC EUR haben ein sehr gutes Pressmaß. Zudem ist das Material der Wangen zäher und widerstandsfähiger. Eine hohe Drehzahlfestigkeit und höchste Langlebigkeit sind dadurch garantiert. Die Einlasssteuerzeit nach o.T. entspricht mit 55° fast der originalen Welle. Ein Spray-Back Effekt tritt mit dieser Welle nicht auf. Wir empfehlen diese Wellen für leistungsstärkere Motoren. Für beide Hersteller bieten wir auch noch eine nachträglich „gewuchtete" Version an. Bei dieser Version pendelt das Pleuel auf 12 Uhr. Diese Wellen überzeugen durch eine sehr hohe Laufruhe. **PINASCO** Langhubwellen haben strömungsgünstig angepasste, polierte Wangen. Von den Steuerzeiten liegt sie zwischen den beiden vorigen. Das Pleuel, hochwertig geschmiedet und poliert, ist mit **PINASCO** Schriftzug und Silberlager versehen. Zur optimalen Schmierung ist es mit zusätzlichen Schmierbohrungen/-schlitzen versehen. Alle Kurbelwellen werden mit oberen Pleuellagern ausgeliefert.

FREIT Perfekte Grundlage für drehmomentstarke Tourenmotoren oder drehzahlfreudige PS-Monster. Wer mehr möchte, sollte auf Langhublippenwellen zurückgreifen.

Langhubwelle / 60mm Hub / 105-110mm Pleuel / 24/ 25mm / M12

Langhubkurbelwelle, mit Ø 95mm Limawange, Ø 97,9mm Drehschieberwange, teilweise auf 12 Uhr Stellung gewuchtet, unteres Pleuellager = Silberlager, 105mm Pleuel bei 125/150ccm, 110mm Pleuel bei 200ccm, 60mm Hub, Wellendichtringsitz 24mm, Lagersitz 25mm, stumpfer/dicker Konus mit M12mm Gewinde, inklusive Pleuellager

SIP-TIPP SIP/MMW Langhubkopf, MALOSSI 210er und SIP Road Auspuff für Tourensetup, 1,5mm Fußdichtung, SIP Performance/RZ/DSE Auspuff, MALOSSI oder POLINI, 28-30mm Vergaser als Grundgerüst für Sportsetup. Ruhig einmal unterschiedlich dicke Fuß-/Kopfdichtungen testen.



Langhubwelle		Art.-Nr.	€
MAZZUCCHELLI	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/P125-150X/PX125-150 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 105mm, Hub: 60mm, KB Ø 15mm	46000000	129,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/P125-150X/PX125-150 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 105mm, Hub: 60mm, KB Ø 15mm, gewuchtet	46005000	152,00
PINASCO	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/P125-150X/PX125-150 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 105mm, Hub: 60mm, KB Ø 15mm, gewuchtet	46006000	199,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 110mm, Hub: 60mm, KB Ø 16mm	45020000	112,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 110mm, Hub: 60mm, KB Ø 16mm, gewuchtet	45025000	145,00
MEC EUR	für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 110mm, Hub: 60mm, KB Ø 16mm	45021000	132,00
MEC EUR	für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 110mm, Hub: 60mm, KB Ø 16mm, gewuchtet	45029000	165,00
PINASCO	für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 110mm, Hub: 60mm, KB Ø 16mm, gewuchtet	45028000	199,00

Langhublippenwelle SERIE PRO by W5 §

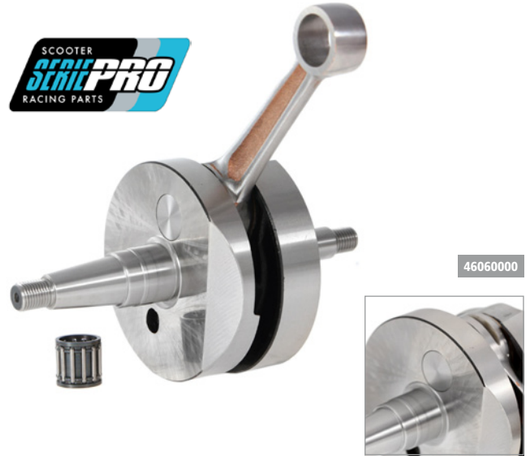
für Vespa T5

Die **Langhubwellen** für die T5 werden von Worb5 auf Basis einer neuen Standardwelle in Kleinserien gefertigt. Die extrem drehzahlfreudige T5 bekommt mit den Langhubwellen den nötigen Dampf in den unteren und mittleren Drehzahlbereichen. Bei der Welle wurde der Hub von 52mm auf 56,5mm erweitert. Das 105er Pleuel weicht einem 110mm Pleuel. Zur besseren Schmierung ist das untere Pleuelauge geschlitzt, das obere mit einer Schmierbohrung versehen. Ein 6mm Spacer für den Zylinderfuß, der noch an die Gehäuseüberströmer angepasst werden muss, ist ebenfalls dabei. Die Kurbelwangen sind zeitgemäß „gelippt". Nach Einbau sollte die Zündung neu abgeblitzt werden (17 Grad v.o.T.). Die Quetschkante des Zylinderkopfes sollte ca. 1 bis 1,5 mm bei einer geometrischen Verdichtung von 1:10 bis 1:11 betragen. Dazu diverse Kopfdichtungen verbauen oder/und den Kopf ausdrehen.

FREIT Für alle T5 Fahrer, die mit Standard nicht zufrieden sind.

Langhublippenwelle / 56,5mm Hub / M12

Rennkurbelwelle gelippt, mit Ø 95mm Limawange, Ø 97,9mm Drehschieberwange, auf 12 Uhr Stellung gewuchtet, unteres Pleuellager = Silberlager, 110mm Pleuel, 56,5mm Hub, stumpfer/dicker Konus mit M12mm Gewinde, inklusive Pleuellager



SIP-TIPP Zündung und Bedüsung anpassen.

Langhubwelle		Art.-Nr.	€
SERIE PRO by W5	für Vespa T5, Drehschieber, Pleuel: 110mm, Hub:56,5mm, KB Ø 16mm	46060000	499,00

Langhublippenwelle SERIE PRO by W5 §

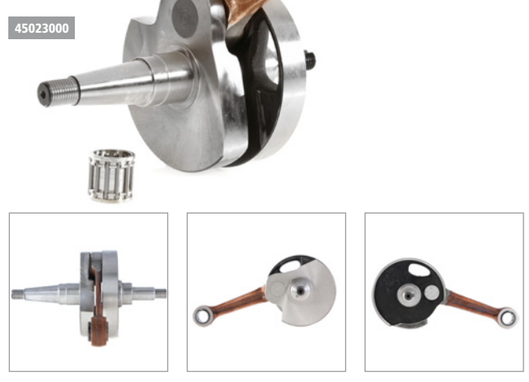
für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint Veloce 2°/Super 2°/200 Rally 2°/P125-150X/P200E/PX125-200 E/Lusso/MY/´98/Cosa

Langhublippenwellen sind das neuste Update der herkömmlichen Langhubwellen. In der **SERIE PRO** Reihe führen wir Wellen, die von der deutschen Tuningschmieden **Worb5** auf Basis von MAZZUCCHELLI und MEC EUR Wellen umgearbeitet werden. Die Kurbelwangen sind speziell überarbeitet und strömungsoptimiert. Der Begriff „gelippt" hat sich etabliert. Die Wellenkontur ist so ausgeführt, dass das Gemisch beim Einströmen nicht auf die im Weg stehende Kurbelwange trifft sondern mittendurch geleitet wird. Somit wird der Gasfluss nicht unnötig blockiert, mehr Frischgas kann einströmen und ein höherer Füllungsgrad wird erreicht. Dieses Zusammenspiel ermöglicht ein breiteres Drehzahlband und die erreichbare Leistung steigt. Die Wellen sind zudem „gewuchtet", d.h. das Pleuel pendelt auf 12 Uhr. Die **EVO Wellen** sind noch extremer gelippt und zudem laserverschweißt. Krasser kann man keinen Drehschieber fahren. Und dennoch sind sie super haltbar und sehr laufruhig. Für Motoren, bei denen 25 PS und mehr anvisiert werden, empfehlen wir diese laserverschweißten Versionen. Alle 62er Wellen sind mit einem DRT Exzenterbolzen und 62mm Hub. Hier muss der Zylinder noch mehr höhergesetzt und das Kurbelgehäuse bearbeitet werden.

FREIT Höhere Leistung als mit normalen Langhubwellen und das bei weniger Vibrationen.

Langhublippenwelle / 60/62mm Hub / 105-110mm Pleuel /24/25mm, M12

Langhubkurbelwelle gelippt, mit Ø 95mm Limawange, Ø 97,9mm Drehschieberwange, auf 12 Uhr Stellung gewuchtet, unteres Pleuellager = Silberlager, 105mm Pleuel bei 125/150ccm, 110mm Pleuel bei 200ccm, 60/62mm Hub, Wellendichtringsitz 24mm, Lagersitz 25mm, stumpfer/dicker Konus mit M12mm Gewinde, inklusive Pleuellager.



SIP-TIPP SIP/MMW Langhubkopf, MALOSSI 210er und SIP Road Auspuff für Tourensetup, 1,5mm Fußdichtung, SIP Performance/RZ/DSE Auspuff, MALOSSI oder POLINI, 28-30mm Vergaser als Grundgerüst für Sportsetup. Unterschiedlich dicke Fuß-/Kopfdichtungen testen.

Langhublippenwelle		Art.-Nr.	€
SERIE PRO by W5	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/P125-150X/PX125-150 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 105mm, Hub: 60mm, KB Ø 15mm	46003000	182,00
SERIE PRO EVO by W5	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/P125-150X/PX125-150 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 105mm, Hub: 60mm, KB Ø 15mm, laserverschweißt	45031000	289,00
SERIE PRO by W5	für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 110mm, Hub: 60mm, KB Ø 16mm, gewuchtet, Basis: MEC EUR Welle	45023000	179,00
SERIE PRO EVO by W5	für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 110mm, Hub: 60mm, KB Ø 16mm, gewuchtet, Basis: MEC EUR Welle, laserverschweißt	45022000	289,00
SERIE PRO by W5	für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 110mm, Hub: 62mm, KB Ø 16mm, gewuchtet, Basis: MEC EUR Welle	45036000	269,00
SERIE PRO EVO by W5	für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 110mm, Hub: 62mm, KB Ø 16mm, gewuchtet, Basis: MEC EUR Welle, laserverschweißt	45024000	379,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Christan Seidl, SIP Mann, Landsberg:

Headbangers Ball – Côte d´Azur



Christian ist seit 2007 Teil des SIP-Scooteshop Teams und zuständig für die deutschsprachige Händlerbetreuung und Eventorganisation.

„Ich hab meiner 1973er Sprint Veloce ein neues Herz verpasst: Einen der wenigen gussfrischen PX200 Motoren, 211er Malossi Zylinder und Langhubwelle. Das Setup wurde durch einen umgeschweißten T5 Auspuff abgerundet. Die Kombination hat gut Kraft am Berg, ist vollgasfest und langstreckentauglich. Zum letzten Update kam es eher unfreiwillig, als auf unserem 2000km „Joyride" an die Adria ca. 200m nach dem Start meine Standard Kupplung platzte und diese durch die verstärkte Cosa Kupplung ersetzt werden musste. Den Rest der Reise brillierten Fahrer und Gefährt durch glänzende Fahrtechnik und Standhaftigkeit. ;-)"

[Da war auch Verbesserungsbedarf nötig: Beim SIP Trip ein Jahr zuvor an die Côte d'Azur setzte er seine damalige Sprint bei einer ewig langen Anfahrt nach San Remo, nachts, ohne Licht in einer Kurve in den Straßengraben. Dabei schleifte er mit seinem Jethelm an einer Betonwand entlang, die Sprint überschlug sich. Aber Christian hatte wahnsinnig Glück: Außer einer zerfetzten Lederjacke und einem durchgescheuerten Helm ist er mit blauen Flecken und weichen Knie davongekommen. Gott sei Dank.] Anmerkung eines Augenzeugens.

Vollwangenwelle MAZZUCCHELLI §

für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint Veloce 2°/Super 2°/200 Rally 2°/P125-150X/P200E/PX125-200 E/Lusso/MY/´98/Cosa

Vollwangenwellen wurden ursprünglich für membrangesteuerte Motoren entwickelt. Ihren idealen Einsatzbereich haben sie jedoch bei Direktansauger Zylindern. Die starke Kurbelwellenentwicklung, die in der deutsch-österreichischen Szene in den letzten Jahren stattgefunden hat und bei der die 40 PS Marke für PX Motoren ohne Lachgas geknackt wurde, nimmt die Vollwangenwelle als Basis um daraus unterschiedlichste Lippen- und Pilz- oder Glockenwellen in allen Formen zu fertigen.

Der Grundgedanke der Vollwangenwelle ist die bessere Vorverdichtung, die über die vollständig geschlossenen Kurbelwangen erreicht wird. Bei über das Gehäuse gesteuerten Motoren können jedoch selbst groß gefräste Membraneinlässe mit Boostports nicht verhindern, dass das Gemisch dennoch ungünstig durch die im Weg stehende Wange verwirbelt wird. Bei einem direkt angesaugten Zylinder wie dem QUATTRINI 177ccm M1XL kann die Vollwangenwelle ihre Vorzüge ausspielen. Dort ermöglicht sie höhere Drehzahlen und mehr Leistung.

Die **MAZZUCCHELLI** Vollwangenwellen sind aus zähem und sehr widerstandsfähigen Material gefertigt, haben minimale Fertigungstoleranzen und geringes Lagerspiel. Eine hohe Drehzahlfestigkeit und höchste Langlebigkeit sind dadurch garantiert.

Wer mehr möchte, sollte auf Lippen- oder Pilzwellen zurückgreifen.

FREIT Empfehlenswert für den QUATTRINI 177ccm. Der günstigste Wellentyp für Membranmotoren.

Vollwangenwelle / 57-60mm Hub / 105-110mm Pleuel / 24/25mm, M12

Vollwangenkurbelwelle, mit Ø 95mm Limawange, Ø 97,9mm Drehschieberwange, auf 12 Uhr Stellung gewuchtet, unteres Pleuellager = Silberlager, 105mm Pleuel bei 125/150ccm, 110mm Pleuel bei 200ccm, 57 bzw. 60mm Hub, Wellendichtringsitz 24mm, Lagersitz 25mm, stumpfer/dicker Konus mit M12mm Gewinde, inklusive Pleuellager.

mazzucchelli

45070000









SIP-TIPP Neue Lager, Wellendichtringe und Halbmondkeile sind Pflicht, neuer Dichtsatz, Kupplungs- und Polradmutter ebenfalls. Sinnvoll sind auch die Kurbelwellenwerkzeuge Art.-Nr. 27338000, Art.-Nr. 21071000 und Art.-Nr. 18119000. Direktansauger wie QUATTRINI 177ccm sind die ideale Motorbasis. Ansonsten bieten sich die Membranaugstutzen von MMW oder MBD an.

Vollwangenwelle		Art.-Nr.	€
MAZZUCCHELLI	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/P125-150X/PX125-150 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 105mm, Hub:57mm, KB Ø 15mm	45070000	149,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/P125-150X/PX125-150 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 105mm, Hub:60mm, KB Ø 15mm	45050000	179,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 110mm, Hub:57mm, KB Ø 16mm	45030000	152,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Drehschieber, Pleuel: 110mm, Hub:60mm, KB Ø 16mm	45040000	179,00

Lippenwelle SERIE PRO by W5 §

für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint Veloce 2°/Super 2°/200 Rally 2°/P125-150X/P200E/PX125-200 E/Lusso/MY/´98/Cosa/T5

Ende der 90er waren in den leistungsstarken PX Motoren angeschrägte Vollwangenwellen verbaut. Dann kam Andi Worbel von **Worb5** mit den ersten **Lippenwellen** an die Öffentlichkeit, die den Membranmarkt umkrempelten. Lippenwellen sind nun die zeitgemäße Weiterentwicklung der Membranwellen. Hier wurde in den letzten Jahren viel experimentiert und es haben sich einige Formen herauskristallisiert, welche die besten Leistungsergebnisse erzielen.

In der **SERIE PRO** Reihe führen wir Wellen, die - außer anders gekennzeichnet – auf Basis von MAZZUCCHELLI Wellen von der deutschen Tuningschmiede **Worb5** zu fairen Preisen umgearbeitet werden.

Bei den Lippenwellen werden die Kurbelwangen speziell überarbeitet und strömungsoptimiert. Die Wellenkontur ist so ausgeführt, dass das Gemisch beim Einströmen nicht auf eine im Weg stehende Kurbelwange trifft. Somit wird der Gasfluss nicht unnötig blockiert oder ungünstig verwirbelt. Durch die Wangenbearbeitung wird auch mehr nutzbares Gehäusevolumen geschaffen. Die Vorverdichtung sinkt, mehr Frischgas kann einströmen und ein höherer Füllungsgrad wird erreicht. Der Vorverdichtungsverlust gegenüber einer Vollwangenwelle ist vernachlässigbar. Dieses Zusammenspiel ermöglicht ein breiteres Drehzahlband und die erreichbare Leistung steigt. Zudem pendeln Lippenwellen auf 12 Uhr, d.h. sie laufen sehr ruhig. Es gibt sie mit 57mm oder 60mm Hub.

Lippenwellen sind nur für einen Membraneinlass geeignet. Eine Nutzung als Drehschieberwelle ist nicht mehr möglich. Mit einer PX Zündung können diese Wellen auch auf der Rally 180/200 1° verbaut werden.

Für Motoren, bei denen 20-25 PS anvisiert werden, empfehlen wir die laserverschweißt Version. Wer mehr möchte, sollte auf die Lippenwellen EVO oder die Membranwellen zurückgreifen.

FREIT Perfekt für Membranmotoren mit Gehäuseeinlass. Endlich werden die benötigten Durchlassquerschnitte einfach möglich!

Lippenwelle / 52-60mm Hub / 105-110mm Pleuel / 24/25mm, M12

Lippenwelle, mit strömungsoptimierten Kurbelwangen, auf 12 Uhr Stellung gewuchtet, unteres Pleuellager = Silberlager, 105mm Pleuel bei 125/150ccm, 110mm Pleuel bei 200ccm, 52, 57 bzw. 60mm Hub, Wellendichtringsitz 24mm, Lagersitz 25mm, stumpfer/ dicker Konus mit M12mm Gewinde, inklusive Pleuellager

SIP-COMMUNITY User „Trapp-Performance" zu Art.-Nr. 46020000:
"Tolles Ding! Welle funktioniert super."

SIP-COMMUNITY User „Scooter and Spareparts" zu Art.-Nr. 46040000:
„In Verbindung mit Membran, absolutes Must Have! Durch die Umarbeitung auf Lippenwelle ist das Ding auch noch statisch Gewuchtet, also weniger Vibrationen beim Fahren, Angenehm mmhhh..."

SIP-COMMUNITY User „worb5":
„Geht man von einem 210er Malossi, englischem Auspuff, 30er Vergaser und natürlich einer Membrane aus so macht sich die Lippenwelle eigentlich im gesamten Drehzahlbereich bemerkbar. Der Motor dreht wesentlich sauberer und einfach „schöner". Eine Mehrleistung von 2 PS sind garantiert. 23 PS und mehr sind bei dieser Kombination gut erreichbar"

SCOOTER SCHILLPRO RACING PARTS

46030000











46020000

Lippenwelle		Art.-Nr.	€
Lippenwelle SERIE PRO by W5	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/P125-150X/PX125-150 E/Lusso/MY/Cosa, Membran, Pleuel: 105mm, Hub:57mm, KB Ø 15mm	46020000	152,00
Lippenwelle SERIE PRO by W5	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/P125-150X/PX125-150 E/Lusso/MY/Cosa, Membran, Pleuel: 105mm, Hub:60mm, KB Ø 15mm	46030000	179,00
Lippenwelle SERIE PRO by W5	für Vespa T5, Membran, Pleuel: 105mm, Hub:52mm, KB Ø 16mm	45100400	279,00
Lippenwelle SERIE PRO by W5	für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Membran, Pleuel: 110mm, Hub:57mm, KB Ø 16mm	46010000	152,00
Lippenwelle SERIE PRO by W5	für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Membran, Pleuel: 110mm, Hub:60mm, KB Ø 16mm	46040000	169,00
Lippenwelle SERIE PRO by W5	für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Membran, Pleuel: 110mm, Hub:60mm, KB Ø 16mm, Basis: MEC EUR Welle	46043000	189,00

Lippenwelle EVO SERIE PRO by W5 §

für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint Veloce 2°/Super 2°/200 Rally 2°/P125-150X/P200E/PX125-200 E/Lusso/MY/´98/Cosa

Lippe Xtrem - noch mehr Lippenwellen. Nachfolgende Lippenwellen in der **SERIE PRO** Reihe sind noch krasser bearbeitet und haben teils einen Hub bis zu 63mm. Ob Lippenwellen EVO oder Glockenwellen? Das können nur Quartermile und Dyno-Jet entscheiden. Hier gibt es zwei Meinungslager im High-End Fahrerlager. Selber ausprobieren schafft Gewissheit.

Die **EVO Lippenwellen by Worb5** sind eine Augenweide. Mehr Lippe kann man fast nicht an eine Welle zaubern. Super schön gearbeitet. Bei der 60er sind die Hubzapfen gegen Verdrehen laserverschweißt. Die 62er und 62,5er sind mit einem DRT Exzenterzapfen versehen, ein Verschweißen ist hier nicht unbedingt nötig. Bei der Version muss das Kurbelgehäuse ausgespindelt werden, damit das weiter außen sitzende Pleuel nicht im Gehäuse schleift. Ein MALOSSI muss 0,5 – 1,0mm höhergesetzt werden, damit der Kolbenring nicht herausspringt. Ein 210er kommt mit 62mm Hub auf 228ccm ! Die Wellen basieren auf der MEC.EUR Langhubwelle.

Die 63er by **PEP Parts** Wellen sind eine Neukonstruktion. Sie werden in Kleinserie in Italien hergestellt. Die polierten Wangen sind extrem bearbeitet. Die Hubzapfen haben ein hohes Pressmaß, so dass sie auch ohne Verschweißen verdrehsicher sind.

FAZIT Mehr Hub kostet und ist aufwändig. Aber wer im Wettrüsten nicht das Nachsehen haben will, muss nachziehen.

Lippenwelle EVO/ 60-63mm Hub / 105-110mm Pleuel / 24/25mm, M12

Lippenwelle EVO, mit strömungsoptimierten Kurbelwangen, auf 12 Uhr Stellung gewuchtet, unteres Pleuellager = Silberlager, 110mm Pleuel, 60/62/62,5/63mm Hub, Wellendichtringsitz 24mm, Lagersitz 25mm, stumpfer/dicker Konus mit M12mm Gewinde, inklusive Pleuellager

SIP-COMMUNITY User Ben Nowak, PEP Parts; Deutschland :
"Die 63er Welle läuft auch in unserem Quartermilemotor mit 37,4PS und 33,5Nm."





Martin, SIP beantwortet:

Was heißt gewuchtet?



Bei uns heißt gewuchtet: Das Pleuel pendelt auf 12 Uhr. Dadurch läuft die Welle sehr ruhig. Wären sie „richtig" statisch gewuchtet, müsste auch das Kolbengewicht berücksichtigt werden. Dann müsste aber die Vielzahl der Kolbenmöglichkeiten berücksichtigt werden...

Lippenwelle EVO		Art.-Nr.	€
SERIE PRO EVO	by W5 für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/P125-150X/PX125-150 E/Lusso/MY/Cosa, Membran, Pleuel: 105mm, Hub:60mm, KB Ø 15mm, laserverschweißt	46031000	299,00
SERIE PRO EVO	by W5 für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Membran, Pleuel: 110mm, Hub:60mm, KB Ø 16mm, Basis: MEC EUR Welle, laserverschweißt	45034000	289,00
SERIE PRO EVO	by W5 für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Membran, Pleuel: 110mm, Hub:62mm, KB Ø 16mm, Basis: MEC EUR Welle, laserverschweißt	46044000	398,00
SERIE PRO EVO	by W5 für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Membran, Pleuel: 110mm, Hub:62,5mm, KB Ø 16mm, Basis: MEC EUR Welle	45026000	399,00
SERIE PRO EVO	by PEP Parts für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Membran, Pleuel: 110mm, Hub:63mm, KB Ø 16mm	45033000	369,00

Glockenwelle SERIE PRO §

für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint Veloce 2°/Super 2°/200 Rally 2°/P125-150X/P200E/PX125-200 E/Lusso/MY/´98/Cosa

Für alles gibt es noch eine Steigerung. Wir haben euch hier einige High End Kurbelwellen zusammengefasst, die dann benötigt werden, wenn man 25 PS und mehr erreichen will. In der **SERIE PRO** Reihe haben wir eine Reihe deutsch/österreichische Tuner zusammengefasst, die eine 1A Arbeit machen, auf eine langjährige Erfahrung in dem Bereich zurückgreifen können und sich teilweise sogar international einen Namen gemacht haben.

Die **Glockenwelle** (auch Pilzwelle) im LPC-Design (Low Primary Compression) ist eine Membranwelle mit 60mm Hub auf Basis der MAZZUCCHELLI Vollwangenwelle, die für ihr besonders hochwertiges Material und geringe Verdrehneigung bekannt ist. Durch den exzessiven Materialabtrag sinkt die Vorverdichtung und es entsteht mehr Platz für das Gemisch. Durch einen saugstarken Auspuff wird das unter dem Kolben zusätzlich gespeicherte Gemisch besonders effizient hochgespült. Das symmetrische Pilz Design ermöglicht ein ungehindertes Einströmen des Gemisches und verbessert die Verdrehneigung aufgrund der zwei gleichschweren Kurbelnwellenwangen. Die Welle pendelt auf 12 Uhr und läuft sehr ruhig.

Mittlerweile wird die Glockenwelle direkt von **MAZZUCCHELLI** gefertigt. Diese erstklassige Welle hat einen Wuchtfaktor von ca. 50% in Verbindung mit dem MALOSSI 210er Kolben. Sie ist auf ein maximales Spiel von 2/100 ausgerichtet. Der große Vorteil der Produktion ab Werk ist zudem der günstige Preis, da später keine zusätzlichen Umarbeitungskosten mehr anfallen.

Die Glockenwellen by **Scooter&Service** bauen auf demselben Prinzip auf. Die Form der „Glocke" ist jedoch anders, die Bearbeitungsqualität extrem hoch. Die Wellen zeichnen sich ebenfalls durch einen deutlichen Leistungsschub und ruhigeren Motorlauf aus. Die 62er Wellen sind mit dem DRT Excenterzapfen versehen.

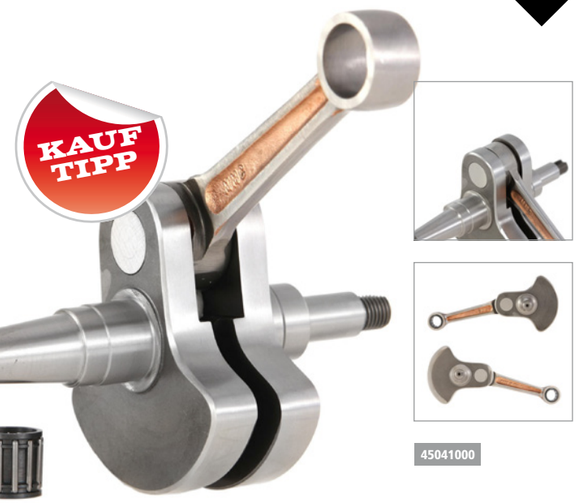
Sagenhafte 62mm Hub hat auch die Glockenwelle by **Worb5**. Der DRT Exzenterzapfen macht es möglich. Das Kurbelgehäuse muss etwas ausgespindelt werden, damit das weiter außen sitzende Pleuel nicht im Gehäuse schleift. Der Zylinder sollte auch 1mm hochgesetzt werden, damit der Kolbenring nicht herausspringt. Die Welle basiert auf der MEC EUR Langhubwelle.

FAZIT Das Wettrüsten in der Streetracer Szene zeigt hier seine Wirkung. Ein Muss für PS Junkies.

Glockenwelle / 60-62mm Hub / 105-110mm Pleuel / 24/25mm, M12

Glockenwelle, mit strömungsoptimierten Kurbelwangen im LPC-Design, auf 12 Uhr Stellung gewuchtet, unteres Pleuellager = Silberlager, 105mm Pleuel bei 125/150ccm, 110mm Pleuel bei 200ccm, 60 bzw. 62mm Hub, Wellendichtringsitz 24mm, Lagersitz 25mm, stumpfer/dicker Konus mit M12mm Gewinde, inklusive Pleuellager

SIP-COMMUNITY User Wolle, Scooter&Service, Hamburg:
"Meiner Meinung nach ist die Glockenwelle die beste Welle für Membranmotoren. Maximale Leistung, keine Verdrehgefahr, ruhiger Motorlauf. Wir bauen die Hard-Core Motoren nur mit Glockenwellen."









Glockenwellen		Art.-Nr.	€
SERIE PRO by Scooter&Service	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/P125-150X/PX125-150 E/Lusso/MY/Cosa, Membran, Pleuel: 105mm, Hub:60mm, KB Ø 15mm	45043000	309,00
SERIE PRO by Scooter&Service	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/P125-150X/PX125-150 E/Lusso/MY/Cosa, Membran, Pleuel: 105mm, Hub:62mm, KB Ø 15mm	45044000	359,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Membran, Pleuel: 110mm, Hub:60mm, KB Ø 16mm	45041000	219,00
SERIE PRO by Scooter&Service	für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Membran, Pleuel: 110mm, Hub:60mm, KB Ø 16mm	45042000	269,00
SERIE PRO by Scooter&Service	für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Membran, Pleuel: 110mm, Hub:62mm, KB Ø 16mm	45045000	339,00
SERIE PRO by W5	für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Membran, Pleuel: 110mm, Hub:62mm, KB Ø 16mm	46045000	439,00

Pleuelsätze

Wir führen eine ganze Reihe an **Ersatzpleuels** für fast alle klassischen Vespamodelle. Eine Kurbelwellenüberholung ist für alle Modelle interessant, für die es keine neuen Ersatzwellen gibt, z.B Vespa 125 V1-V15T. Auch ziehen manche Kunden eine Instandsetzung ihrer originalen Welle einer neuen Nachbau-Kurbelwelle vor.

PASCOLI liefert uns die Pleuelsätze für die alten Modelle. **MAZZUCCHELLI** und **MEC EUR** für Smallframe und Largeframe. Die Qualität ist bei allen sehr gut. Weitere Pleuels für spezielle Kurbelwellenumbauten findet ihr unter www.sip-scootershop.com.

Die Pleuelsätze werden komplett mit Anlaufscheiben, Pleuellager unten und oben (falls vorhanden) und Pleuelzapfen geliefert.



45185505

Pleuelsatz		Art.-Nr.	€
MAZZUCCHELLI	für Vespa 50 V5A1T -> 92876, Pleuel: 87mm, KB Ø 15mm	BCO0480	32,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 50/PK/S/XL/XL2, Pleuel: 87mm, KB Ø 15mm	BCO0482	32,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 50/PK/S/XL/XL2, Pleuel: 87mm, KB Ø 15mm, poliertes Pleuel	BCO0482L	37,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 50/PK/S/XL/XL2, Pleuel: 87mm, KB Ø 15mm, Silberlager	BCO0482A	43,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 50/PK/S/XL/XL2, Pleuel: 87mm, KB Ø 15mm, High Quality	BCO0482HF	62,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 90, V9A1T -> 25000, Drehschieber, Pleuel: 97mm, Hub:51mm, Konus 19/20mm, M10, mit Pleuelbuchse	BCO0486	37,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 90-125/PV/ET3/PK/S/XL/2, Pleuel: 97mm, KB Ø 15mm	BCO0488	35,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 90-125/PV/ET3/PK/S/XL/2, Pleuel: 97mm, KB Ø 15mm, poliertes Pleuel	BCO0488L	37,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 90-125/PV/ET3/PK/S/XL/2, Pleuel: 97mm, KB Ø 15mm, Silberlager	BCO0488A	42,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 90-125/PV/ET3/PK/S/XL/2, Pleuel: 97mm, KB Ø 15mm, High Quality	BCO0488HF	65,00
PASCOLI	für Vespa 125 V1-15T/V30-33T, Pleuel: 110mm, KB Ø 15mm	45185505	119,00
PASCOLI	für Vespa 125 VM1T, 1953, Direkteinlass, Pleuel: 110mm, Hub:54mm, KB Ø 15mm	45185500	109,00
PASCOLI	für Vespa 125 VM2T/VN1T/ACMA/150 VL1-2T, Pleuel: 110mm, KB Ø 15mm	45185510	115,00
PASCOLI	für Vespa 125 VNA1T -> 17135/150 GS VS1-5T -> 106000, Pleuel: 105mm, KB Ø 15mm	45185530	115,00
PASCOLI	für Vespa 150 GS VS5T 106001 ->, Pleuel: 105mm, KB Ø 15mm	45185560	115,00
PASCOLI	für Vespa 125 VN2T/150 VL3T/VB1T/VGL1T, Pleuel: 110mm, KB Ø 15mm	45185520	109,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 160 GS 1°, VSB1M -> 0036097, Pleuel: 110mm, KB Ø 15mm	BCO0498	49,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 160 GS 2° VSB1M 0036098->/180 SS, Pleuel: 110mm, KB Ø 16mm	BCO0500	49,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 150 VBA/VBB 1°/T4/GL 1°, Pleuel: 105mm, KB Ø 15mm	BCO0494	45,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 125 VNB/GT/GTR 1°/Super/150 VBB 2°/T4/GL 2°/Sprint/V 1°/Super 1°, Drehschieber, Pleuel: 105mm, KB Ø 15mm	BCO0496	45,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 180 Rally, Drehschieber, Pleuel: 110mm, Hub:57mm, KB Ø 16mm	BCO0568	102,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/P125-150X/PX125-150 E/Lusso/MY/Cosa, Pleuel: 105mm, KB Ø 15mm, Silberlager	BCO0503A	49,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/P125-150X/PX125-150 E/Lusso/MY/Cosa, Pleuel: 105mm, KB Ø 15mm, Langhub 60mm	BCO0503M	72,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 200 Rally 2° 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Pleuel: 110mm, KB Ø 16mm, Silberlager	BCO0502A	52,00
MAZZUCCHELLI	für Vespa 200 Rally 2° 33997 ->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa, Pleuel: 110mm, KB Ø 16mm, Langhub 60mm	BCO0502M	72,00
MECEUR	für Vespa T5, Pleuel: 105mm, KB Ø 16mm	24096000	62,00

Kolbenbolzenlager GRAND-SPORT

für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/PX80 -150/PE/Lusso

Mit dem **Conversionlager** kann jede PX200 Membranwelle in einem 80-150ccm Largeframemotor gefahren werden. Durch das dann 5mm längere Pleuel (110mm statt 105mm) wird das Kurbelgehäusevolumen größer. Die Kanalführung lässt sich sehr gut ausarbeiten und der Kolben in UT steht den Überströmern nicht im Wege.

Es können nur PX200 Membranwellen gefahren werden: Lippenwelle bis Glockenwelle, 60 - 62,5mm Hub. Die Pleuellängedifferenz muss über eine Fußdichtung ausgeglichen werden.

FREIT Durch die Kombination von 200er Welle und 125/150er Zylinder sind ganz neue Variationen möglich. Ein Fest für Steuerzeitenfans.

Kolbenbolzenlager GRAND-SPORT	Art.-Nr.	€
Conversionlager 15x20x17,8mm	90151200	24,90



90151200



Kolbenbolzenlager

Alle neuzeitlichen Kurbelwellen sind mit einem **Kolbenbolzenlager**/ oberen Pleuellager in Form eines hochwertigen Nadellagers versehen.

Im Tuning ein Muss und selbst bei Originalmotoren inzwischen Standard. Nur so kann ein perfekter und sicherer Betrieb gewährleistet werden.

PIAGGIO bietet für die Kurbelwellen Kolbenbolzenlager im Standardmaß oder als Übermaß an. Bei Motorgeräuschen ein Pleuellager der nächsthöheren Kategorie wählen, um Spiel/Verschleiß auszugleichen.

Bei den **INA** Kolbenbolzenlagern sitzen die Nadeln sicher im Außenring. Diese Lager werden gerne bei getunten Motoren verwendet.

FREIT Pleuellager sind ein reines Verschleißteil und sollten regelmäßig getauscht werden.

SIP-TIPP Die Werkzeuge Art.-Nr. 15194000 und Art.-Nr. 17820000 erleichtern den Ausbau eines Kolbenbolzens.



11214500



P2800018



90134000



90135300



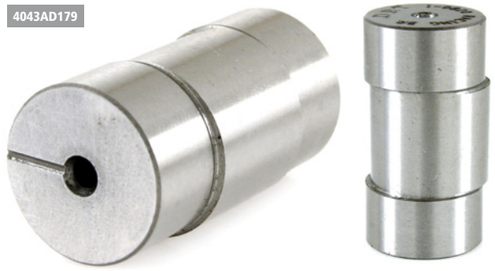
90141000



M668898B

Kolbenbolzenlager		Art.-Nr.	€
	für Vespa 50/PK50/S/XL/XL2/Automatica, 12x17x13mm	11214500	5,90
POLINI	für Vespa 50/PK50/S/XL/XL2/Automatica, 12x17x13mm	P2800018	11,50
PIAGGIO	für Vespa 90-125/PV/ET3/PK/S/XL/2/125 VNB/GT/GTR/Super/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint/V/Super/ PX125-150/PE/Lusso/Cosa 15x19x20mm, FC1, Standard	90130000	7,20
INA	für Vespa 90-125/PV/ET3/PK/S/XL/2/125 VNB/GT/GTR/Super/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint/V/Super/ PX125-150/PE/Lusso/Cosa 15x19x20	90134000	13,90
PIAGGIO	für Vespa 90-125/PV/ET3/PK/S/XL/2/125 VNB/GT/GTR/Super/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint/V/Super/ PX125-150/PE/Lusso/Cosa 15x19x20mm, FC2, 1.ÜM	90131000	7,20
PIAGGIO	für Vespa 90-125/PV/ET3/PK/S/XL/2/125 VNB/GT/GTR/Super/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint/V/Super/ PX125-150/PE/Lusso/Cosa 15x19x20mm, FC3, 2.ÜM	90132000	7,20
PIAGGIO	für Vespa 90-125/PV/ET3/PK/S/XL/2/125 VNB/GT/GTR/Super/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint/V/Super/ PX125-150/PE/Lusso/Cosa 15x19x20mm, FC4, 3.ÜM	90133000	7,20
PIAGGIO	für Vespa 160 GS 2° VSB1M 0036098->/180 SS/Rally/PX200/PE/Lusso/Cosa/T5, 16x20x20, Standard, FC1	90141000	7,20
PIAGGIO	für Vespa 160 GS 2° VSB1M 0036098->/180 SS/Rally/PX200/PE/Lusso/Cosa/T5, 16x20x20, Standard, FC2, 1.ÜM	90140000	7,20
PIAGGIO	für Vespa 160 GS 2° VSB1M 0036098->/180 SS/Rally/PX200/PE/Lusso/Cosa/T5, 16x20x20, Standard, FC3, 2.ÜM	90142000	7,20
PIAGGIO	für Vespa 160 GS 2° VSB1M 0036098->/180 SS/Rally/PX200/PE/Lusso/Cosa/T5, 16x20x20, Standard, FC4, 3.ÜM	90143000	7,20
INA	für Vespa 160 GS 2°VSB1M 0036098->/180 SS/Rally/PX200/PE/Lusso/Cosa/T5, 16x20x20	90135300	14,50
MALOSSI	für Vespa 160 GS 2° VSB1M 0036098->/180 SS/Rally/PX200/PE/Lusso/Cosa, 16x20x20	M668898B	12,00
MALOSSI	für Vespa T5, 16x20x23	90151000	12,90

4043AD179

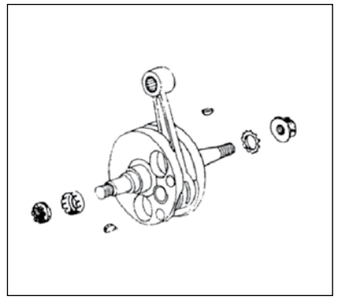


Pleuelzapfen DRT Exzenter Zapfen

Mit einem **DRT** **Exzenter-Pleuelzapfen** kann der Hub einer Kurbelwelle um 2mm erhöht oder verringert werden. Der Zapfen muss lediglich anstelle des originalen verpresst werden. Eine weitere Bearbeitung der Wangen ist nicht erforderlich. Somit sind, je nach Zapfen, die sagenhaften und drehmomentstarken 62mm Hub erreichbar.

ERSATZTEILKATALOG : EXPLOSIONSZEICHNUNGEN

Weitere Ersatzteile für Kurbelwellen und Zubehör unter **www.sip-scootershop.com/ersatzteile**



Pleuelzapfen		Art.-Nr.	€
DRT Exzenter Zapfen	für Vespa T5 Ø 20mm, von 52 auf 54mm Hub	4043AD213	76,00
DRT Exzenter Zapfen	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/200 Rally 2°/PX80-200/PE/Lusso/Cosa, Ø 22mm, von 57 auf 55 oder 59mm Hub	4043AD179	76,00
DRT Exzenter Zapfen	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/200 Rally 2°/PX80-200/PE/Lusso/Cosa, Ø 20mm, von 60 auf 58 oder 62mm Hub	4043AD179A	76,00

Kurbelwelle Lambretta

für LAMBRETTA

Die **Kurbelwelle** ist eine der am stärksten belasteten Motorkomponenten. Sie dreht sich tausende Male pro Minute und mit ihrer Qualität steht und fällt die Performance eines Motors. Minimale Fertigungstoleranzen, hohe Drehzahlfestigkeit, geringes Lagerspiel und höchste Langlebigkeit der Welle sind die Grundvoraussetzung für optimales Motortuning. Wir bieten euch deshalb ausschließlich Kurbelwellen aus italienischer Produktion an, die durch kompromisslose Qualität überzeugen.

Die Standardwellen haben jeweils einen Hub von 58mm und ein 107er Pleuel. Nur die TV175 kommt serienmäßig mit 116er Pleuel. Es ist möglich, das originale 107mm durch ein 110mm Pleuel zu ersetzen, um den Motor laufruhiger zu machen. Der längere Hub wird dabei einfach durch eine 3mm Fußdichtung ausgeglichen. Im Tuningsektor habt ihr auch die Möglichkeit, euch für eine Renn-, Vollwangen- oder Langhubwelle zu entscheiden. Die leichteren Rennwellen haben ein poliertes Pleuel, was dazu beiträgt, Verwirbelungen zu reduzieren. Bei Verwendung einer Vollwangenwellen erhöhen sich der Füllungsgrad und die Vorkompression (daher die Bezeichnung ‚HPC' = High primary compression). Gerade in Verbindung mit einem langen Hub von 60 oder 62mm bringt das mehr Drehmoment und kurbelt die Leistung deutlich an. Beide Wellentypen sind speziell für Spitzenperformance konzipiert und dafür aus extrem hochwertigem und belastbarem Material gefertigt. Optimal also für bearbeitete Motoren und leistungsstarke Setups.

Im Gegensatz zur Vespa gibt es den Konus der Lambretta nur in zwei Versionen, die untereinander austauschbar sind. Der große Konus mit 25mm (gemessen direkt nach dem Wellendichtringsitz) war ursprünglich nur im Motor der DL/GP, der kleine Konus aller übrigen Modelle verjüngt sich direkt nach dem Wellendichtringsitz auf 21mm. Unter Höchstlast, bzw. bei hohen Drehzahlen wirken jedoch enorme Kräfte auf den gesamten Konus ein, denen die schmale Spitze des 21mm Konus nicht immer zuverlässig Stand halten kann. Grundsätzlich gilt auch hier: Je dicker der Konus, desto stabiler, bzw. desto geeigneter für Tuning.

SIP-TIPP Gerade bei leistungsstarken Motoren unbedingt eine Welle mit dickem DL/GP-Konus verwenden. Wellendichtring und Lager gleich mitbestellen!

mazzucchelli

Meccanica Europea srl

Ralf, SIP beantwortet:

Warum finde ich hier im Katalog keine Kurbelwellen für meine APE ?



Wer seiner APE50 eine Neue gönnen will oder muss, kann sich ungehemmt bei den Wellen der PK50 Modelle bedienen. Die passen nämlich problemlos auf das kleine Lastendreirad. Wichtig: Bei der Wahl der Welle unbedingt auf die richtige Konusgröße (19mm/20mm Wellendichtringsitz) achten! Einige Kurbelwellen für die großen APEN findet ihr unter **www.sip-scootershop.com**











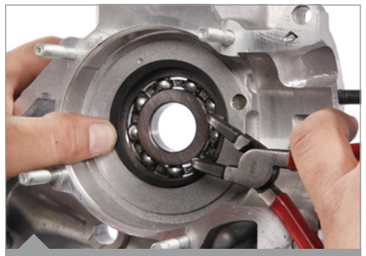
Bezeichnung		Art.-Nr.	€
Kurbelwelle MAZZUCCHELLI	LI/LIS/SX inkl. Pleuel: 107mm, Hub:58mm, KB Ø 16mm, Konus klein 21mm	46031000	299,00
Kurbelwelle MEC EUR	LI/LIS/SX inkl. Pleuel: 107mm, Hub:58mm, KB Ø 16mm, Konus klein 21mm	45220000	144,00
Kurbelwelle MAZZUCCHELLI	TV 175 inkl. Pleuel: 116mm, Hub:58mm, KB Ø 16mm, Konus klein 21mm	45192000	119,00
Kurbelwelle MEC EUR	TV 175 inkl. Pleuel: 116mm, Hub:58mm, KB Ø 16mm, Konus klein 21mm	45230000	144,00
Kurbelwelle MAZZUCCHELLI	DL/GP inkl. Pleuel: 107mm, Hub:58mm, KB Ø 16mm, Konus groß 25mm	45194000	124,00
Kurbelwelle MEC EUR	DL/GP inkl. Pleuel: 107mm, Hub:58mm, KB Ø 16mm, Konus groß 25mm	45210000	142,00
Rennwelle MEC EUR	DL/GP inkl. Pleuel: 107mm, Hub:58mm, KB Ø 16mm, Konus groß 25mm, Silberlager §	45240000	142,00
Rennwelle MEC EUR RACE	DL/GP inkl. Pleuel: 107mm, Hub:58mm, KB Ø 16mm, Konus groß 25mm, Highest Quality §	45260000	249,00
Langhubwelle MAZZUCCHELLI	DL/GP inkl. Pleuel: 107mm, Hub:60mm, KB Ø 16mm, Konus groß 25mm	45195000	228,00



Montage Lager Kurbelwelle Vespa PX



Kurbelwellenlager die ersten Milimeter mit der Hand einsetzen. Dann mit Schlagdorn (Art.-Nr. 235890) einschlagen. Lager vor Montage in die Gefriertruhe legen.



Sicherungsring Kululager mit Sicherungsringzange (z.B. Art.-Nr. 151970) einsetzen. Sicherungsringe haben immer eine abgerundete Seite, diese soll zum Lager zeigen.



Metallwellendichtring mit LOCTITE 603 (Art.-Nr. 141050) einkleben. Mit Hammer bündig einklopfen. Gummiwellendichtringe mit dem Schlagdorn (Art.-Nr. 235890) einschlagen.



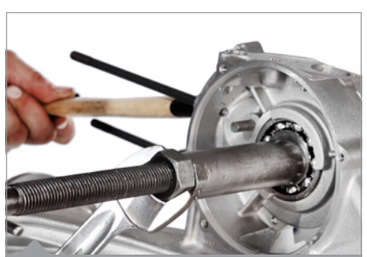
Kurbelwellenlager Lichtmaschinenseite (Art.-Nr. 90021) mit dem Schlagdorn (Art.-Nr. 339710) vorsichtig einschlagen. Lager vorher in die Gefriertruhe legen.



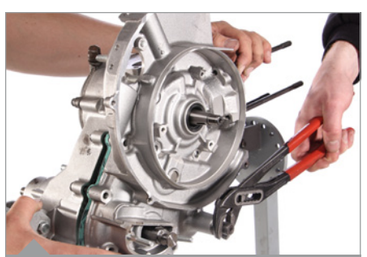
Wellendichtring Lichtmaschinenseite (Art.-Nr. 91025) vorsichtig mit Hammer und Schlagdorn Wellendichtring (Art.-Nr. 2733800) bündig einklopfen.



Aufsetzen des Lagerrings Lichtmaschine auf die Kurbelwelle. Man benötigt Keil (Art.-Nr. 251270), Distanzlehre (Art.-Nr. 600070) und Schlagdorn (Art.-Nr. 31155760).



Mit dem Einziehwerkzeug Kurbelwelle (Art.-Nr. 181190) wird die Kurbelwelle in das Kupplungslager eingezogen. Das Werkzeug sorgt für ein sanftes Einsetzen der Welle ins Lager.



Zum Aufsetzen der Lichtmaschinenseite vom Motorgehäuse die Kickstarterwelle mehrmals betätigen bis die Hälften geschlossen sind.



§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

ALLE PREISANGABEN STAND 04/2012, INKL. 19% MWST. ZZGL. VERSAND, SIEHE LETZTE SEITE **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM**

Technik – Kurbelwelle Teil 2

Fortsetzung von Seite 331

Mehr Bohrung oder mehr Hub?

Langhub ist die aufwändigere aber hinsichtlich Mehrleistung auch die bessere Methode, den Hubraum zu erweitern, denn 5% mehr Hubraum (erreichbar durch 5% mehr Hub) bedeuten 5% Quadratmillimeter mehr Fensterfläche, wenn man die Steuerzeiten unverändert ließe. Also steigen Hubraum und Fensterfläche im gleichen Verhältnis an. Im Gegensatz dazu erreicht man mit 5% mehr Hubraum durch Veränderung der Bohrung (erreichbar mit 2,46% mehr Bohrung, weil die Bohrung quadratisch in die Hubraumberechnung eingeht) nur 2,46% mehr Fensterfläche. Das ist auch der Grund, warum Grand Prix Hochleistungs-Zweitakter meistens Quadrathuber sind (Hub-Bohrungsverhältnis in etwa gleich).

Wir Rollerfahrer müssen allerdings auf der Basis von Serienmotoren tunen, und können den Hubraum und das Hub-Bohrungsverhältnis nicht frei wählen. Mehr Bohrung erreicht man ganz einfach und preiswert durch Zylindertausch, daher ist dieses auch der am häufigsten gegangene Weg. Auch wenn man sich dadurch leider nur einen Kurzhuber baut. Sehr lange Steuerzeiten von Auslass und Überstrom und damit hohe Leistung, werden jedoch nur durch mehr Weg des Kolbens erreicht. Allerdings werden dem möglichen Mehrhub durch die Verschraubung rund um das Kurbelgehäuse enge Grenzen gesetzt und man muss das Gehäuse bearbeiten, d.h. ausspindeln um einer Langhubwelle genügend Platz im Durchmesser zu bieten. Da bei exzentrischen Langhubwellen die kritische Kolbengeschwindigkeit von 20m/s durchaus erreicht werden kann, sollte hier auch bei der Vergaser- und Zündungseinstellung äußerst genau gearbeitet werden. Wer sich jedoch die Mühe macht und zusätzlich die Steuerzeiten des Zylinders optimal anpasst, wird mit einem sehr potenten Motor belohnt und Leistungen von über 40PS/40Nm sind durchaus möglich.

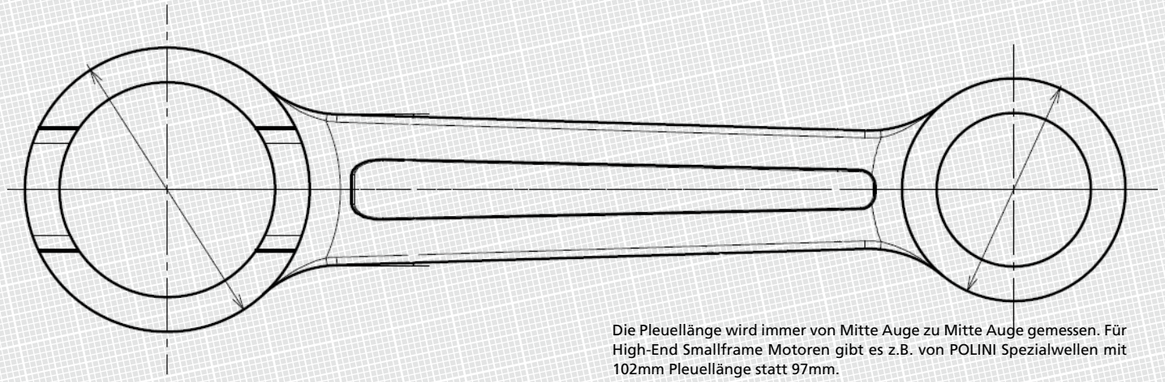
Das Pleuel

Ein längeres Pleuel verändert zwar nicht den Hub, aber trotzdem muss der Zylinder entsprechend hochgesetzt werden. Das längere Pleuel hat den Vorteil, dass es bei halbem Hub weniger schräg steht und der Kolben somit weniger Seitenkraft auf die Zylinderwand ausübt und dadurch weniger Reibung entsteht. Dieser Vorteil wird allerdings mit einem drastisch höheren Kurbelgehäusevolumen erkauft: Es steigt um den Wert der von der Innenkante der Fußdichtung eingeschlossenen Fläche, mal ihrer Höhe.

Auch bei einem Langpleuel verändern sich die Steuerzeiten. Jedoch nur leicht, weil die Kolbenerhebungskurve sich etwas ändert.

Da die Kurbelwangen durch den Pleuelzapfen zusammengehalten werden ist hier ein möglichst hohes Pressmaß wünschenswert um ein Verdrehen der beiden Wangen zu vermeiden. Der Pleuelzapfen, auf dem das Pleuel samt Lager sitzt wird mit hohem Druck in die beiden Wangen der Welle gepresst. Sind die Bohrungen in den Wangen zu groß oder der Durchmesser des Zapfens zu klein, kann die Pressverbindung nicht genügend Festigkeit aufbauen und gibt nach. Hier kann es zu kapitalen Motorschäden kommen. Deshalb wird bei stärkeren Motoren oft dazu übergegangen, die Pleuelzapfen mit den Wangen zu verschweißen um ein Verdrehen von vornherein auszuschließen.

Man unterscheidet zwischen Standard-Pleuel und poliertem Messer-Pleuel, die strömungsoptimiert sind.



Die Pleuellänge wird immer von Mitte Auge zu Mitte Auge gemessen. Für High-End Smallframe Motoren gibt es z.B. von POLINI Spezialwellen mit 102mm Pleuellänge statt 97mm.

Messer Pleuel



Standard Pleuel



Pleuelsatz inkl. Pleuelzapfen und Anlaufscheiben



Bei älteren Vespamodellen wurden zur Reibungsminimierung Messingbuchsen als Pleuellager verbaut. Durch hohe Ölanteile im Gemisch und sehr niedrige Drehzahlen konnte man damit früher durchaus zuverlässig fahren. Da moderne Motoren jedoch höhere Drehzahlen erreichen und auch weniger Öl beigemischt wird, werden heutzutage oben und unten am Pleuel in der Regel Nadellager eingesetzt. Diese halten höhere Drehzahlen aus und werden bei Rennwellen auch noch durch zusätzliche Schmierbohrungen oder Schlitze mit Gemisch versorgt. Das schützt zuverlässig davor, dass ein Lager ‚trocken' läuft, zu heiß wird und auf Kolbenbolzen oder Pleuelbolzen fest frisst. Bei hochwertigen Silberlagern ist der Lagerkäfig versilbert, was zu weniger Reibung und Verschleiß und damit einer längeren Lebensdauer führt.

Konus, Lager und Wellendichtringsitz bei der Smallframe

Bei den Smallframe-Kurbelwellen unterscheidet man grundsätzlich zwischen drei Varianten:

Die älteren Smallframemodelle (V50/PV/ET3) sind serienmäßig mit einer Kurbelwelle mit **‚spitzem' Konus** (Wellendichtring-Ø 19mm, Lagersitz-Ø 20mm) ausgestattet, auf dem das Lüfterrad sitzt. Allerdings ist dieser nicht besonders strapazierfähig und kann deshalb bereits bei leichtem Tuning abscheren. Wesentlich stabiler hingegen der Konus des Nachfolgermodells: Die Kurbelwelle der PK XL besitzt einen **stumpferen Konus** mit 20mm Wellendichtringsitz (der Lagersitz-Ø bleibt gleich), der sich nicht nur optimal für alle Tuningzwecke eignet, sondern auch die ideale Basis für eine Umrüstung auf elektronische Zündung darstellt. Die Wellen mit 51mm Hub (original auf PK125XL/ETS verbaut) besitzen den **stabilsten Aufbau** mit einer nochmals verstärkten Wellendichtringaufnahme (24mm) und einem 25mm Lagersitz. Perfekt für ambitionierte Tuningprojekte. Allerdings können sie in originalen V50 und PK50 Gehäusen nur in Verbindung mit Umrüstlager und Wellendichtring verbaut werden.

Kurz gesagt gibt es 3 Größen von Wellendichtringsitzen und 2 Lagersitzgrößen bei Smallframe Vespas.





§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

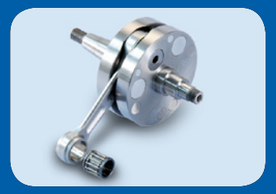
Vespa Evolution



These parts are intended solely for competition on race tracks. It is forbidden to use them on the public road.



REED EVOLUTION Ø57



EVOLUTION FULL CIRCLE CRANKSHAFT



EVOLUTION 2



DIGITAL

Vespa and Polini Motori are two iconic brands for the many generations of scooter fans. The Vespa, a piece of design on two wheels that everyone envies. Polini makes changes through the racing vain to modify the most famous scooter in history with a large range of sporting parts. The return? How lovely! Vespa according to Polini. The myth's evolution.

polini motori®
trasforma il meglio in massimo
www.polini.com

MONT VENTOUX

44° 10′ N | 5° 16′ O





»Wir bekommen alle unsere Teile von SIP Scootershop. Wir möchten den Jungs von SIP danken, für ihre Freundschaft, den großartigen Service und ihre Leidenschaft«.

Scooter Club du Sudest

Die Jungs vom »süd-östlichen Rollerclub« fanden sich 1991 zusammen, am Fuße des Mt. Ventoux in der Provence. Heute hat der Club weit über 200 Mitglieder. Um Member zu werden, muss man einen schwierigen und langwierigen Prozess durchlaufen. Henrie hat uns nicht näher beschrieben, was genau zu tun ist, aber älteren Damen über die Straße zu helfen gehört wohl eher nicht dazu ... Einmal geschafft erhält man dann eine Bomberjacke mit gesticktem Clublogo!

Von Beginn an haben die Jungs das Treffen in Mormoiron organisiert – mittlerweile das größte französische Rollertreffen. Aber auch mit ihren Vespas machen die Südfranzosen von sich reden. Einige wurden bereits in der Scootering und anderen Magazinen vorgestellt: »The Adams Family« by Ben, »Seven« by Jerome, »Evoluzione 1 + 2« by Jean-Luc.

Die große Leidenschaft von allen sind aber Ausfahrten mit dem Roller, am besten mit neuen Rekord-Tachoständen. 1200km in einer Woche sind da keine Seltenheit! Jeden Samstag trifft man sich zum Rollerschrauben und das ist eine ganze Menge: Über 600 Roller!

www.sc-sudest.org





Tuning Zündung

Was nützt der schönste restaurierte Roller oder der bestgetunte Motor, wenn die Vespa nicht anspringt oder der richtige Funke nicht überspringt? Jeder Verbrennungsmotor benötigt ein verdichtetes, zündfähiges Gemisch, das zum richtigen Zeitpunkt zur Explosion gebracht wird. Die Elektronikzentrale/Zündspule gibt hier den elektrischen Impuls, die Zündkerze den Zündfunken, der Pickup den richtigen Zeitpunkt. Das Lüfterrad/Polrad erzeugt zusätzlichen elektrischen Strom, der mit Licht, Blinker, Hupe, … dankbare Abnehmer findet. Ist ein Bauteil defekt, kostet es Nerven und statt des Gemisches explodiert man selbst.

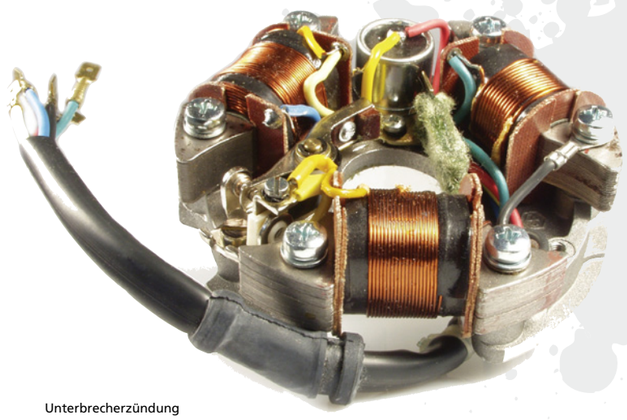
Verschiedene Zündungen

Bei der Vespa unterscheiden wir 3 Zündungen:

Unterbrecherzündung: Bei der auch mechanische Zündung oder Kontaktzündung genannten Variante wird die Zündspule durch die Induktion der Magnete im sich drehenden Polrad stromdurchflossen. Durch den Unterbrecher wird der Stromfluss unterbrochen. Das Magnetfeld ändert sich. In der Sekundärwicklung der Spule entsteht die Hochspannung, die in der Zündkerze zum Funken führt. Um die Funkenbildung am Unterbrecher zu dämpfen ist parallel dazu ein Kondensator angeschlossen.

Kondensator und Unterbrecher unterliegen daher einem größeren Verschleiß, sollten immer zugleich ausgetauscht werden und auch als Ersatzteil bei längeren Touren dabei sein.

Unterbrecherzündungen sind bei allen älteren Vespas verbaut, d.h. auf allen klassischen Smallframe Vespas 50-125/PV außer ET3, allen Wideframes und Largeframes außer der Rally 200 Femsatronic sowie den ersten PX Modellen. Jede Vespa mit Unterbrecherzündung kann auf eine elektronische Zündung mit 12V umgerüstet werden. Dazu ist neben dem Polrad und der Zündgrundplatte auch noch der passende Spannungsregler, die Elektronikzentrale, 12 V Birnen, der passende Brems- und Lichtschalter sowie ein Umrüstkabelbaum nötig.



Unterbrecherzündung

Elektronische Zündung mit festem Zündzeitpunkt: Hier übernimmt der Pickup die Unterbrechung des Stromflusses. Diese Schaltung erfolgt durch einen schwachen Strom, der in dieser kleinen Spule durch Induktion erzeugt wird. Die E-Zündung arbeitet daher berührungslos und ist sehr verschleißarm. Der Zündzeitpunkt kann nur durch drehen der Zündgrundplatte verändert werden. Die E-Zündung wurde zum ersten Mal bei der Rally 200 Femsatronic verbaut und ist auch auf Primavera ET3/PK/PX/T5/Cosa Modellen zu finden.

Elektronische Zündung mit variablem Zündzeitpunkt: Die Entwicklung macht auch vor den Vespas nicht halt. Jede Drehzahl hat ihren eigenen optimalen Zündzeitpunkt. Daher ist ein fester Zündzeitpunkt immer nur ein Kompromiss. Bei den neuen Zündungen mit variablen Zündzeitpunkt verändert ein Computer drehzahlabhängig den Zündzeitpunkt und stellt so immer optimale Bedingungen her. Mehr Leistung, höhere Drehzahlen und weniger Verbrauch sind die Folge.

Alle Modelle bis zurück zur V30 können mit dieser Zündung nachgerüstet werden. Ein perfektes Update für jede alte Vespa, egal ob sie nur auf Sonntagsfahrten, bei der Nordkap Tour oder im Renneinsatz ist.

Welches Lüfterrad ?

Lüfterräder sind Polräder mit Lüfterflügeln zur besseren Kühlung. Deren Magnete sorgen bei jeder Umdrehung durch die Induktionsspannung für den Stromfluss in der Zündspule. Sie unterscheiden sich durch ihre Durchmesser und Konen, abhängig von den jeweiligen Rollermodellen. Auch gibt es die Sportvarianten in verschiedenen Gewichtsklassen. Je leichter, desto besser hängt die Vespa am Gas. Die Motoren drehen schneller hoch und erreichen auch höhere Drehzahlen. Je schwerer die Lüfterräder sind, desto gemächlicher, aber auch laufruhiger sind sie.

In der Regel gilt:

1000gr für Renn- und sportlichen Straßeneinsatz.
1600-2000gr für Touren

Sport:



Touren:



Original:





Elektronische Zündung
mit festem Zündzeitpunkt



Elektronische Zündung
mit variablem Zündzeitpunkt

Markenvielfalt

Auch hier haben wir einige nennenswerte Hersteller:

Vespatronic: Durch die Zusammenarbeit von M1/ M1L Entwickler „Max" Quattrini und Lambretta-Legende Tino Sacchi entstand mit der VESPATRONIC eine CDI Zündung mit einer variablen, drehzahlabhängigen Zündzeitpunktverstellung von 8 Grad. Diese CDI ist eine perfektes Zündungs-Tuning für Road- und Race-Fahrer für alle Vespamodelle bis zur V30.

PARMAKIT: Hier hatte Italiens Toptuner Stefano Scauri seine Finger im Spiel und entwickelte mit PARMAKIT eine CDI Zündung mit drehzahlabhängiger, variabler Zündzeitpunktverstellung von 7 Grad +/-1° als Antwort auf die Vespatronic.

PIAGGIO: Unsere Hauptquelle für Lüfterräder, Zündgrundplatten, Spannungsregler, E-Zentralen und alles drum herum. Wir versuchen, alle noch lieferbaren Ersatzteile lagernd zu haben und leiden jedes Mal, wenn PIAGGIO wieder ein Teil aus der Produktion nimmt.

LML/BAJAJ: Indische Hersteller, welche die Vespa in Indien gebaut haben und noch bauen und von dort weltweit exportieren. Hier sind einige Teile lieferbar, die PIAGGIO schon lange nicht mehr produziert. Die Qualität ist einfach, der Preis günstig. Daher sind diese Teile eine gute Alternative zu überteuerten Gebrauchtteilen.

Vespatronic variable electronic ignition

parmakit MOTOR PARTS

LML

Für alle CDI Zündungen und leichten Lüfterrädern gilt: Nur für Renn/-Ausstellungszwecke. Im Bereich der deutschen StVZO nicht zugelassen, d.h. eine Rücksprache mit der TÜV-Stelle vor Ort ist nötig.



75043020







Zündung PARMAKIT §

PARMAKIT zieht nach! Bereits wenige Monate nach der Vespatronic ist nun eine weitere variable elekronische Zündung auf dem Markt. Auch hier hatte Italiens Toptuner **Stefano Scauri** seine Finger im Spiel und entwickelte mit **PARMAKIT** eine **CDI Zündung** mit drehzahlabhängiger, variabler Zündzeitpunktverstellung von 7 Grad +/-1°.

Die **CDI Zündung PARMAKIT** erreicht durch die intelligente elektronische Verstellung ein höheres Drehmomentniveau im niedrigen Drehzahlbereich und ermöglicht eine kältere Verbrennung, wenn der Motor hochdreht. Das macht sie zum grundlegenden Zündungssetup für beste Leistung und höchste Standzeit des Zylinders. Mit einem Ladestrom von 12 Volt/90 WATT sorgt sie für hervorragende Stromversorgung und Lichtausbeute – perfekt für 35Watt Birnen. Das Gemisch wird durch den Hochleistungs-Zündstrom optimal verbrannt.

Die **CDI Zündung PARMAKIT** ist für alle Vespa Modelle mit PX Kurbelwelle sowie für alle Smallframes erhältlich, egal ob 19/ 20 oder 24mm Wellendichtringsitz. Dank des einfach strukturierten Aufbaus der Zündung und der mitgelieferten Montageanleitung inkl. Elektrikdiagramm sind der Einbau und die Einstellung der variablen **PARMAKIT** CDI schnell und einfach zu bewerkstelligen.

FAZIT Ein Muss für jeden getunten Motor. Steigert den Drehmomentverlauf im unteren bis mittleren Drehzahlbereich und erhöht die Drehzahlfestigkeit des Motors.

Zündung PARMAKIT
Verstellbereich von 7° (+/- 1°), Lüfterrad 1600g, Konus je nach Ausführung für 19/20 oder 20/20 - 24/25mm, komplett inkl. Zündgrundplatte, Zündspule, Spannungsregler und grauem Lüfter

SIP-TIPP Zur De-/Montage wird Polradabzieher Art.-Nr. 57003970 und Polradhalter Art.-Nr. 57001970 benötigt. Gleich mitbestellen! Bei Fahrzeugen mit 6V Lichtanlage müssen auch die Glühlampen auf 12V getauscht werden.

SIP-COMMUNITY User ‚rayzor76' (über Art.-Nr. 75043000):

„Endlich kann der Zylinder zeigen, was er kann. Noch nicht abgeblitzt und Gaser kann auch noch was mehr, aber rotzig wie Sau, Dreht hoch wie nix: ca. 10 km mehr als mit orginaler Zünde. Da geht was! ...Verarbeitung, Montage, Funktion alles super!"

Zündung Parmakit	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S, Lüfterrad: 1000 g, Konus 19/20mm	75043000	329,00
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S, Lüfterrad: 1600 g, Konus 19/20mm	75043020	349,00
für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/ETS, Lüfterrad: 1000 g, Konus 20/20mm,	75043100	329,00
für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/ETS, Lüfterrad: 1600 g, Konus 20/20mm,	75043120	349,00
für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/200 Rally 2°/PX80-200/PE/Lusso/Cosa, Lüfterrad: 1000 g	75043220	329,00
für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/200 Rally 2°/PX80-200/PE/Lusso/Cosa, Lüfterrad: 1600 g	75043200	349,00
für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/200 Rally 2°/PX80-200/PE/Lusso/Cosa, Lüfterrad: 2000 g	75043230	349,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Zündung PARMAKIT Race §

Noch eine Nummer verschärfter wird es mit der **CDI Zündung PARMAKIT RACE**, denn sie verfügt – verglichen mit anderen variablen CDIs- über einen größeren möglichen Verstellbereich. Die signifikante Gewichtsersparnis an der Kurbelwelle mit dem 1000gr leichten Lüfterrad mit blauem Lüfter, erleichtert dem Motor das Hochdrehen und verschafft ihm ein wesentlich direkteres Ansprechverhalten.

Besonderes Highlight: Während man bei der ersten RACE Version der Zündung aus 4 hinterlegten Zündkurven wählen konnte, bietet die aktuelle **PARMAKIT RACE** die Auswahl zwischen 8 vorprogrammierten Kurven. Damit spart man sich bei der Optimierung des Setups ein mühevolles Einstellen der Zündung von Hand, denn hier reicht dafür ein Knopfdruck an der CDI.

FAZIT Ein High End Racing Teil, das in Punkto ‚Zündungs-Tuning' bisher ungeahnte Möglichkeiten eröffnet.

Zündung PARMAKIT RACE
Verstellbereich mehr als 7° (+/- 1°), 8 Zündkurven hinterlegt, Lüfterrad 1000g, Konus je nach Ausführung für 19/20 oder 20/20-24/25mm, komplett inkl. Zündgrundplatte, Zündspule, Spannungsregler und blauem Lüfter

SIP-TIPP Die Zündung wird ohne Montage/ Demontagewerkzeug geliefert. Folgende PARMAKIT Werzeuge sind hierbei nützliche Helfer: Polradabzieher Art.-Nr. 57003970 und Polradhalter Art.-Nr. 57001970. Gleich mitbestellen!

SIP-COMMUNITY User ‚nilsson64' (über Art.-Nr. 75043210):
„Runs GOOD!!!! Nice!!"

Zündung Parmakit Race	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S, Lüfterrad: 1000 gr, Konus 19/20mm	75043010	409,00
für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/ETS, Lüfterrad: 1000 gr, Konus 20/20 / 24/25mm	75043110	409,00
für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/ Super 2°/200 Rally 2°/PX80-200/PE/Lusso/Cosa, Lüfterrad: 1000 gr	75043210	409,00

Pierre, SIP beantwortet:

Was muss ich bei der Montage einer Vespatronic Parmakit noch beachten?



Die variablen Zündungen haben einen konstanten Ladestrom von 12V/90W. Wer bisher 6V fährt, muss 12V Birnen und einen Umrüstkabelbaum mitbestellen. Da der Zündzeitpunkt automatisch um 7 +/-1° zurückgestellt wird (z.b. von 23° auf 15°), muss dieser entsprechend um die jeweilige Gradzahl vorgestellt werden. Die Zündkerze kann beibehalten werden. Einbauanleitung beachten, das passende Werkzeug benutzen!



75043210





Ersatzteile Zündung Parmakit

Meist werden die elektronischen Zündungen **VESPATRONIC** und **PARMAKIT** auf getunte Roller verbaut. In Kombination mit Rennauspuffanlagen und Rennzylindern werden auch die gewünschten Leistungs- und Drehzahlsteigerungen erreicht. Das führt automatisch zu einem höheren Verschleiß.

Wenn euch also ab und zu ein Lüfterrad um die Ohren fliegt oder sich eine Zündspule löst, liegt es meist an alten Wellen, ausgeschlagenen Lagern, Dreck im Konus, Überhitzung oder ähnlichem und **nicht** an einem Materialfehler.

Wir haben für euch die Ersatzteile zu sehr günstigen Preisen im Programm. Leistung fordert eben manchmal ihren Tribut …

SIP-TIPP Die Schrauben des Lüfterkranzes sind mit Schraubensicherung LOCTITE gesichert. Bei Demontage oder Austausch unbedingt darauf achten, dass sie wieder mit LOCTITE gesichert werden.

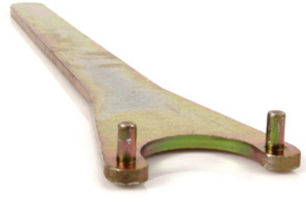
Ersatzteile Zündung Parmakit	Art.-Nr.	€
Haltewerkzeug PARMAKIT Lüfterrad	57001970	13,60
Lüfterkranz PARMAKIT blau	75043500	59,00
Lüfterkranz PARMAKIT carbon-look	75043900	59,00
Lüfterkranz PARMAKIT gelb	75043300	59,00
Lüfterkranz PARMAKIT grau	75043400	59,00
Elektronikzentrale PARMAKIT CDI Zündung,	78043500	58,00
Elektronikzentrale PARMAKIT CDI Zündung RACE,	75043520	194,00
Zündgrundplatte PARMAKIT für Vespa PX, ohne Spulen	78043700	80,00
Zündgrundplatte PARMAKIT für Vespa 50-125/ PV/ET3/PK/XL/Xl2, ohne Spulen	78043600	79,00



78043500



75043900



57001970

ALLE PREISANGABEN STAND 04/2012, INKL. 19% MWST. ZZGL. VERSAND, SIEHE LETZTE SEITE **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM**

Zündung VESPATRONIC §

Vespatronic variable electronic ignition

Durch die Zusammenarbeit von M1/ M1L Entwickler **„Max" Quattrini** und Lambretta-Legende Tino Sacchi entstand mit der **VESPATRONIC** eine einzigartige CDI Zündung mit einer variablen, drehzahlabhängigen Zündzeitpunktverstellung von 8 Grad. Diese CDI ist ein perfektes Zündungs-Tuning für Road- und Race-Fahrer.

Durch die elektronische Verstellung der **VESPATRONIC** erreicht man ein besseres Drehmoment in niedrigeren Drehzahlen und eine kältere Verbrennung in hohen Drehzahlen. Das extraleichte Lüfterrad begünstigt die Rotation der Kurbelwelle. Das steigert zwar nicht die Spitzenleistung, liefert aber satten Schub und Durchzug von unten.

Mit einem Ladestrom von 12 Volt/90 WATT ist sie nicht nur eine hervorragende Alternative zur herkömmlichen Batteriezündung, sondern eine absolute Powerlichtmaschine, die für beste Strom- und Lichtversorgung sorgt, während ihr high power Zündstrom die optimale Verbrennung des Sprits sicherstellt. Ein weiteres großes Plus: Dadurch, dass der störanfällige Unterbrecherkontakt wegfällt, ist die **VESPATRONIC** so gut wie wartungsfrei. Durch ihren klar strukturierten Aufbau lässt sie sich einfach verbauen und Einstellarbeiten werden zum Kinderspiel.

FREIT Ein Muss für jeden getunten Motor. Steigert den Drehmomentverlauf im unteren bis mittleren Drehzahlbereich und erhöht die Drehzahlfestigkeit des Motors.

Zündung VESPATRONIC

Lüfterrad je nach Ausführung 1000-1500g, verschiedene Konen lieferbar, 12V 90W, komplett inkl. Zündgrundplatte, Zündspule, Spannungsregler, Werkzeug und Lüfter

SIP-TIPP Eine verstärkte Kupplung ist Pflicht. Sollten bei höherer Drehzahl Zündaussetzer auftreten, empfehlen wir, den Abstand zwischen dem Massebügel und der Mittelelektrode der Zündkerze zu reduzieren.

SIP-COMMUNITY Stoffi, SIP-STOFFIRacingTeam, DeutscherMeisterESC2006/2007: „Die Vespatronic war die Motorverbesserung bei den Rennrollern 2007: Von unten raus kommen die Kisten mit ordentlich mehr Dampf, über das gesamte Drehzahlband gibt´s einen deutlichen Schub. Die Standfestigkeit ist nicht beeinträchtigt. Perfekt."

SIP-COMMUNITY User ‚wayhu', Jakarta, Indonesien über Art.-Nr. 50007000: „This will make your Vespa very fast. Highly recommended for competition"

Zündung VESPATRONIC	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S, Lüfterrad: 1000 gr, Konus 19/20mm	50007000	349,00
für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/ETS, Lüfterrad: 1050 gr, Konus 20/20 / 24/25mm	50006000	349,00
für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/200 Rally 2°/PX80-200/PE/Lusso/Cosa, Lüfterrad: 1500 gr	50005000	349,00



50005000



50007000

Gibt es bei der Montage etwas zu beachten?

TECH TIPP

Alle Bauteile werden vor der Auslieferung auf Funktion überprüft. Um diese zu erhalten, sollte man folgende Punkte beachten:

- Unbedingt an den Schaltplan halten. Ein falscher Anschluss kann zu Defekten an der CDI führen.
- Die HT Unit nicht verändern und eine Befestigung, bei der die Vibrationen übertragen werden, vermeiden!
- Die Polradmutter mit der originalen Sternscheibe montieren, sonst riskiert man Schäden an der Welle oder dem Polrad.
- Die Kurbelwellenlager sollten neu, die Zündkerze und der Zündkerzenstecker von guter Qualität sein.
- Bei höheren Drehzahlen die Schrauben des Lüfters mit LOCTITE sichern.
- Ringkabelschuhe und Stecker an Zündgrundplatte abändern



Zündung VESPATRONIC VESPA VINTAGE §

Dass die Vorzüge der variablen Zündung nicht nur Tuning-Setups, sondern auch älteren Originalzylindern zu Gute kommen, liegt auf der Hand. Deshalb haben Max und Tino auch eine Serie von **VESPATRONIC** Zündungen speziell für Oldies entwickelt. Der Hauptvorteil liegt sicher im einfachen Umbau auf eine elektronische Zündung. Durch den Wegfall des störanfälligen Unterbrechers ist die Zündung nahezu wartungsfrei. Hinzu kommen die Vorteile des drehzahlabhängigen Verstellens des Zündzeitpunktes: Mehr Druck im Drehzahlkeller und eine kältere Verbrennung – diese Charakteristik ist optimal für nahezu alle Zylindertypen. Gerade Fahrzeugen mit einer originalen 6V Lichtanlage wird durch die **VESPATRONIC** ein Licht aufgehen.

FREIT Beste Stromversorgung, gesteigertes Drehmoment im unteren und mehr Stabilität im oberen Drehzahlbereich: Eine absolute Bereicherung für Originalmotoren!

Zündung VESPATRONIC

Lüfterrad je nach Ausführung 1500 -1700 gr., komplett inkl. Zündgrundplatte, Zündspule, Spannungsregler, Werkzeug und teils mit Lüfter

SIP-TIPP Bei Fahrzeugen mit originaler 6V Lichtanlage die Glühlampen unbedingt auf 12V tauschen und auch einen passenden Umrüstkabelbaum mitbestellen.

SIP-COMMUNITY SCOOTERING, 12/2009: „The Vespatronic is most useful for road riders."

Zündung VESPATRONIC Vintage	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 V30-33/VM/VN/150 VB1/VGL1/VL	50004400	349,00
für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR 1°/Super/TS 1°/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint/V 1°/Super 1°, Lüfterrad: 1500 gr	50004000	349,00
für Vespa 150 GS, V2-5T/VDTS, Lüfterrad: 1700 gr	50004300	349,00
für Vespa 160 GS, VSB1M -> 0036097, Lüfterrad: 1140 gr	50004100	349,00
für Vespa 160 GS, VSB1M 0036098 ->/SS 180, Lüfterrad: 1490 gr	50004200	349,00
für Vespa 200 Rally VSE1T -> 33996, Femsatronic	50004600	349,00



50004100





50004300

Vespatronic variable electronic ign





50008000

Zündung VARITRONIC LAMBRETTA

Die ultimative Lösung für alle Lambretta-Fahrer, denen es bei ihrem Roller auf Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit ankommt. Hier die wichtigsten **technischen Spezifikationen:**

- Zündeinstellung passt sich automatisch an, voreingestellte Kurve von bis zu 8 Grad
- Lüfterkranz aus Nylon, leicht mit optimiertem Luftstrom für die Kühlung. Kann mit den Standard-Seitenhauben gefahren werden
- Hohe Ausgangsleistung, 12V 90W, leichtes Starten, erheblich verbesserte Leistung
- Zündspule und Spannungsregler sind effizient und kompakt gebaut, können dadurch leicht an jeder Stelle verbaut werden
- Leistungsstarker Spannungsregler liefert sowohl Gleich- als auch Wechselstrom, auch bei niedriger Drehzahl steht ausreichend Leistung für den Betrieb der 35W Halogenbirnen zur Verfügung, dadurch sichere Fahrt bei Tag und Nacht.

Zündung VESPATRONIC Vintage	Art.-Nr.	€
für LAMBRETTA GP, Lüfterrad: 1750g	50008000	349,00
für LAMBRETTA LI, Lüfterrad: 2100g	50028000	349,00

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. SIEHE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Ersatzteile VESPATRONIC

Meist werden die elektronischen Zündungen **VESPATRONIC** und **PARMAKIT** auf getunte Roller verbaut. In Kombination mit Rennauspuffanlagen und Rennzylindern werden auch die gewünschten Leistungs- und Drehzahlsteigerungen erreicht. Das führt automatisch zu einem höheren Verschleiß.

Wenn euch also ab und zu ein Lüfterrad um die Ohren fliegt oder sich eine Zündspule löst, liegt es meist an alten Wellen, ausgeschlagenen Lagern, Dreck im Konus, Überhitzung oder ähnlichem und **nicht** an einem Materialfehler.

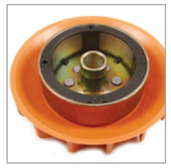
Wir haben für euch die Ersatzteile zu sehr günstigen Preisen im Programm. Leistung fordert eben manchmal ihren Tribut …

SIP-TIPP Die Schrauben des Lüfterkranzes sind mit Schraubensicherung LOCTITE gesichert. Bei Demontage oder Austausch unbedingt darauf achten, dass sie wieder mit LOCTITE gesichert werden.

Ersatzteile Zündung VESPATRONIC	Art.-Nr.	€
Lüfterrad VESPATRONIC für Vespa 125 VNA/VNB/GT /GTR 1°/Super/TS 1°/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint/V 1°/ Super 1°	50006220	135,00
Lüfterrad VESPATRONIC für Vespa 50-125/PV/ET3/ PK50-125/S, Konus 19/20mm	50006210	135,00
Lüfterrad VESPATRONIC für Vespa PK50-125/S/XL/ XL2/ETS, Konus 20/20 / 24/25mm	50006100	135,00
Lüfterrad VESPATRONIC für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/200 Rally 2°/PX80-200/ PE/Lusso/Cosa, mit orangem Lüfter	50006200	135,00
Lüfterrad VESPATRONIC für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/200 Rally 2°/PX80-200/ PE/Lusso/Cosa, mit grauem Lüfter	50006300	135,00
Lüfterrad VARITRONIC, für LAMBRETTA GP, Konus 20	50008100	135,00
Lüfterkranz VESPATRONIC grau	75043800	49,00
Lüfterkranz VESPATRONIC grün	75043700	49,00
Lüfterkranz VESPATRONIC orange	75043600	49,00
Lüfterkranz VESPATRONIC PX/PE, grau	75044800	55,00
Lüfterkranz VARITRONIC für LAMBRETTA grau	75043710	59,00
Polradabzieher VESPATRONIC, 27x1, für Vespatronic Lüfterräder	50005100	16,00







50006100





75043800



50005100

75043710



75044800

Lüfterkranz MMW

für Zündung VESPATRONIC/PARMAKIT

Harald von **MMW** hat speziell für die **VESPATRONIC/PARMAKIT-Zündung** formschöne Lüfterkränze gefertigt, die nicht nur optisch eine gute Figur machen, sondern auch für eine noch bessere Kühlung sorgen.

Die Lüfter für die Oldies ergänzen perfekt die Vespatronic Vintage Zündungen, die ohne Lüfter ausgeliefert werden. Somit müssen die originalen Lüfter nicht mehr an die Vespatronic angepasst werden, sondern können mit den MMW Lüftern plug&play versehen werden.

Die geschwungenen Lüfter der V50/PK/PX Variante schaufeln reichlich Luft in Richtung Zylinder/-kopf und verhindern so ein Überhitzen.

Die Aluminium-Kränze werden komplett aus dem Vollen gefräst und bestechen durch die gewohnt hohe MMW Qualität.

FAZIT Optisch und qualitativ ein tolles Teil. Wegen der besseren Luftzufuhr ein „Must have" bei getunten Motoren.

SIP-TIPP Eine Schraubensicherung (Art.-Nr. 14100000) verhindert auch langfristig ein Lockern des Lüfterkranzes.

Lüfterkranz MMW	Art.-Nr.	€
VESPATRONIC für Vespa 125 V30-33/VM/VN1	75045100	145,00
VESPATRONIC für Vespa 125 VN2/150 VL/VB/GS	75045000	145,00
VESPATRONIC für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2/ 125 VNA-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX/ PE/Cosa/T5	75044000	145,00
PARMAKIT für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2/1	75045200	145,00





75044000



75045100



75045000

Zündung POLINI §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2/ETS

Auch POLINI ergänzt sein Sortiment um elektronische Zündungen. Durch die eingespeicherten Kurven der digitalen POLINI Evo Zündung erreicht man ein besseres Drehmoment in niedrigeren Drehzahlen und eine kältere Verbrennung in hohen Drehzahlen. Die 4 Kurven sorgen für die perfekte Zündung und maximale Leistung in den Bereichen 7500-12000 U/min. Das extraleichte Lüfterrad begünstigt die Rotation der Kurbelwelle. Das steigert zwar nicht die Spitzenleistung, liefert aber satten Schub und Durchzug von unten.

Die analoge POLINI Zündung ermöglicht die einfache Umrüstung der Unterbrecher-Vespas auf E-Zündung. Die Zündung wurde zwar für den Rennbereich entwickelt, ist aber auch im Alltag eine absolute Powerlichtmaschine, die für beste Strom- und Lichtversorgung sorgt. Dann muss die Vespa allerdings auf 12V Birnen umgerüstet werden.

FAZIT Ein Muss für jeden getunten Motor. Die Evo steigert den Drehmomentverlauf im unteren bis mittleren Drehzahlbereich und erhöht die Drehzahlfestigkeit des Motors.

Zündung POLINI: Komplett inkl. Zündgrundplatte, Zündspule, Spannungsregler und blauem Lüfter, Lüfterrad 1100g, Konus je nach Ausführung für 19/20 oder 20/20 - 24/25mm. Evo: 4 Kurven für unterschiedliche Zylindersetups,

SIP-TIPP Bei Fahrzeugen mit 6V Lichtanlage müssen auch die Glühlampen auf 12V getauscht werden.

Zündung POLINI	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S, Lüfterrad: 1100 gr, Konus 19/20mm	17105450	289,00
für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/ETS, Lüfterrad: 1100 gr, Konus 20/20 / 24/25mm	17105430	289,00
EVO für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/ETS, Lüfterrad: 1100 gr, Konus 20/20 / 24/25mm	P1710544	419,00



17105440



CDI Zündeinheit LML

für Vespa 125 PV ET3/PK50-125/S/XL/XL2/ETS/125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/200 Rally 2°/PX80-200/PE/Lusso/Cosa

Die Zündung ist ein oft vernachlässigtes Bauteil beim Zusammenstellen des Motor-Setups. Von PIAGGIO konzipiert, wird die **CDI-Zündeinheit** (Condensator-Discharge-Ignition) inzwischen von LML produziert und bietet eine einfache Möglichkeit, die Verbrennung zu optimieren und somit eine effektivere Leistungsausbeute zu erhalten.

Die LML CDI Zündeinheit überzeugt durch eine höhere Zündspannung gegenüber der originalen Einheit und erzeugt auch bei niedrigen Drehzahlen einen kräftigen Zündfunken. An Stelle von 90 Zündungen bei 100 Umdrehungen erzeugt die CDI 95 Zündungen – das bringt mehr Leistung und spart Sprit. Auch Verrußungen im Brennraum gehören so der Vergangenheit an. Die Elektronikzentrale sowie die Zündspule werden einfach statt der Originalen montiert und mit den Kabeln der Zündgrundplatte verbunden. Die CDI ist für die PX/T5 entwickelt worden, passt aber auch auf alle anderen elektronischen Zündungen.

FAZIT Günstiges, aber effektives Bauteil, um die Verbrennung zu optimieren.

SIP-TIPP Mit leichtem Lüfterrad kombinieren!

CDI Zündeinheit LML	Art.-Nr.	€
CDI Zündeinheit LML	50000000	55,00
Elektronikzentrale LML für CDI Zündeinheit, grau	50100000	36,00
Elektronikzentrale LML für CDI Zündeinheit, rot, für Multistecker	50105000	36,00
Zündspule LML für CDI Zündeinheit, mit Zündkabel	50110000	22,00
Halter Zündspule	16484420	11,50



50000000

CDI Zündeinheit AddOn §

für Vespa 125 PV ET3/PK50-125/S/XL/XL2/ETS/125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/200 Rally 2°/PX80-200/PE/Lusso/Cosa

Die **CDI Zündeinheit AddOn** ist eine Entwicklung der „Vollgas" Jungs vom Bodensee. Bei dieser CDI verstellt sich der Zündzeitpunkt linear mit zunehmender Drehzahl und man erreicht damit eine optimale Leistungsausbeute.

Die CDI ist stufenlos im Bereich zwischen 0,48 bis 4,8 Grad/1000rpm einstellbar. Der Motor kann dadurch über das gesamte Drehzahlband hinweg genügend Durchzug entwickeln. Der Zündzeitpunkt im mittleren Drehzahlbereich kann nun so eingestellt werden, dass ein müheloser Ganganschluss vom dritten in den vierten Gang möglich ist: Steigt die Drehzahl, so wird die Vorzündung zurückgenommen und ein zündungsbedingtes Klingeln verhindert. Dieses Produkt wird handgefertigt und vor Auslieferung ohne Ausnahme zu 100% auf Funktion überprüft.

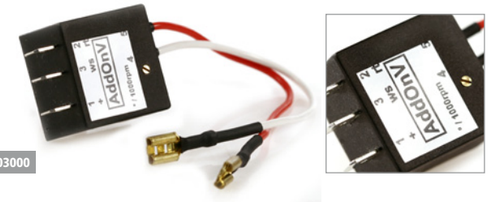
Die CDI sollte vibrationsfrei, am besten seitlich neben der Elektronikzentrale montiert werden. Da sich in der Vergangenheit Steckkontakte lösten, wurden bei der aktuellen Version alle Kabel angelötet.

FAZIT Kinderleicht im Einbau, keine Platzprobleme und optimal für Vollgas-feste Tuningmotoren.

SIP-TIPP Für die korrekte Einstellung des Zündzeitpunkts ist eine Blitzlampe (Art.-Nr. FS118600) erforderlich!

SIP-COMMUNITY User ‚ziehdirdasmalrein': „Ein Klasse Ding! Sorgt für Drehmoment unten rum und Klingelfreie Vollgasorgien!!!"

CDI Zündeinheit AddOn	Art.-Nr.	€
CDI Zündeinheit AddOn	50003000	89,00



50003000

Lüfterrad SERIE PRO HP4









50010000

Das ursprünglich auf der Vespa PK50 XL HP verwendete Lüfterrad mit seinen nur 1000gr Gewicht, beschleunigt auch jede anderen gemütlichen Vespa mit E-Zündung.

Das HP4 Lüfterrad für PK XL/PX ist mit 2 Nuten ausgestattet. Die Version für den kleinen 19/20mm Konus ist auch beliebt für die Umrüstung auf E-Zündung bei allen Unterbrecher-Smallframes. Der Lüfter ist aus Kunststoff und demontierbar. Das leichte Gewicht von 1000gr gegenüber knapp 3kg der originalen Lüfterräder lässt den Motor spürbar leichter hochdrehen. Der Roller hängt viel besser am Gas, erreicht höhere Drehzahlen und beschleunigt schneller. Selbst einem Originalzylinder haucht man damit mehr Leben ein.

Im Vergleich zum PX Lüfterrad ist der Durchmesser und die Größe der Lüfter kleiner und ist daher für die Tour durch die Sahara weniger geeignet. Da der Motor um einiges aggressiver wird, bitte folgendes beachten:

- Die Wahl der richtigen Nut beim PX/PK XL Lüfterrad beachten.
- Bei Zündaussetzern stimmt der Abstand von Pickup und Pickupnehmer nicht. Das Distanzblech schafft Abhilfe.

FREIT Gewaltig spürbarer Tuningeffekt, bei minimalem Aufwand. Ideal für Cafe-Racer.

SIP-TIPP Sollte es zu Zündaussetzern kommen, stimmt der Abstand von Pickup und Pickupnehmer nicht. Hier schafft das Distanzblech Art.-Nr. 50011300 Abhilfe. Für die Umrüstung auf E-Zündung noch passende Zündgrundplatte, Elektronikzentrale, Spannungsregler, Kabelbaum und 12V Birnen mitbestellen.

SIP-COMMUNITY User' _CHRIS_' (über Art.-Nr. 50010000): „Alter!!!!Die Drehzahl geht so dermaßen schnell nach oben; das ist die wahre Pracht. Man könnte schon denken, dass die Vespa zu einer Sportler mutiert ist ;-). Also wer seinen Roller unauffällig tunen will, dem kann ich dieses Schmückstück nur empfehlen. (Ist nichts für Sonntagsfahrer. Kein Witz. Enorme Wheeliegefahr)"

Lüfterrad SERIE PRO HP 4	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S, 1000gr, Konus 19/20mm	50011200	149,00
für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/ETS/125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/200 Rally 2°/PX80-200/ PE/Lusso/Cosa, 1100 gr, Konus 20/20 / 24/25mm	50010000	129,00
Lüfterkranz HP4 Polrad	50001000	19,20

Distanzblech Zündungsgrundplatte

Sollte es zu Zündaussetzern bei HP4/PK Lüfterrädern auf PX/T5 kommen, stimmt der Abstand von Pickup und Pickupnehmer nicht. Hier schafft das **Distanzblech** Abhilfe.

SIP-COMMUNITY User ‚Mick', Ayres, Great-Britain: „Problem solved. This stopped the mis firing"

Distanzblech Zündungsplatte HP4/PK Lüferrad	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2° /Super 2°/200 Rally 2°/PX80-200/PE/Lusso/Cosa	50011300	10,20 €
für Vespa T5	50011400	12,30 €



84410000

Josha, SIP beantwortet:

Die Lüfterräder HP4 und SIP PK haben 2 Nuten, warum?



Beide Lüfterräder passen sowohl für PX als auch PK. Sie haben deshalb 2 Nuten und funktionieren nur dann richtig, wenn die passende Nut verwendet wird. Die auf 12 Uhr stehende Nut passt für PX, die auf 7 Uhr stehende für PK. Eselsbrücke: Die Kleinen Smallframes müssen früher ins Bett ;-)

Lüfterrad PINASCO §

Eine Alternative zum HP4 ist das **PINASCO Lüfterrad**. Das Lüfterrad der italienischen Tuning-Schmiede PINASCO überzeugt durch gewohnt hohe Qualität und liegt mit 1600gr zwischen HP4 und originalem Lüfterrad. Die Lüfter sorgen für ordentliche Frischluftzufuhr. Das Lüfterrad eignet sich auch gut für Touren.

FREIT Funktioniert vom originalen bis hin zum drehzahlorientierten Tuningmotor und ermöglicht durch die geringere Schwungmasse ein zügigeres Hochdrehen und besseren Ganganschluss.

SIP-COMMUNITY GSF User ‚Vantu' (über Art.-Nr. 84410000): „Bei mir hat das Lüfterrad überhaupt keinen Drehmoment gekostet, ganz im Gegenteil. Das Standgas ist genauso wie mit Originalrad, und das Teil läuft selbst mit erhöhter Verdichtung wunderbar rund."

Lüferrad PINASCO	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2° /200 Rally 2°/PX80-200/PE/Lusso/Cosa, 1600 gr	84410000	189,00

Lüfterrad SIP Touren §

Die SIP Touren Lüfterräder sind genau das, was ihr Name verspricht. Ideale Zündungsoptimierung für alle, die gerne längere Strecken fahren und sich dennoch eine bessere Beschleunigung wünschen.

Auch bei den Touren Lüfterrädern gilt: Das geringere Gewicht lässt den Motor spürbar leichter hochdrehen. Der Roller hängt viel besser am Gas, erreicht höhere Drehzahlen und beschleunigt schneller. Durch die im Vergleich zum HP4 höhere Schwungmasse läuft der Motor ruhiger.

Das **PK Lüfterrad** für PK XL/PX ist mit 2 Nuten ausgestattet. Im Vergleich zum PX Lüfterrad ist der Durchmesser und die Größe der Lüfter kleiner. PIAGGIO hat die Produktion dieses Lüfterrades eingestellt. Daher sind davon nur noch Restposten verfügbar. V50/PV/ET3 Modelle können mit dem PK Lüfterrad und passender Kurbelwelle, Zündgrundplatte, Spannungsregler und Zündspule auf 12V Zündung umgerüstet werden.

Um nach dem Aussterben des PK Lüfterrades weiterhin Tourenfahrer mit einem vernünftigen Lüfterrad ausstatten zu können, hat SIP zusammen mit einem Lüfterradhersteller ein neues Lüfterrad produziert. Es ist kein abgedrehtes oder sonst wie umgestricktes Lüfterrad. Es wurde extra eine neue Gußform für das Lüfterrad erstellt. Dadurch können die Vorteile des PK-Lüfterrades mit der großen Kühlfläche des PX-Lüfterrades kombiniert werden.

Das **SIP Tourenlüfterrad** gibt es mit 1700 und 1900gr und ist damit bis zu 840 Gramm leichter, als die originalen Lüfterräder. Die Flügelfläche und der Durchmesser entsprechen dem PX150 Lüfterrad. Das sorgt für maximale Flügelfläche und dadurch beste Kühlung. Jedes Lüfterrad ist vom Hersteller gewuchtet. Sie passen auf alle PX und auch PX Elestart Modelle, nicht jedoch auf Smallframes.

FREIT Ein Tourenlüfterrad ist eine leichte und effektive Verbesserung des Durchzugs und der Beschleunigung.

Lüfterrad SIP Touren

PK: 1850g, Konus 20/20 – 24/25mm,
PX: 1700 - 1900g, mit/ohne Elestartkranz, gewuchtet

SIP-TIPP Mit DRT Schwimmerkammerdeckel, SIP Roadauspuff und Tourenzylinder ist ein Italientrip kein Lebenstraum mehr.

SIP-COMMUNITY User' Acman' (über Art.-Nr. 50020000):
"I'm impressed ! Changes a good old scooter into a great toy... I've mounted it on a P200 engine in addition with a racing crankshaft and a Sip Performance exhaust. It's just perfect tuning for my GTR !"



51001000







Lüfterrad SERIE PRO by BEEDSPEED §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S

Das leichte Lüfterrad mit 1800 gr für den kleinen Konus. Ideal für Umüstung auf E-Zündung.

Lüfterrad SERIE PRO by BEEDSPEED	Art.-Nr.	€
1800 gr, Konus 19/20mm	17945000	129,00

17945000



50020000





5100200







Lüfterrad SIP Touren	Art.-Nr.	€
für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/ETS/125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/200 Rally 2°/PX80-200/PE/Lusso/Cosa, 1850 gr, PIAGGIO PK, Spezial, Konus 20/20 / 24/25mm	50020000	135,00
für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/200 Rally 2°/PX80-200/PE/Lusso/Cosa, 1700 gr, gewuchtet	51001000	139,00
für Vespa PX80-200 E Lusso/ 98/MY/Cosa mit E-Start, 1900 gr, gewuchtet	51002000	139,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Umrüstkit E-Zündung

Am einfachsten funktioniert der **Umbau auf E-Zündung** mit einem kompletten **Umrüstkit**. Neben einer konstanten Zündspannung liefert es alle Vorzüge einer elektronischen Zündung, ist verschleißarm und sorgt mit einer höheren Lichtleistung für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Die **Smallframe Umrüstkits** werden mit Lüfterrad, Zündgrundplatte, Spannungsregler und Elektronikzentrale geliefert und sind für Modelle ohne Batterie ausgelegt. Für Kurbelwellen mit großem Konus können wir 2 Varianten anbieten: Mit HP4 oder mit PK Lüfterrad. Auch Modelle mit kleinem Konus (19/20) können durch das HP4 mit kleinem Konus auf elektronische Zündung umrüsten, ohne aufwändig die Kurbelwelle austauschen zu müssen. Das **Umrüstkit BAJAJ** für die Vespa Sprint/VBB/VNB/GL punktet vor allem durch sein unschlagbares Preis-/Leistungsverhältnis und ist damit eine Low Budget Alternative zu hochwertigen CDI-Zündungen; Qualitativ auf gewohntem Bajaj Niveau. Löcher in der Zündgrundplatte müssen ggf. auf den jeweiligen Motor angepasst werden. Die übrigen **Umrüstkits** mit dem Zusatz **100%** beinhalten darüber hinaus alle benötigten Kleinteile, Birnen, Schalter und sogar einen Polradabzieher. Sie werden mit Einbauanleitung geliefert. Das **Premium Umrüstkit** für die Vespa Sprint/VBB/VNB/GL enthält neben einer PIAGGIO PX Lusso Zündung mit Spannungsregler und E-Zentrale auch noch die neue SIP Sprintwelle mit PX 20mm Konus und passenden Lagern und Wellendichtringen. Für die **Femsatronic** Rally bietet sich das Kit Setup mit MAZZUCHELLI-Rennwelle, leichterem SIP Touren Lüfterrad, modifizierter PX200 PIAGGIO Zündgrundplatte und anpassendem Lima Lager und Wellendichtring an. Das Kit hat sich bei der orangen SIP Rally 10.000km fach bewährt. Das Kit für die GTR und Sprint der 2.Serie versorgt euch sogar mit einem Ladestrom von satten 96W (statt den originalen 80W). Das bedeutet mehr Licht für bessere Sicht! Die satten 96W der **LML Lichtmaschine** bringen auch allen PX Modellen Erleuchtung. Sie wird mit Zündgrundplatte und Lüfterrad geliefert. Dieses ist mit seinen 2050gr leichter als die meisten originalen PX Lüfterräder.

FAQ E-Zündung ist ein Must have für getunte Motoren. Die Umrüstkits sind eine preiswerte Alternative zu den PARMAKIT/VESPATRONIC Zündungen.

SIP-TIPP 12V Birnen, entsprechenden Bremslicht- und Blinkerschalter, Umrüstkabelbaum und bei manchen Modellen die passende Kurbelwelle gleich mitbestellen!

SIP-COMMUNITY **User ‚luca' (über Art.-Nr. 5002500): „Good kit. All the components are fine and of good quality."**




50014J00

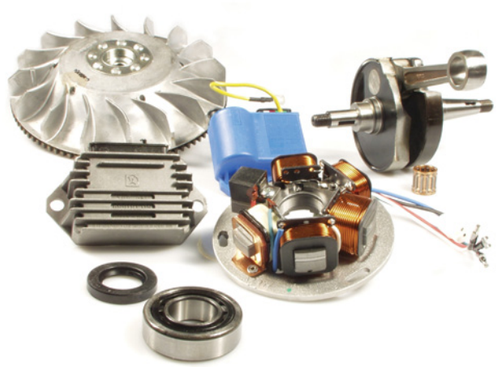

50016J00


50015000




50013200


50025000


50019J00

Umrüstkit E-Zündung	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S, inkl. HP4 Lüfterrad, 1000 gr, Konus 19/20mm	50016J00	269,00
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S, inkl. SERIE PRO Lüfterrad, 1800 gr, Konus 19/20mm	50018J00	269,00
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2, inkl. HP4 Lüfterrad, 1000 gr, Konus 20/20mm-24/25mm	50012J00	249,00
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2, inkl. PK Lüfterrad, 2100 gr, Konus 20/20mm-24/25mm	50014J00	229,00
für Vespa 125 V30-33/VM/VN/150 VB1/VGL1/VL,100%	50013200	259,00
für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR 1°/Super/TS 1°/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint/V 1°/Super 1°, BAJAJ	50025000	135,00
für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR 1°/Super/TS 1°/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint/V 1°/Super 1°, 100%	50015000	249,00
für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR 1°/Super/TS 1°/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint/V 1°/Super 1°, Premium	500018J0	429,00
für Vespa 160 GS, VSB1M -> 0036097, 100%	50013000	259,00
für Vespa 160 GS, VSB1M 0036098 ->/SS 180, 100%	50013100	259,00
für Vespa 180/200 Rally Femsatronic	50019J00	389,00
für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2° PX125-150E/Lusso/ˋ98/MY, 96W	85181000	169,00


50023000


16583000


22458500


22360230


15077700


50029100


85182000

Lüfterräder

Standard **Lüfterräder** unterliegen ebenfalls demselben Artensterben wie Zündgrundplatten.

Wir versuchen, alle noch lieferbaren **PIAGGIO** Lüfterräder lagernd zu haben. Für Smallframes und PX/T5 Modelle ist dies noch möglich. Bei den Large-Wideframe Unterbrechermodellen wird es schwieriger. **BAJAJ** kann noch einige Modelle liefern. Der Preis ist sehr günstig, die Qualität ausreichend.

Falls Modelle nicht gelistet sind, empfehlen wir die alten Lüfterräder zu sanieren oder auf eine E-Zündung umzurüsten. Lüfterräder mit demontierbaren Lüftern heißen bei uns Polräder.

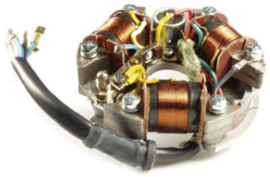
Lüfterräder		Art.-Nr.	€
PIAGGIO	für Vespa 50 R/Special, Unterbrecherzündung, 2 Spulen, Konus 19/20mm	16583000	125,00
PIAGGIO	für Vespa 90/100/125 PV, Unterbrecherzündung, Konus 19/20mm	11585000	167,00
PIAGGIO	für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/PL170, ohne Elestart, Konus 20/20mm-24/25mm	22458500	89,00
PIAGGIO	für Vespa PK50 SS Automatica/XL Plurimatic, ohne Elestart	23756700	159,00
PIAGGIO	für Vespa PK125 XL/XL2/ETS, ohne Elestart, Konus 20/20mm-24/25mm	22360230	152,00
BAJAJ	für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR 1°/Super/TS 1°/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint/V 1°/Super 1°, Unterbrecherzündung, 6V ohne Lüfter	15077700	55,00
BAJAJ	für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR 1°/Super/TS 1°/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint/V 1°/Super 1°, Umrüstkit E-Zündung 12V, ohne Lüfter	50025400	59,00
PIAGGIO	für Vespa P80X/PX80 E/Lusso, mit Elestart, passt auch für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°PX125-150E/Lusso/ˋ98/MY	50023000	137,00
PIAGGIO	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2° /Super 2°/PX80-150E/Lusso/ˋ98/MY, mit Elestart	50026500	168,00
LML	für LML 125-150 Star/DLX/Stella/Via Toscana, ohne Elestart, passt auch für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/ 150 Sprint V 2°/Super 2°PX125-150E/Lusso/ˋ98/MY	50029100	89,00
LML	für LML 125-150 Star/DLX/Stella/Via Toscana, mit Elestart, passt auch für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°PX125-150E/Lusso/ˋ98/MY	50029000	102,00
LML	für LML 125-150 Star/DLX/Stella/Via Toscana, mit Elestart, passt auch für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°PX125-150E/Lusso/ˋ98/MY, 96W	85182000	109,00
PIAGGIO	für Vespa 200 Rally 2°/P200E/PX200E/Lusso/ˋ98/MY, mit Elestart, passt auch für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/ 150 Sprint V 2° /Super 2°/PX80-150E/Lusso/ˋ98/MY	50024000	160,00
PIAGGIO	für Vespa T5, ohne Elestart	23275700	158,00

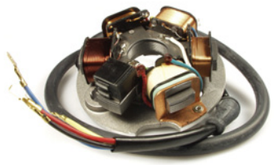
Zündgrundplatten

Zündgrundplatten sind bei älteren Vespas häufig defekt. Wir haben eine große Auswahl an **PIAGGIO** Zündgrundplatten zu günstigen Preisen lagernd.

Die meisten Zündgrundplatten für Unterbrecherzündungen sind bei PIAGGIO außer Produktion. BAJAJ kann noch einige Modelle liefern. Der Preis ist sehr günstig, die Qualität ausreichend. Falls Modelle nicht gelistet sind, empfehlen wir die alte Zündgrundplatte mit Einzelteilen zu sanieren oder auf eine E-Zündung umzurüsten.

Die Vielfalt an Zündgrundplatten für PK und PX ist enorm. Hier auf die Kabel, Spulen und Modellzuweisungen achten. Die LML/T5/Cosa Zündgrundplatten haben 90-120 Watt. Gegenüber den originalen 80W ist das ordentlich mehr. Mit passenden 80W Spannungsreglern können alle PX damit nachgerüstet werden und mit der richtigen Birne geht dann auch ein helles Licht auf.


12611540

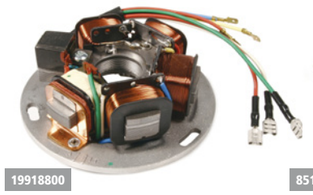

13434400

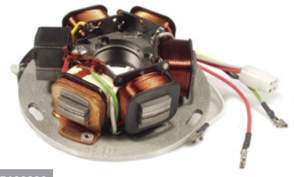

19951800


23432100


43019200

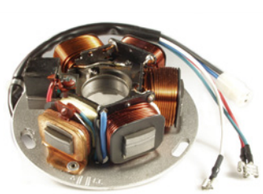

15077600


19918800


85100000


85110000


23217200


23387100

Zündgrundplatte			Art.-Nr.	€
1	PIAGGIO	für Vespa 90/R/SS/100/125 PV, 3 Spulen, 5 Kabel, Unterbrecherzündung	12611540	139,00
2	PIAGGIO	für Vespa 125 PV ET3 VMB1T -> 112522 , 5 Spulen, 7 Kabel, 6V	13434400	142,00
3	PIAGGIO	für Vespa PK50, V5X1T 14532 ->, 3 Spulen, 7 Kabel	19949100	104,00
4	PIAGGIO	für Vespa PK50 S, V5X2T 181679 ->, 2 Spulen, 6 Kabel	19948100	109,00
5	PIAGGIO	für Vespa PK50S(B)/PIAGGIO APE P50, 4 Spulen, 8 Kabel	19951800	113,00
6	PIAGGIO	für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/PL170, ohne Elestart, 5 Spulen, 5 Kabel, NOS	43019250	95,00
7	PIAGGIO	für Vespa PK50 SS/N/Rush/PK50-125 S/XL/XL2/N/ETS, 5 Spulen, 6 Kabel	23432100	103,00
8	PIAGGIO	für Vespa PK50-125 S/SS/ETS, mit Elestart, 5 Spulen, 8 Kabel	18600000	100,00
9	PIAGGIO	für Vespa PK80-125 S Automatic, 5 Spulen, 6 Kabel	23158420	125,00
11	PIAGGIO	für Vespa PK50 XL HP, 5 Spulen, 8 Kabel	43019200	209,00
12	BAJAJ	für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR 1°/Super/TS 1°/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint/V 1°/Super 1°, 3 Spulen, 5 Kabel, Unterbrecherzündung, 6V	15077600	75,00
13	BAJAJ	für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR 1°/Super/TS 1°/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint/V 1°/Super 1°, Umrüstkit E-Zündung 12V, 12V 70W	50025300	65,00
14		für Vespa 125 GT/GTR 1°/Super/TS 1°/150 Sprint/V 1°/Super 1°, 3 Spulen, 5 Kabel, Unterbrecherzündung, 6V, mit Lüfterrad,	13350400	153,00
15	SERIE PRO	für Vespa 180/200 Rally Femsatronic, für Umrüstkit E-Zündung, 5 Spulen, 5 Kabel, 80 Watt	85121000	119,00
16		für Vespa P150X VLX1T 365649 ->/P200E VSX1T 140843->/PX125-200E/PX125 E Lusso VNX2T -> 200000, 5 Spulen, 7 Kabel	19918800	102,00
17	PIAGGIO	für Vespa PX80-200 E Lusso, 5 Spulen, 7 Kabel, 80 Watt	85100000	119,00
18	PIAGGIO	für Vespa PX80-200 E Lusso/˙98/MY, passt auch P150X VLX1T 365649 ->/P200E/PX125-200 E, 5 Spulen, 5 Kabel, 80 Watt	85110000	107,00
19	LML	für LML 125-150 Star/DLX/Stella/Via Toscana, passt auch für Vespa PX80-200 E Lusso/˙98/MY, 5 Spulen, 5 Kabel, 96W	85180000	89,00
20	PIAGGIO	für Vespa T5, 5 Spulen, 5 Kabel, 90 Watt	23217200	149,00
21	PIAGGIO	für Vespa Cosa 125-200/T5, passt auch für Vespa PX80-200 E Lusso, 5 Spulen, 5 Kabel, 120 Watt	23387100	129,00

Lüfterkranz

für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR 1°/Super/TS 1°/150 VBA/VBB/T4/GL/ Sprint/V 1°/Super 1

Langjähriger Gebrauch und ungeschicktes Hantieren beim Ein- und Ausbau setzen dem Polrad zu. Oft brechen dabei auch einzelne Lüfter ab. Die Folge ist schlechtere Kühlung und eine Unwucht auf der Kurbelwelle. Wir haben deshalb verschiedene **Lüfterkränze** von Bajaj im Programm, die den Motor wieder perfekt mit Frischluft versorgen und so Motorschäden verhindern.

Lüfterkranz	Art.-Nr.	€
Plastik, silber	15070200	10,90
Plastik, chrom	15070100	24,90
Aluminium, silber	15070000	19,00

Lüfterkranz

für Vespa 125 VN2/150 VL/VB/GS

Gebrauchte und intakte originale Lüfter sind fast nicht zu bekommen. MMW löst mit seinem Lüfterkranz dieses Problem. Aus dem vollen CNC gefräst und dennoch originale Optik.

Lüfterkranz	Art.-Nr.	€
Aluminium, silber, gerade Lüfter	75045400	142,00
Polyamid, silber, gerade Lüfter	75045900	109,00


15070000


15070200


15070100


75045400

Gummi Lüfterrad

Gummi Lüfterrad	Art.-Nr.	€
für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS	73980000	1,40
für Vespa 50 S/90/R/SS/100/125/PV/GT/GTR/Super/TS/ GL/Sprint/V/Super/P125-150X/S	73990000	1,40
für Vespa 125 PV ET3/200 Rally VSE1T 33997 ->/ P125-150X-S m. Blinker/PX80-125 E/P200E	73970000	3,40


73980000


73990000


75045900

Mutter Polrad und Sternscheibe

Bezeichnung		Art.-Nr.	€	Art.-Nr.	€
M10	für Vespa 98/125 V1-33/VM/VN/VNA/VNB1-4T/150 VL/VB/VBA/VBB 1-2T 2°/ VL1/VGLA-B/GL 1°/VGL1/GS, mit Bund	87272000	2,80 €	68600000	1,10
M10	für Vespa 125 VNB5-6T/GT/GTR 1°/Super/TS 1°/150 VBB2T/GL 2°/Sprint/V 1°/Super 1°, mit Bund	87271000	3,00 €	68600000	1,10
M12	für Vespa 160 GS/180 SS/180-200 Rally VSE1T -> 33996, Schlüsselweite 17mm, mit Bund	87273000	3,00 €	12535000	0,70
M10	für Vespa 50 2°/N/R/S/Special V5A2/V5B1/3/SR/SS/90/R/SS/100/125/PV, mit Bund	17580000	2,40 €	68600000	1,10
M10	für Vespa 50 R-S-Special V5B3-90-100/125 PV 2°/ET3/PK50-125 S-PK125 2°/PK50 SS	20012000	2,10 €	12535000	0,70
M12	für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/PX80-200/PE/Lusso/Cosa/T5	87270000	1,40 €	87280000	0,70
M12	für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/PX80-200/PE/Lusso/Cosa/T5, für CDI Zündung PARMAKIT/VESPATRONIC	78043800	6,70 €	87280000	0,70


87271000


17580000


87270000


87271000


87273000

Zündspulen und Elektronikzentralen

Zündspulen und Elektronikzentralen sind stark beanspruchte Teile und werden daher häufig benötigt.

Die außenliegenden **Zündspulen** für Unterbrecherzündungen sind bis zu den Modellen Vespa 150 VL/VB/GS lieferbar. Innenliegende Zündspulen in großer Auswahl sind online unter **www.sip-scootershop.com** zu finden.

Zündspulen für E-Zündungen bezeichnen wir als **Elektronikzentralen.** Die E-Zentrale der PX wird auch bei der Umrüstung von Unterbrecher- auf E-Zündung benötigt. Bei Zündaussetzern, die auf eine defekte E-Zentrale schließen lassen, sind häufig gebrochene Kontakte oder auch Spritzwasser die Ursache.

FREIT Diese Teile gehören als Ersatzteil in jede Garage und Handschuhfach und wer sie auf einer langen Tour daheim vergisst, wird sich ärgern.


86000000


86005000


85003000


85000000

Elektronikzentrale		Art.-Nr.	€
	für Vespa PK50/S/XL/Rush (I), Bravo/SI/Ciao, 3 Anschlüsse	86000000	27,00
PIAGGIO	für Vespa PK50/S/XL/Rush (I), Bravo/SI/Ciao, 3 Anschlüsse	86005000	45,00
	für Vespa 125 PV ET3/PK50-125/S/XL/XL2/Automatica/200 Rally 2°/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa, 4 Anschlüsse	85003000	26,00
PIAGGIO	für Vespa 125 PV ET3/PK50-125/S/XL/XL2/Automatica/200 Rally 2°/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa, 4 Anschlüsse	85000000	34,00


15880600


17910300


22353500


16484400


25279000

Halter Elektronikzentrale	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 PV ET3	15880600	6,90
für Vespa PK50-125 S/SS/Rush mit Elestart, PK50 XL/XL2/HP/N/PK80 S 2°/PK125 2°/XL/XL2/N/ETS	17910300	10,70
für Vespa PK50 XL/N Plurimatic/PK80-125S Automatica	22353500	10,20
für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P150X VLX1T 365649 ->/P200E/PX80-200 E Lusso, ohne Elestart	16484400	9,80
für Vespa 200 Rally VSE1T 33997 ->/P150X VLX1T 365649 ->/P200E/PX80-200 E Lusso, ohne Elestart, Edelstahl	16484410	13,90
für Vespa PX80-200 E Lusso/˙98/MY mit Elestart	17950400	6,00
für Vespa PX80-200 E Lusso/˙98/MY mit Elestart, Edelstahl	17950410	12,90
für Vespa Cosa	25279000	7,60
für Vespa T5	23529800	22,00


25525700


25525600


17950300

Gummikappe Elektronikzentrale	Art.-Nr.	€
für Vespa PK50/SS/FL/HP/N/Rush/PK50-125 S/XL/XL2/PK125 N/ETS/ETS	25525700	3,70
für Vespa P125-150X/S/P200E/PX80-200 E/Lusso/Cosa/T5, ohne Elestart	25525600	6,90
für Vespa PX80-200 E Lusso/˙98/MY/˙11/Cosa/T5, mit Elestart	17950300	5,40


85010500


85010100


85010000


85011500


85012000


85001000

Zündspule, außenliegend	Art.-Nr.	€
für Vespa 50 R 2°/Revival/S 2°/Special/SR/SS/90 2°/R/SS/100/125 PV/VNB6T/GT/GTR/Super/TS/150 VBB2T 2°/GL 2°/Sprint/V/Super/ P125-150X/P150S, mit Zündkabel	85010500	22,30
für Vespa 50 R 2°/Revival/S 2°/Special/SR/SS/90 2°/R/SS/100/125 PV/VNB6T/GT/GTR/Super/TS/150 VBB2T 2°/GL 2°/Sprint/V/Super/ P125-150X/P150S, PIAGGIO	85010100	23,30
für Vespa 150 VL1-3T/VB1T/VGL1T/GS/T1/T2/T3	85010000	27,00
für Vespa 150 VBA/VBB1T/VBB2T -> 216488/GL VLA -> 70721/160 GS/180 SS	85011500	61,00
für Vespa 200 Rally VSE1T -> 33996, Femsatronic	85012000	57,00
Gehäuse Zündspule, für Vespa 150 VL1-3T/VB1T/VGL1T/GS/T1/T2/T3	85001000	89,00
Gehäuse Zündspule, für Vespa 150 VBA/VBB1T/VBB2T -> 216488/GL VLA -> 70721/160 GS/180 SS/180 Rally	85014000	17,90
Abdeckkappe Zündspule für Vespa 150/160 GS/180 SS/180 Rally	85015000	16,50
	85016000	16,50

Elektronikzentrale BGM

für Vespa, alle Modelle

Perfekte Vintageoptik. Die PX/PK E-Zentrale wurde in das alte Zündspulengehäuse verbaut. Ideal für alle, die trotz elektronischer Zündung die alte Optik bevorzugen.

Elektronikzentrale BGM	Art.-Nr.	€
für Vespa, alle Modelle	85005000	89,00


85005000


15633800


85014600

Benny, SIP beantwortet:

Habt ihr die Zündungsteile lagernd?



Wir bemühen uns, alle noch lieferbaren Zündungsteile wie Lüfterräder, Zündgrundplatten, Spulen, Kondensatoren, Unterbrecher und Pickups lagernd zu haben. Leider wird von PIAGGIO und OEM Herstellern viel eingestellt. Zum Teil nehmen wir dann LML oder Bajaj neu ins Programm und versuchen bei den Herstellern Neuauflagen zu erreichen. Das aktuelle Sortiment seht ihr am besten unter www.sip-scootershop.com in den Ersatzteiltafeln.

Halter Zündspule	Art.-Nr.	€
für Vespa 50 R 2°/S 2°/Special V5B3T 2°/90 2°/100/125 PV 2°	15633800	4,20
für Vespa 150 VL1-3T/VB1T/VGL1T/GS/T1/T2/T3	85014600	17,90

joyride

aus Freude am Vespafahren



Berichte, Bilder und Video

vom Joyride im August 2011:
http://tinyurl.com/joyridesip

joyride [coll.]
Vergnügungsfahrt {f}
Spritztour {f} [ugs.]

Ein- bis zweimal im Jahr veranstaltet die Rollerszene Landsberg ein Ausfahrt für alle Liebhaber klassischer Motorroller. Egal ob Zündapp Bella, Mofa, Lampe unten oder PK Automatik: im Mittelpunkt steht der Spass am gemeinsamen Fahren und natürlich der gesellige Austausch.

Die Fahrten finden immer im Landsberger Umkreis statt. Wir haben hier in hügeliger Voralpenlandschaft traumhafte Strecken, meist zwischen 50 und 90km Gesamtlänge. Am Joyride Tag trifft sich die muntere Meute unkompliziert ohne Anmeldung meist mittags am SIP Scootershop Laden in Landsberg und dann wird gemeinsam losgeknattert. Der Joyride im August 2011 ging z.B. rund um den Ammersee. Wir legten einen Zwischenstopp an der Bar K68 in Herrsching ein, stoppten an der wunderbaren Rialto Garage in Diessen und beendeten die Ausfahrt an der Strandbar in Stegen, bei feinem Soul von DJ Leo Ernst und einem kühlen Bier. Durch die Stops können auch langsamere Teilnehmer, z.B. Fuffis, problemlos immer wieder aufholen.

Wenn ihr Lust habt einmal selbst an einer dieser Ausfahrten teilzunehmen, informiert Euch am besten bei uns im Forum auf www.sip-scootershop.com oder ihr werdet Mitglied in der Facebook Gruppe „Joyride - Rollerausfahrten". www.facebook.com/groups/joyridelandsberg

Joyride @ Facebook
Einfach QR Code z.B. mit dem App „ScanLife" auf Deinem Smartphone scannen.

Kondensator

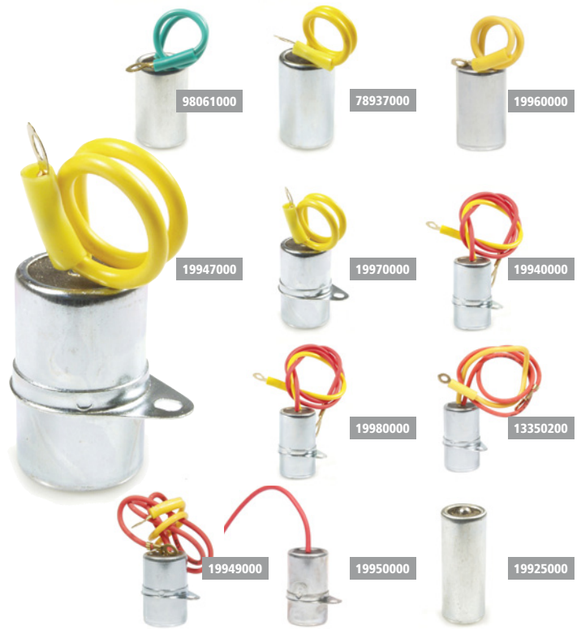
Kondensatoren sind ein nicht zu vernachlässigendes Bauteil der Unterbrecherzündung. Der Kondensator wird parallel zum Unterbrecher geschaltet und dient zur Minimierung der Abnutzung der Zündkontakte, welche durch die Drehbewegung der Kurbelwelle aktiviert werden. An der Kontaktfläche entsteht mit zunehmender Laufleistung ein so genannter Kontaktabbrand, der die Fläche verschleißen lässt. Daraus resultiert ein schwächerer, rötlicher Zündfunke, bevor die Zündung endgültig ihren Geist aufgibt.

Wir führen nur original Kondensatoren des italienischen Herstellers **EFFE** und haben für fast alle Vespamodelle Kondensatoren lagernd. Sie unterscheiden sich in der Befestigung (mit=mB oder ohne=oB), der Anzahl der Kabel, der Maße und der Kapazität (mF). Die letzten beiden Werte sind unter www.sip-scootershop.de zu finden.

Im Webshop sind die Vespa Modelle genau bis auf Motornummern und Länderspezifizierungen unterschieden. Sollten daher die Modellunterscheidungen im Katalog nicht klar sein, bitte online vergleichen.

FRAGT Ein Kondensator sollte regelmäßig ausgetauscht werden und gehört als Ersatzteil in jedes Handschuhfach.

SIP-TIPP Rechtzeitiges Wechseln des Kondensators verhindert weitere unnötige Kosten. Ist der Kondensator bereits länger defekt, sollte auch der Unterbrecher gewechselt werden.



Kondensator Unterbecherzündung		Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50/N/L/R 1°/Special V5A2T/V5B1T 1°, oB, 1 Kabel	98061000	8,50
2	für Vespa 50 R 2°/S/Special V5B1T 2°/V5B2T/V5B3T/SR/SS, oB, 1 Kabel	78937000	7,40
3	für Vespa 90/R/SS/100/125/PV/150 Sprint V, 50 N/L/R/Special/SR/SS (D), mB, 1 K	19947000	5,70
4	für Vespa 98/125 V1-15/V30-33, oB, 1 Kabel	19960000	12,20
5	für Vespa 125 VN/VM/ACMA/150 VL/VB/GS, mB, 2 Kabel	19970000	8,90
6	für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR 1°/Super/TS 1°/150 VBB2T 2°/GL 2°/Sprint/V 1°/Super 1°/180 Rally, mB, 2 Kabel	19940000	6,80
7	für Vespa 150 VBA/VBB 1-2T 1°/VGLA-B/GL 1°/VGL1T, passt auch für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR 1°/Super/TS 1°/150 VBB2T 2°/GL 2°/Sprint/V 1°/Super 1°/180 Rally, mB, 2 Kabel	19980000	8,50
8	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/150 Super 2°/P125-150X/S ohne Blinker, mB, 2 Kabel	13350200	6,30
9	für Vespa 125 GTR/TS/150 Sprint V/Super, 1978->, mB, 2 Kabel	19949000	7,00
10	für Vespa 160 GS/180 SS, mB, 1 Kabel	19950000	9,20
11	für Vespa P125-150X/S mit Blinker/P200E mit Batterie, V50 Special V5B3T (D), oB	19925000	5,70

Kondensator / Speisespule DRT Unterbecherzündung

für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS

Unter dem Motto „kleine Dinge, die das Herz erfreuen" hat sich **DRT** auch der schwachbrüstigen Smallframe Kontaktzündung angenommen. Mit einfachem Austausch von Kondensator und der alten Lichtspule, verbunden mit einer geänderten Verschaltung, wird der Zündleistung deutlich auf die Sprünge geholfen. Der verstärkte DRT **Kondensator** schützt sicher vor erhöhtem Kontaktverschleiß des Unterbrecherkontaktes, verhindert Kontaktabbrand und das berüchtigte Kontaktfeuer. Der Kondensator kann auch als einfaches Ersatzteil für den bestehenden Kondensator verwendet werden, hier bitte Modell und Ausführung beachten. Die DRT Spule besteht im Gegensatz zur originalen aus 2 getrennten Wicklungen auf einem Spulenkörper. Die erste Wicklung ist herkömmlich für das Licht zuständig, die zweite unterstützt die Primärspule der Zündung. Zusätzlich wird auch noch die Verschaltung der Spulen geändert und sorgt somit für eine höhere Leistung und damit ergo auch für einen besseren und effektiveren Zündimpuls.

SIP-TIPP Prädikat empfehlenswert, hiermit kann jeder Fuffi erfolgreich geholfen werden, hier bitte Modell und Ausführung beachten. Zündprobleme, hervorgerufen durch einen defekten Kondensator, gehören der Vergangenheit an.

SIP-COMMUNITY User 'dirwel': "It works! I always had starting problems, but now he starts at the very first kick. The instructions (download information) are correct. My Vespa runs smooth now, but not faster, maybe I still have to work on the ignition timing…."



Kondensator / Speisespule DRT Unterbecherzündung	Art.-Nr.	€
Kondensator DRT, verstärkt, mB, 2 Kabel	40430240	18,20
Speisespule Lichtmaschine DRT, verstärkt	40430250	42,00

Unterbrecher

Der **Unterbrecher** dient dazu, den durch die Erregerspule der Zündgrundplatte in Verbindung mit dem Polrad erzeugten Strom kurzzeitig zu unterbrechen und so im richtigen Moment einen Spannungsimpuls in Form des Zündfunkens umzusetzen. Durch das Zusammenspiel des Unterbrechers mit der Zündspule entsteht ein plötzlicher Spannungsabfall, der induktiv (über die Sekundärwicklung der Zündspule) den benötigten Spannungsimpuls ergibt. Dabei erfolgt die Unterbrechung mechanisch über einen im Lüfterrad integrierten Mitnehmer, was mit der Zeit Verschleißerscheinungen nach sich zieht.

Wir haben für fast alle Vespamodelle Unterbrecher lagernd. Die Vespa Modelle sind unter www.sip-scootershop.com bis auf Motornummern und Länderspezifizierungen unterschieden. Sollten daher die Modellunterscheidungen im Katalog nicht klar sein, bitte online vergleichen. Wir führen nur Unterbrecher des originalen Herstellers EFFE, Italien.

FRAGT Ein Unterbrecher sollte regelmäßig überprüft und erneuert werden und gehört als Ersatzteil in jedes Handschuhfach.

SIP-TIPP Bei Austausch unbedingt auch gleich den Kondensator erneuern! Die Fühlerlehre Art.-Nr. 60825000 erleichtert das Einstellen eines Unterbrechers.







Unterbrecher	Art.-Nr.	€
für Vespa 50/N/L/R/S/Special V5A2T/V5B1T/V5B3T/SR/SS, rund	10176100	7,40
für Vespa 50 S/SR/90 1°/R 1°/SS/125 PV 1°, lang, ohne Pin	12943500	9,80
für Vespa 50 Special Elestart	14183500	24,00
für Vespa 90 1°, lang, ohne Pin	14184200	12,10
für Vespa 90 2°/125 VMA1, lang, ohne Pin	14184100	8,20
für Vespa 90 2°/R 2°/100/125 PV 2°, lang mit Pin	14183800	7,60
für Vespa 90/125 VMA1, lang, ohne Pin	12943400	9,30
für Vespa 98/125 V1-15/V30-33, lang, ohne Pin	14184300	22,00
für Vespa 125 VN/VM/VU/ACMA/150 VL/VB/VD, passt auch für Vespa 98/125 V1-15/V30-33, lang, ohne Pin	14184400	14,20
für Vespa 125 VM/VN/VNA/VNB1-6T 2°/VU/ACMA/150 VL/VB/VBA/VBB1-2T 2°/VGL1/GL/Sprint 1°, lang, ohne Pin	14184200	12,10
für Vespa 125 VNB6T 2°/GT/GTR 1°/Super/150 VBB2T 2°/Sprint/V 1°/Super 1°, lang, ohne Pin	14184100	8,20
für Vespa 125 VM/VN/VNA/VNB/VU/ACMA/GT/GTR 1°/Super/150 VL/VB/VBA/VBB/VGL1/GL/Sprint/V 1°/Super 1°, lang, ohne Pin	12943400	9,30
für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint 2°/V 2°/150 Super 2°/P125-150X/S, 50 Special (D), lang, mit Pin	14183900	10,90
für Vespa 150 GS/160 GS 1°, lang, ohne Pin, doppelt gefedert	14184000	11,40
für Vespa 160 GS 2°/180 Rally/SS, lang, ohne Pin	12943500	9,80
für Vespa P125-150X/S mit Blinker/P200E VSX1T -> mit Batterie, 50 Special(D), rund	20213481	7,50

Pickup



Anders als bei der Unterbrecherzündung arbeitet das **Pickup** völlig verschleißfrei und daher relativ wartungsunanfällig. Statt mechanischem Kontakt erzeugt das Pickup, das nichts anderes als eine kleine Drahtspule ist, in Kombination mit den Dauermagneten des Polrads eine geringe Spannung und steuert so induktiv den Zündzeitpunkt. Daher ist diese Zündungsvariante nicht nur sehr zuverlässig, sondern absolut drehzahlfest bis weit über 10000 U/min. Die meisten unserer Pickups sind original **PIAGGIO** Teile.

FRAGT Das Pickup ist das Teil der Zündgrundplatte, das am häufigsten getauscht werden muss. Daher sollte es auf keiner längeren Tour fehlen…

SIP-TIPP Die meisten Pickups arbeiten mit einem inneren Widerstand von ca. 115 Ohm. Pickup ablöten und durchmessen, stimmt der Wert nicht ist das Bauteil defekt.

Pickup PIAGGIO	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 PV ET3/200 Rally 2°/P80X/P150X 2°P200E//PX80-150 E/PX200 E 1°	18137000	32,00
für Vespa 200 Rally VSE1T -> 33996, Femsatronic	12725400	75,00
PK50 V5X1T 14532 ->/S V5x2T 181679 ->/XL Rush	85141000	22,00
für Vespa 100 2°/PK50 S/Lusso/Rush Elestart/XL/XL2/FL/HP/PK80-125S/PK125/ETS/N/XL/XL2/PX80-200 E Lusso/ 98/ 11/T5/Cosa	85140000	20,00

Spannungsregler

Ein **Spannungsregler** arbeitet als Überlastungsschutz und stellt sicher, dass keine Glühbirnen durchbrennen, dass die Batterie bei laufendem Motor geladen wird und sich im Stand nicht selbst entlädt. Die Spannungsregler mit 4 und 5 Anschlüssen übernehmen zusätzlich als Gleichrichter die Aufgabe, die von der Lichtmaschine erzeugte Wechselspannung (AC) in 12V Gleichspannung (DC) umzuwandeln und diese in einem bestimmten Toleranzbereich zu halten.

Auf E-Zündung umrüstende Unterbrecher-Fahrer brauchen den Regler mit 3 Anschlüssen. Wer auf die starke Cosa-Zündgrundplatte umrüstet und sich helleres Licht wünscht, braucht auch den Cosa Spannungsregler.

FAZIT Gerade wegen der hohen Temperatur-Belastung geht dieses elektrische Bauteil gerne mal kaputt und sollte – bei flackerndem Licht und permanentem Durchbrennen der Glühbirnen – getauscht werden.

SIP-TIPP Anschlussarten unbedingt beachten! Es gibt Spannungsregler mit 3, 4 und 5 Anschlüssen wobei A bzw. G für die Spannungsversorgung, G und B+ für die Ladespannung der Batterie und C für die Kontrolle des Ladevorgangs zuständig sind.



85160000





21806000



ST348450



16163900



85150000



25202500

Spannungsregler		Art.-Nr.	€
PIAGGIO	für Vespa PK50 XL HP/Rush Elestart 2°/P125-150X-P200E 1° mit Batterie/Blinker, 12V 28A, 5 Anschlüsse	21806000	109,00
RMS	für Vespa PK50 XL FL/Plurimatic-N-PK80-125S-ETS Elestart/P125-150X-P200E 2° mit Batterie/Blinker/PX80-150 E Lusso mit Batterie, 12V 20A, AC, 5 Anschlüsse	ST348450	36,00
EFFE	für Vespa PK50 XL FL/Plurimatic-N-PK80-125S-ETS Elestart/P125-150X-P200E 2° mit Batterie/Blinker/PX80-150 E Lusso mit Batterie, 12V 20A, AC, 5 Anschlüsse	18582400	55,00
PIAGGIO	für Vespa PK50 XL FL/Plurimatic-N-PK80-125S-ETS Elestart/P125-150X-P200E 2° mit Batterie/Blinker/PX80-150 E Lusso mit Batterie, 12V 20A, AC, 5 Anschlüsse	29401650	55,00
RMS	für Vespa PK50 S/SS/Automatica/XL/XL2/PK80-125 S/Automatica/ETS/P125-150X-S mit Blinker/P200E/PX80-200 E/Lusso/T5, für „ohne" Batterie, 12V 20A, AC, 3 Anschlüsse	85160000	31,00
PIAGGIO	für Vespa PK50 S/SS/Automatica/XL/XL2/PK80-125 S/Automatica/ETS/P125-150X-S mit Blinker/P200E/PX80-200 E/Lusso/T5, für „ohne" Batterie, 12V 20A, AC, 3 Anschlüsse	16163900	47,00
RMS	für Vespa PK50 XL/N/Rush/PX125-200 E `98/MY/`11/Cosa/T5, 12V 20A, AC, 5 Anschlüsse	85150000	36,00
PIAGGIO	für Vespa PK50 XL/N/Rush/PX125-200 E `98/MY/`11/Cosa/T5, 12V 20A, AC, 5 Anschlüsse	23082400	49,00
PIAGGIO	für Vespa Cosa 1 125-200, 12V 20A 80W, AC, 4 Anschlüsse	25202500	55,00

Gleichrichter Vespa 6V mit Batterie

für Vespa 50 Special Elestart/125 VNB/150 VL2-3T/VBA/VBB/GL/GS/T1-T4/160 GS/180-200 Rally

Hochwertiger Dioden **Gleichrichter** für alle Vespa Modelle mit 6V Batterie-Zündung. Die teils mehr als 50 Jahre alten, originalen Silizium Gleichrichter haben die schlechte Eigenschaft, die Batterie im Stand durch Kriechströme zu entladen. So sinkt dann die Bordspannung schnell unter die magische Marke von 5.5V und die Zündung bricht zusammen. Die Nachladung über den alten Gleichrichter funktioniert meistens nur ungenügend, die Batterie wird größtenteils mit Wechselstrom geladen.

Der Diodengleichrichter passt in die vorhandenen Gehäuse. Ein Anschlussplan für die GS ist unter www.sip-scootershop.com zu finden.

FAZIT Zeitgemäße Technik, die zum Standard bei Vespa Veteranen werden sollte.

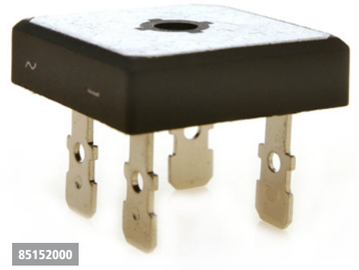
SIP-TIPP Eine passende Gel-Batterie mitbestellen. Infolge ihrer geringen Selbstentladung perfekt für die alten Modelle.

SIP-COMMUNITY **User Horst, Vespa Veteranenclub Deutschland: „Ich war einer der Ersten der vor mehr als 10 Jahren das Ding einbaut hat. Der ganz normale Einsatz des elektronischen Gleichrichters reduziert erheblich die Nachteile der Batteriezündung"**

Gleichrichter Vespa	Art.-Nr.	€
Gleichrichter, 6V mit Batterie	85152000	19,30
Gleichrichter Gehäuse Motovespa 160, passt auch für Vespa 160 GS/180 SS/180 Rally	85152500	48,00



99260200



85152000



85152500

Hupengleichrichter SIP

Da die beiden **Hupengleichrichter** der PK/PX Modelle von PIAGGIO seit längerem außer Produktion sind, hat sich **SIP** um Ersatz bemüht.

Zusammen mit KOSO wurden die beiden Variationen mit Multistecker und 4 Einzelsteckern neu entwickelt. Die Form und die Anschlüsse entsprechen den originalen. Somit können wieder alle PK und PX Modelle ohne Batterie/Elestart, die mit Hupengleichrichter ausgeliefert wurden, mit einem dem Stand der Technik entsprechenden Gleichrichter ausgestattet werden.

Hupengleichrichter SIP	Art.-Nr.	€
für Vespa PK50/SS/Automatica/XL2/PK50-125S/XL/PK 125N/PX80-200 E Lusso/T5, ohne Elestart, ohne Batterie, 4 Einzelstecker	99260200	59,00

Spannungsregler KOSO

Viele Instrumente benötigen für einen fehlerfreien Betrieb eine konstante 12 Volt Gleichstromquelle. Da nicht alle Fahrzeuge mit einer entsprechenden Batterie oder einem passenden Regler ausgestattet sind, wurde von KOSO dieser Spannungsregler entwickelt.

Der Spannungsregler eignet sich für KOSO Instrumente, als Hupengleichrichter für Modelle ohne Batterie oder auch um z.B ein Navi-Gerät an eine AC Spannung anzuschließen.

Eingang: 12-30 Volt AC/DC; Ausgang: 12-15 Volt DC; Belastbarkeit: 6 Watt.

Wird er wie folgt angeschlossen, eignet er sich als Ersatz für den originalen PX/PK Hupengleichrichter: Regler -> Kabelbaum: schwarz -> schwarz, rot -> grün/grau, braun -> grün/schwarz zur Hupe, schwarz -> grün/schwarz von Hupe

FAZIT Vielseitig auf AC Modellen einsetzbar.

SIP-COMMUNITY **User Ralf, SIP-Team:**
„Top für Vespa Oldies geeignet die Wechselspannung haben und an die z.B. eine 12V Steckdose angeschlossen werden soll."

Spannungsregler	Art.-Nr.	€
Spannungsregler KOSO	KOBL000010	22,00



KOBL000010



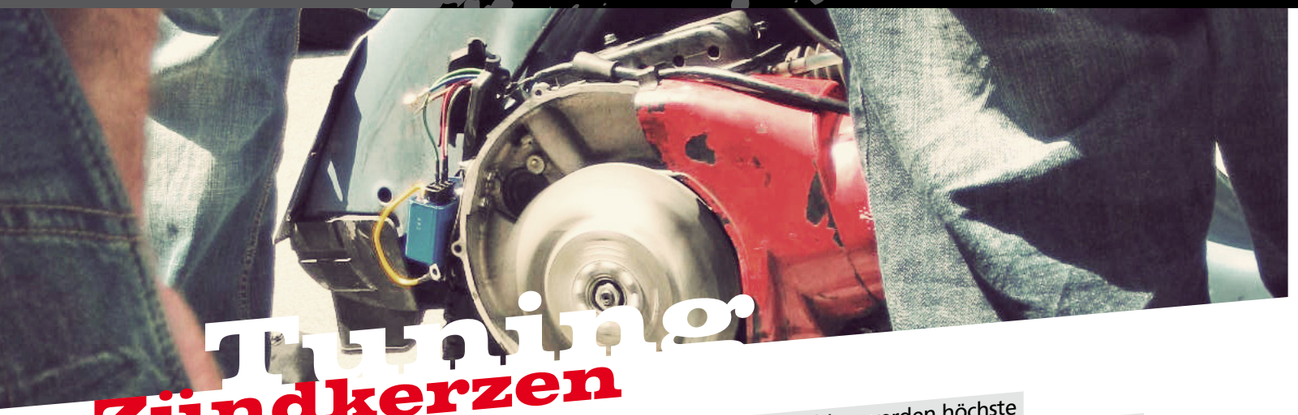
85151000

Spannungsregler Universal

für Vespa/Lambretta

Dieser Spannungsregler kann für eine nachträgliche Batterie-Umrüstung montiert werden. Er wird einfach zwischen Lüfterrad und Batterie eingebaut und lädt so die Batterie.

Spannungsregler	Art.-Nr.	€
Spannungsregler für Batterie Nachrüstung,	85151000	14,90



Tuning Zündkerzen

Gerade im Rollerbereich mit relativ kleinen Hubräumen und hohen Drehzahlen werden höchste Anforderungen an Zündkerzen gestellt. Überhitzung mit Klemmergefahr oder Verrußen der Zündkerze sind häufige Probleme bei falscher Zündkerzenwahl. Zündkerzen gibt es in unterschiedlichen Wärmewerten (im Typencode als Zahl angegeben und von Hersteller zu Hersteller verschieden), Materialien (z.B.: Kupfer, Silber, Platin) sowie in einigen gebräuchlichen Einheitsgrößen (die sich in Länge, Durchmesser und Gewinde unterscheiden).

Zündkerzen

für alle Vespa Modelle

Kältere Zündkerzen eignen sich für Rennzylinder und bei Langstreckeneinsätzen. Hier findet eine gute Wärmeabgabe an den Zylinderkopf statt, es droht aber Verrußungsgefahr. Wärmere Zündkerzen werden bei Sport- und Standardzylindern eingesetzt. Sie erreichen schnell ihre Betriebstemperatur, können aber überhitzen.

Die meisten Zündkerzen für Roller haben ein Gewinde von M14x1,25 SW 20,8 und unterscheiden sich durch Langgewinde (19mm) und Kurzgewinde (12,7mm). Vorsicht: Eine Langgewindekerze in einem Zylinderkopf für Kurzgewinde führt zu einem Kolbenschaden. Entstörte Kerzen machen bei nicht-entstörten Zündkerzensteckern Sinn: Funkfrequenzen von Handys, Radios, usw. werden nicht beeinträchtigt. Bei schwachen Zündungen sind sie jedoch nicht zu empfehlen.

Kupferzündkerzen sind die meistgekauften Zündkerzen und die Allzweckwaffe im Rolleralltag. Schnelles Erreichen der Betriebstemperatur, dauerhafte Leistung, optimales Reagieren bei häufig wechselnden Betriebsbedingungen, z.B. im Stadtverkehr und nicht zuletzt Benzineinsparung sind die Schlagworte. Der Kupferkern der Mittelelektrode leitet die Wärme gut ab und schützt so vor thermischer Überlastung. Die Nickel-Chrom-Legierung schützt den Kupferkern vor Korrosion und gewährleistet eine hohe Verschleißbeständigkeit gegen Funkenerosion.

Silberzündkerzen sind ideal bei getunten Motoren und extremen Einsatzbedingungen. Sie bieten eine nochmals erhöhte Zündwilligkeit und weiter optimierten Schutz vor Verbrennungsaussetzern. Für alle, die auch im Zündungsbereich das Beste haben wollen!

Top of the Range sind die DENSO IRIDIUM POWER Zündkerzen. Sie haben eine 0,4mm Iridium Mittelelektrode, die für bestes Zündverhalten selbst bei niedriger Zündspannung sorgt. Sie verbessern die Beschleunigung, das Startverhalten und die gesamte Motorleistung. Sie haben eine geringe Verußung und eine lange Lebensdauer.

Wir haben nur Qualitätszündkerzen von **BOSCH**, **DENSO** und **NGK** im Programm. BOSCH ist ein deutscher, NGK und DENSO sind japanische Hersteller.

FREIT Regelmäßiger Austausch ist Pflicht. Ersatzkerzen gehören in jedes Gepäckfach.

SIP-TIPP Neues Zündkabel und neuen Zündkerzenstecker mitbestellen. Das komplette Zündkerzenfachwissen mit Erklärung von Wärmewert, Zündkerzenbezeichnung, Entstörwiderstand und Gegenüberstellung der Hersteller gibt es unter www.sip-scootershop.com auch als PDF-Download. Dort findet ihr auch weitere Zündkerzentypen.



88005000



88310000



WR4CC



Zündkerze BOSCH Kupfer	Art.-Nr.	€	Silber	Art.-Nr.	€	Kurz-/Langgewinde
W2AC	88005000	3,90	W2AS	88300000	11,20	Kurz
W2CC	88015000	3,90	W2CS	88310000	11,20	Lang
W3AC	88025000	3,90	W3AS	88320000	11,20	Kurz
W3CC	88035000	3,90	W3CS	88330000	11,20	Lang
W4AC	88045000	3,90	W4AS	88340000	11,20	Kurz
WR4CC	WR4CC	4,20	W4CS	88350000	11,20	Lang
W5AC	88065000	3,90	-			Kurz
W5CC	88075000	3,90	-			Lang
W7AC	W7AC	3,90	-			Kurz

Zündkerze NGK Kupfer	Art.-Nr.	€	Kupfer, entstört	Art.-Nr.	€	Kurz-/Langgewinde
B9HS	NGKB9HS	3,30	-			Kurz
B9ES	NGKB9ES	3,30	BR9ES	NGKBR9ES	3,90	Lang
B8HS	NGKB8HS	3,30	BR8HS	NGKBR8HS	3,90	Kurz
B8ES	NGKB8ES	3,30	BR8ES	NGKBR8ES	3,90	Lang
B7HS	NGKB7HS	3,30	BR7HS	NGKBR7HS	3,90	Kurz
B7ES	NGKB7ES	3,30	BR7ES	NGKBR7ES	3,90	Lang
B6HS	NGKB6HS	3,30	-			Kurz



NGKBR9ES





NGKBR7HS





Gegenüberstellung der Zündkerzenmarken

TECH TIPP

Bei der Gegenüberstellung wurden die BOSCH Wärmewerte als Basis verwendet. Die Umschlüsselung von BOSCH in NGK erfolgte nach BOSCH Angaben. Hier überschneiden sich einzelne Wärmewerte. Die Umschlüsselung von NGK in DENSO erfolgte nach NGK Angaben.

BOSCH	BOSCH -> NGK	NGK -> DENSO
W2AC	B9HS	W27FS-U
W2CC	B9ES	W27ES-U
W3AC	B8HS	W24FS-U
	B9HS	W27FS-U
W3CC	B8ES	W24ES-U
	B9ES	W27ES-U
W4AC	B7HS	W22FS-U
	B8HS	W24FS-U
W4CC	B7ES	W22ES-U
	B8ES	W24ES-U
W5AC	B7HS	W22FS-U
W5CC	B7ES	W22ES-U
	B8ES	W24ES-U
W6AC	B6HS	W20FS-U
W6CC	B6ES	W20ES-U
W7AC	B6HS	W20FS-U
W7CC	B6ES	W20ES-U

Zündkerze DENSO Kupfer	Art.-Nr.	€	IRIDIUM Power	Art.-Nr.	€	Kurz-/Lang gewinde
-			IW34	88591000	14,90	Lang
-			IW31	88571000	14,90	Lang
-			IW29			Lang
W27FS-U	88000000	3,50	-			Kurz
W27ES-U	88010000	3,50	IW27	88631000	14,90	Lang
W24FS-U	88040000	3,50	-			Kurz
W24ES-U	88050000	3,50	IW24	88621000	14,90	Lang
W22FS-U	88060000	3,50	-			Kurz
W22ES-U	88070000	3,50	-			Lang
W20FS-U	88071000	3,50	-			Kurz



88000000





88010000





88591000





Toni, SIP beantwortet:

Was tun, wenn die Kerze nicht mehr einwandfrei zündet?



Mit einer Messingdrahtbürste die Zündkerzen reinigen und die Isolatoren auf Beschädigungen und Risse prüfen. Mit einer Fühlerleere kann der Elektrodenabstand gemessen werden. Er muss 0,3 bis 0,5 mm betragen. Die Masseelektrode kann ggf. durch leichtes Klopfen oder mit einem Schraubenziehergriff nachgebogen werden.

Zündkerzen

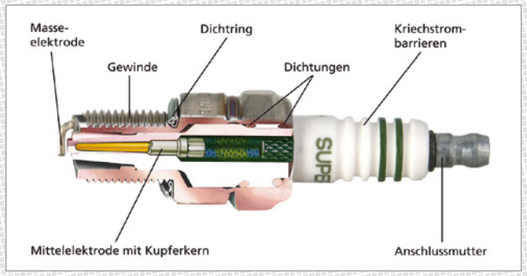
TECH TIPP

Die Aufgabe der Zündkerze

Die Zündkerze zählt zu den „lebenswichtigen“ Komponenten eines Fahrzeugs mit Benzin-Motor. Die Zündkerze bestimmt in entscheidendem Maße die optimale Leistung und sichere Funktion des Motors. Die Aufgabe der Zündkerze ist es, die von der Zündspule erzeugte Hochspannung in den Verbrennungsraum einzuleiten und das verdichtete Kraftstoff-Luft-Gemisch durch den elektrischen Funken zwischen den Elektroden zu entzünden.

Der Aufbau einer Zündkerze am Beispiel einer BOSCH Zündkerze

Die Art der Konstruktion, die verwendeten Werkstoffe und die eingesetzten Fertigungsverfahren bestimmen wesentlich, wie die Zündkerze den hohen Anforderungen gerecht wird.



Scharfkantiges Rippenprofil am Isolatorkopf wirkt als ausgezeichnete, fünffache (!) Kriechstrombarriere zum Schutz vor Zündaussetzern. Der Isolator besteht vorwiegend aus Aluminiumoxid und hat die Aufgabe, Anschlussbolzen und Mittelelektrode vom Gehäuse zu isolieren.

Der Dichtring dient zur Fixierung und Abdichtung des Isolators. Das Gehäuse ist aus Stahl, zum Schutz vor Korrosion wird diese oberflächenbehandelt. Es dient zur Befestigung der Zündkerze am Zylinderkopf. Eine elektrisch und thermisch leitende Glasschmelze verbindet den Anschlussbolzen mit der Mittelelektrode.

Die Mittelelektrode besteht aus einer Chrom-Nickel-Legierung mit Kupferkern.

Der Wärmewert der Zündkerze

Der Wärmewert beschreibt die Fähigkeit einer Zündkerze, Wärme aufzunehmen und wieder abzuführen. Die Wärmezufuhr an der Zündkerze im Brennraum ist dabei vom jeweiligen spezifischen Motortyp abhängig.

Der Wärmewert ist deshalb so wichtig, da einerseits eine bestimmte Mindesttemperatur (Freibrenngrenze) erreicht werden muss, um ein „Verrußen“ und damit Zündungsaussetzer zu vermeiden, andererseits jedoch eine bestimmte Höchsttemperatur (Glühzündungsbereich) nicht überschritten werden darf, um Glühzündungen auszuschließen.

Niedrige Kennzahlen (z.B. 2 bis 4) bedeuten „kalte“ Zündkerzen, also eine geringe Wärmeaufnahme bei heißen Motoren, hohe Kennzahlen (z.B. 5 bis 7) bedeuten „heiße“ Zündkerzen, d.h. eine hohe Wärmeaufnahme für kalte Motoren.

Hinweis: „Kältere“ Kerze bedeutet nur, dass die Verbindung (und somit der Wärmeübertrag) vom keramischen Isolator zum Metall und somit zum Kopf selbst anders gestaltet ist, als bei einer „wärmeren“ Kerze! Die „kältere“ Kerze gibt somit mehr Wärme an den Zylinderkopf ab, als eine „wärmere“... Zwischen NGK und Bosch Wärmewerten besteht übrigens eine Beziehung: Summe ist immer 11! Bsp: W2 entspricht B9, B6 somit einer W5, wobei die NGK üblicherweise einen schmäleren Wärmebereich haben. Daher bewähren sich die Bosch bei luftgekühlten Zweitaktern besser. Bosch-Kerzen werden von 2-5 „wärmer“, NGK-Kerzen von 9-6...

Zündkerzenbilder und was sie verraten

Zündkerzenbilder geben Aufschluss über das Betriebsverhalten von Motor und Zündkerze: Das Aussehen von Elektroden und Isolatoren der Zündkerze gibt Hinweise auf das Betriebsverhalten der Zündkerze sowie auf die Gemischzusammensetzung und den Verbrennungsvorgang des Motors. Das Beurteilen der Zündkerzengesichter ist damit ein wesentlicher Bestandteil der Motordiagnose. Eine verlässliche Aussage ist allerdings an die folgende wichtige Voraussetzung gebunden: Bevor die Zündkerzengesichter beurteilt werden können, muss man die Vespa über eine Strecke von 10 km fahren. Dabei muss der Motor mit wechselnden Drehzahlen im mittleren Leistungsbereich betrieben werden. Ein längerer Leerlauf vor dem Abstellen des Motors ist zu vermeiden.

Nachfolgend einige Bespiele der häufigsten Zündkerzenbilder:



Normal – grau bis rehbraun: Alles in bester Ordnung! Keine Zündaussetzer, keine Rückstände, keine thermische Überlastung.



Verrußt – mattschwarz: Zu fettes Gemisch, ein verschmutzter Luftfilter oder eine zu kalte Zündkerze sind oft die Ursache für Zündaussetzer und ein schlechtes Kaltstartverhalten. Fehlerquelle unbedingt überprüfen und beheben!



Überhitzt – weiß bis hellgrau: zu mageres Gemisch, Gefahr von Kolbenfresssern und Zylinderschäden! Unbedingt Zündeinstellung und Vergaserbedüsung überprüfen!



Verglast - Zusätze im Benzin und Motoröl bilden ascheartige Ablagerungen. Man bemerkt das „Verglasen“ beim Fahren, wenn der Motor bei voller Betriebstemperatur gegen Vollast Zündaussetzer hat und man in die berühmten „Gummiseile“ fährt. Das kommt besonders bei zu fettem Gemisch und zu wenig Dauervollgas und zuviel Stadt „Gebummel“ vor. Dann eine heißere Kerze nehmen und Gemisch abstimmen.

Welche Zündkerze für welchen Zylinder?

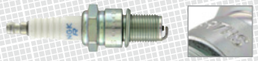
Tuning-Zylinder	Bosch	Art. Nr	Gewinde
50ccm Rennzylinder	W5AC	88065000	K
75-102ccm Rennzylinder	W4AC	88045000	K
112-136ccm Rennzylinder	W3AC	88025000	K
135-155ccm Rennzylinder	W2CC	88015000	L
135ccm DR	W4CC	WR4CC	L
139ccm MALOSSI	W3AC	88025000	K
152ccm POLINI T5	W3CC	88035000	L
166ccm MALOSSI	W3AC	88025000	K
172ccm MALOSSI T5	W3CC	88035000	L
177ccm DR/POLINI	W4AC	88045000	K
207ccm POLINI	W3CC	88035000	L
211ccm MALOSSI	W3CC	88035000	L
213ccm PINASCO	W4CC	WR4CC	L
225ccm PINASCO Langhub	W4CC	WR4CC	L

Original-Zylinder	Bosch	Art. Nr	Gewinde
Vespa 50/N/L/R/S/Special	W5AC	88065000	K
Vespa 50 SS/Sprinter/SR/125 PV/ET3	W4AC	88045000	K
Vespa 90 SS/R	W7AC	W7AC	K
Vespa PK50-125/S/XL/XL2	W5AC	88065000	K
Vespa PK80S	W4AC	88045000	K
Vespa 125 V1-V33/VM/VN/T4	W4AC	88045000	K
Vespa 125 VNA/VNB/T1-T2	W5AC	88065000	K
Vespa 125 Sprint/GT/GTR/Super/TS	W5CC	88075000	L
Vespa 150 VL/VB/VBA/VBB/GL/Sprint/V	W5AC	88065000	K
Vespa 150 GS/160 GS/180 SS/Rally	W4CC	WR4CC	L
Vespa 200 Rally	W5CC	88075000	L
Vespa P80X/PX80 E/Lusso	W5CC	88075000	L
Vespa P125X/PX125 E/Lusso/˙98/MY/Cosa	W5AC	88065000	K
Vespa P150 S/P150X/PX150 E/Lusso/˙98/MY	W4AC	88045000	K
Vespa P200E/PX200 E/Lusso/˙98/MY/Cosa	W5CC	88075000	L
Vespa T5	W3CC	88035000	L



BOSCH

Legende Bezeichnung BOSCH, z.B. WR4CC				Beispiel
1. Buchstabe	Gewinde/ Schlüsselweite	W	M14x1,25 / SW 20,8	W
2. Buchstabe	Ausführung	R	mit Entstör-widerstand	R
1. Zahl	Wärmewert	06-13	06 ist kalt, 13 ist heiss	4
3. Buchstabe	Gewindelänge / Funkenlage	A	12,7mm / 1,0mm	
		C	19,0mm / 1,0mm	C
4. Buchstabe	Elektrodenwerkstoff	C	Kupfer	C
		S	Silber	



NGK

Legende Bezeichnung NGK, z.B. BR9ES				Beispiel
1. Buchstabe	Gewinde/ Schlüsselweite	B	M14x1,25 / SW 20,8	B
2./3. Buchstabe	Ausführung	P		
		R	mit Entstörwiderstand	R
1. Zahl	Wärmewert	13-02	13 ist kalt, 2 ist heiss	9
4. Buchstabe	Gewindelänge / Funkenlage	H	M12x1,25 / SW 17,5	
		E	vorgezogene Isolatorspitze	E
5. Buchstabe	Konstruktions-merkmal	S	Kupfer	S



DENSO SPARK PLUGS

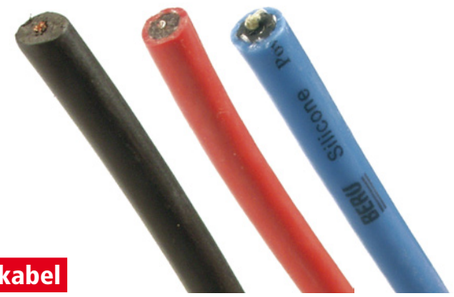
Legende Bezeichnung DENSO, z.B. W27ES-U				Beispiel
1. Buchstabe	Gewinde/ Schlüssel-weite	W	M14x1,25 / SW 20,8	W
1. Zahl	Wärmewert	37-9	37 ist kalt, 9 ist heiss	27
2. Buchstabe	Gewindelänge	F	12,7mm	F
		E	19,0mm	
3. Buchstabe	Form/Material Elektrode	S	Normaler Typ, Kupfer	S
4. Buchstabe	Konstruktionsmerkmal	R	mit Entstör-widerstand	
5. Buchstabe	Spezielle Elektroden-abstandskonfiguration	U	U-Rille Masseelektrode	U



DENSO SPARK PLUGS

Legende Bezeichnung DENSO Rennzündkerzen, z.B. IW34				Beispiel
1. Buchstabe	Ausführung	I	Iridium	I
2. Buchstabe	Gewinde/ Schlüsselweite	W	M14x1,25 / Länge 19,0mm/ SW 20,8	W
1. Zahl	Wärmewert	37-9	37 ist kalt, 24 ist heiss	34





Zündkabel

für alle Vespa Modelle

Das Zündkabel ist die Verbindung zwischen Zündspule und Zündkerze und muss enormen Belastungen standhalten. Gibt es bei einem Roller Zündaussetzer, kann der Fehler auch ein altes oder defektes Kabel sein.

FAZIT Sollte bei jeder größeren Motorrevision ausgetauscht werden und gehört in jedes Gepäckfach.

SIP-TIPP Bei Austausch des Kabels auch gleich den Zündkerzenstecker erneuern.

SIP-COMMUNITY User ‚Jopi‘ (über Art.-Nr. 80341000):
„Top Qualität! Besser als viele andere Kabel.“

SIP-COMMUNITY User ‚S.Polaniok‘ (über Art.-Nr. 85130000):
„Bin zufrieden. Top Ware...“

Zündkabel	Art.-Nr.	€
schwarz, 600x7mm	80341000	4,90
rot, Silikon, 600x7mm	85130000	7,90
blau, Silikon, 600x7mm	85132000	8,90

Zündkabel NOLOGY Hot Wire §

für alle Vespa Modelle

Auf der Customshow in Paris hat uns Henrie vom Scooter Club Sud Est, Provence, Frankreich auf das Hot Wire Zündkabel von NOLOGY aufmerksam gemacht, das er und alle seine Clubmitglieder verbaut haben. Das Kabel wurde in den 90ern erstmals bei Dragsterrennen in den USA mit großem Erfolg eingesetzt. Das Kabel speichert die von der Spule kommende Zündenergie und entlädt sie dann in Sekundenbruchteilen an der Zündkerzenelektrode. Dadurch ist der Zündzeitpunkt sehr präzise und der Funke sehr stark. Je kürzer und intensiver ein Zündfunke ist, umso positiver wirkt er sich auf die Verbrennung und somit auch auf die Leistungsentfaltung des Motors aus. Besseres Startverhalten, höhere Leistung im gesamten Drehzahlbereich, mehr Drehmoment, eine bessere Verbrennung sowie weniger schädliche Abgase sind die erfreulichen Effekte dieses Zündsystems. Die Kabel werden in unterschiedlichen Farben und mit 90° Zündkerzenstecker geliefert. Bei Zündspulen mit vergossenen Serienzündkabeln den Adapter mitbestellen.

FAZIT Tuning zur Optimierung des Zündfunkens, sowohl für 6V als auch für 12V geeignet.

SIP-TIPP Gute Kombination mit CDI-Zündungen

SIP-COMMUNITY SIP Kunde ‚Henry Mouries‘ Präsident des Scooter Club du Sud-Est / Frankreich (über Art.-Nr. 85101000):
„Bei uns im Club verbauen alle die Hot Wire Zündkabel. Seitdem gehören Zündprobleme der Vergangenheit an.“

SIP-COMMUNITY SCOOTER & SPORT, 01/2004:
„Bessere Verbrennung, damit mehr Leistung und weniger Verbrauch sowie mehr Drehmoment.“

Zündkabel NOLOGY Hot Wire	Art.-Nr.	€
schwarz, 600mm	85101000	79,00
rot, 600mm	85103000	79,00
blau, 600mm	85104000	79,00
gelb, 600mm	85102000	79,00
Zündkabeladapter	85105000	10,10

Zündkerzenstecker

für alle Vespa Modelle

Zündaussetzer können durch defekte oder schlecht sitzende Zündkerzenstecker ausgelöst werden. Daher sollte man bei diesen Problemen zuerst Kabel und Stecker prüfen und austauschen. Wir bieten verschiedene Zündkerzenstecker, die teilweise mit, teilweise ohne Adapter-Kegel der Zündkerze gefahren werden können.

FAQ Sollte bei jeder größeren Motorrevision ausgetauscht werden und gehört in jedes Gepäckfach.

SIP-TIPP Bei Austausch des Steckers auch gleich das Zündkabel und die Zündkerze erneuern.

SIP-COMMUNITY User ‚erihb' (über Art.-Nr. AR09966):
„Super, sitzt wie angeschweisst."

SIP-COMMUNITY User ‚mi16x4' (über Art.-Nr. 85173000):
„Schön Klein. Passt somit Klasse ins Werkzeugfach und nimmt nicht so viel Platz weg."

Zündkerzenstecker		Art.-Nr.	€
BERU	Metall, 90°, entstört	85170000	7,00
ARIETE	Silikon, rot, 90°	AR09966	7,90
NGK	Kunststoff, schwarz, 90°, 5kOhm	85173000	6,90
NGK	Kunststoff, schwarz, 90°, 5kOhm	85171000	6,40
NGK	Kunststoff, schwarz, 102°, 5kOhm	85175000	10,90
NGK	Gummi ummantelt, schwarz, 90°, 5kOhm	85174000	9,90
PIAGGIO	Kunststoff, schwarz, 120°	25598500	7,90
RMS	Kunststoff, schwarz, 90°	R246330050	4,50
TNT	Kunststoff, transparent, 90°	85172000	6,20
TNT	Gummi, rot, 90°, mit Zündkabel	AC187002	15,90
Zündkerzenklemme	Messing	19740000	1,50















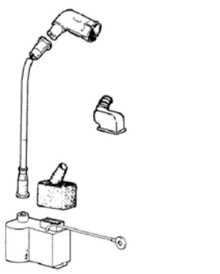






ERSATZTEILKATALOG : EXPLOSIONSZEICHNUNGEN

Weitere Ersatzteile auch für hier nicht gelistete Modelle unter
www.sip-scootershop.com/de/ersatzteile



SCOOTER LINKS

Das Web ist voll von interessanten Seiten rund um unser Lieblings-Fortbewegungsmittel. Hier sind ein paar unserer Favoriten-Seiten. Die Liste ist natürlich bei weitem nicht vollständig. Wenn ihr einen tollen weiteren Link habt und ihn gern mit anderen teilen möchtet, postet ihn einfach bei uns im Forum:

www.sip-scootershop.com/community

Amerika

www.scooterlounge.com

Technik und Blog der kalifornischen Rollerszene aus San Francisco. Paul hat früher Teile des Vespa Archivs übersetzt, das leider nicht mehr existiert.

www.nyscooterclub.com

Newsblog und aktives Forum der Big Apple Rollerszene. Gotham City Scootering!

www.scooterhelp.com

Daniel ist Architekt und begeisterter Rollerfahrer in San Francisco. Auf seiner Seite findest du Schaltpläne in toller Qualität für praktisch jede Vespa.

www.vespaclubusa.org

Das Sprachrohr des VCOA – Vespa Club of America. Wer mal einen USA Besuch plant sollte vorher dort reinschauen und checken ob sich vielleicht ein Treffen drüben mitnehmen lässt. Wir waren mal auf der Amerivespa 2009 in Los Gatos und der freundliche Empfang und die Herzlichkeit der Amis waren unvergesslich.

Europa

www.vespamore.com

Wundervolle Vespa-Fotografie Seite von Paul aus London. Paul gehört seit langem zur SIP Kunden Familie. Sein Auge für Design schärft er täglich bei seiner Arbeit in einem Möbeldesign Store in der Hampstead Road.

www.ScooterPT.com

Die größte Scooter Community in Portugal! Hier geht's um Vespa, Lambretta, Heinkel, Casal Marina und andere Rollermodelle!

www.scooterotica.org

Scooterotica Internetforum, Tuning-Website und Rollergarage. Im Forum präsentieren sich tausende Mitglieder und einige der besten Scooter-Tuner Englands, die gerne eure Fragen rund um Klassik-Lambrettas and Vespas beantworten.

www.vespa.com

Die Seite vom Hersteller!

www.scooterklubben.com

Webseite des schwedischen Scooter Clubs, allerdings nur auf schwedisch.

Deutschland

www.germanscooterforum.de

Ziemlich sicher das größte deutschsprachige Forum rund um Schaltroller. Viel Benzingespräch, viel Szene-Talk und immer ne Menge los. Ein prima Treffpunkt im Netz.

www.vespaonline.de

Sehr aktives Vespaforum von Mark Breyer, das auch von SIP Scootershop unterstützt wird.

www.franks-vespa-garage.de

Videoblog mit Technikberichten und Montageanleitungen. „Ich bin Frank, das ist eine Vespa und hier ist meine Garage" – legendär!

www.gs4.de

Seit vielen Jahren bemüht sich Marcel Werner um die sportliche Dame mit den sexy Rundungen.

www.vespa-veteranenclub.de

Der Vespa Veteranenclub Deutschland e.V. ist ein überregionaler Club. Die Liebhaber alter Vespas treffen sich auf regionalen Stammtischen, Treffen und einmal im Jahr auf einer Hauptversammlung. Hier findet sich geballtes Fachwissen sehr engagierter Mitglieder.

www.vcvd.de

Der Vespa Club von Deutschland hat hier sein virtuelles Wigwam errichtet. Übersicht über die Regionalclubs und alle Termine findet man hier.

www.lambretta-club-deutschland.de

Für die Liebhaber der italienischen Kettenfahrzeuge.

www.rollerwelt.org

Social Scooter Networking
Cybertreff für Besitzer von klassischen Motorrollern.

www.blechbild.com

Atemberaubende Motorroller Rennsport Aufnahmen des ambitionierten Szene Fotografen Martin Dunst.

Weltweit

www.vespaworldclub.com

VomHersteller Vespa ins Leben gerufener Dachverband aller Vespaclubs, als Nachfolger der FIV. Interessante Seite mit News aus der weltweiten Vespa Szene und vielen Terminen. Seite sollte man mal checken bevor man nächstes Mal in den Urlaub fährt!

www.vespa.com.tw

Christopher Yang ist Präsident des Vespa Club Taiwan und langjähriger SIP Kunde. Er hat uns in Landsberg bereits einige Male besucht und wir haben auch schon einen Gegenbesuch in Taipei durchgeführt. Die Vespa Szene auf der Insel boomt, auch dank Christopher der beständig für Teilenachschub sorgt.

www.vespaclub.spb.ru

Offizielle Website des Vespa Club Russland. Auch im Reich des Bären wird Vespa gefahren, Präsident ist Alexej Bulkin aus St. Petersburg. Auf der Seite kann man prima sein kyrillisch auffrischen…

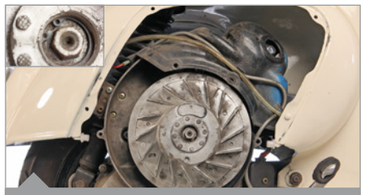
Technik

www.coloreamico.it/catalogo/vespa.asp?page=1&COD=PIA

Vespa / Piaggio Farbcodes



Unterbrecher und Kondensator tauschen, Zündung einstellen Smallframe Vespa



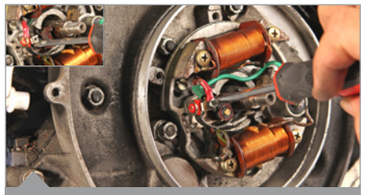
Lüfterradabdeckung demontieren. Kontrollieren, ob ein Sicherungsring vorhanden ist (Art.-Nr. 598100). Sonst wird ein Lüfterradabzieher benötigt, Art.-Nr. 933320.



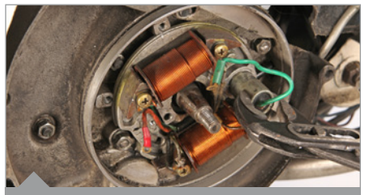
Gummi Lüfterrad demontieren. Mit Haltewerkzeug Lüfterrad (Art.-Nr. 2009510) bockieren und durch Herausdrehen der Mutter abziehen.



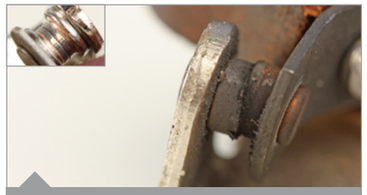
Mit Lötkolben das Kabel vom Kondensator zur Speisespule ablöten.



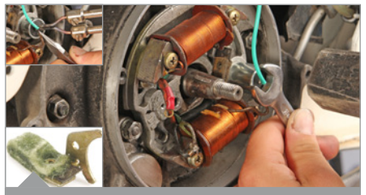
Lösen der kleinen Schraube am Unterbrecher, die die beiden Kabel von der Zündspule und dem Kondensator hält. Danach die große Schraube vom Unterbrecher entfernen, damit ist er lose.



Manche Kondensatoren sind geschraubt, dann diese öffnen zur Demontage. Hier ist der Kondensator geklemmt, mit einer passenden Zange rausziehen.



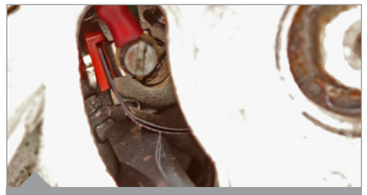
Im grossen Bild sieht man einen verschlissenen Unterbrecherkontakt. Oben im kleineren Bild ein neuer Unterbrecher, so solls aussehen.



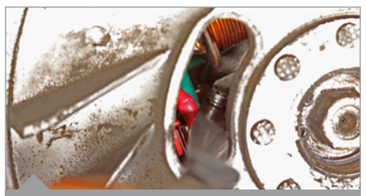
Kondensator mit Hilfe eines passenden Gabelschlüssels vorsichtig einklopfen. Wir empfehlen, den Schmierfilz mit auszutauschen, Art.-Nr. 728360. Speisespulenkabel wieder anlöten.



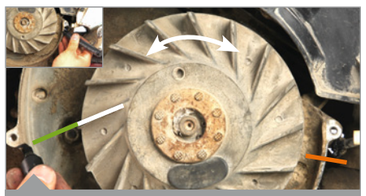
Unterbrecher (2 Kabel) befestigen. Die grosse Schraube nur leicht anziehen! Lüfterrad wieder montieren, auf Position des Halbmondkeils (Art.-Nr. 87060) achten.



Aussparung hin und her drehen bis Unterbrecher den weitesten Abstand der Kontakte hat. Mit Schraubendreher in Aussparung gehen und Unterbrecher soweit drehen, bis an weitester Stelle der Kontaktabstand ca. 0,35mm beträgt.



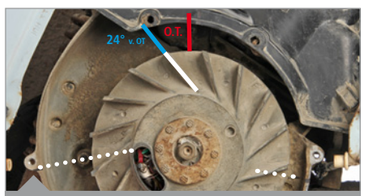
Jetzt den Abstand mit der Fühlerlehre (Art.-Nr. 608250) kontrollieren und falls nötig solange wie vorne beschrieben nachjustieren bis genau 0,35mm Abstand erreicht sind. Dann Unterbrecher mit der grossen Schraube festschrauben.



Kolbenstopper (Art.-Nr. BU4931) anstelle der Zündkerze einschrauben. Das Lüfterrad in beide Richtungen bis zum Anschlag an den Kolbenstopper drehen. Anschläge am Gehäuse markieren (hier linker Anschlag grün, rechter Anschlag orange).



In der Mitte beider Markierungen liegt der obere Totpunkt. Diesen markieren, am Gehäuse oder ggf der Kühlhaube. Jetzt den gewünschten Zündzeitpunkt (immer VOR O.T.) am Gehäuse markieren, am besten mit der Gradscheibe (Art.-Nr. 830000).



Jetzt Zündgrundplatte so lange verdrehen bis der Unterbrecherkontakt in dem Moment öffnet, in dem die weiße Markierung vom Lüfterrad mit dem markierten Vorzündungswert (hier blau, 24°) fluchtet.

Buch „Vespa Motorroller PK, PX, Cosa seit 1970“

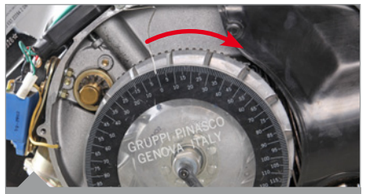
Technik, Wartung, Reparatur,
deutsch, 184 Seiten,
über 420 Abbildungen

Art.-Nr. 9941000 **14,90 €**





Elektronische Zündung einstellen



Zündkerze rausdrehen, Kolbenstopper (Art.-Nr. 49310000) eindrehen, Gradscheibe (Art.-Nr. 830000) inkl. Halter (Art.-Nr. 83009100) montieren (Polradmutter demontieren), eine Büroklammer als Zeiger montieren. Lüfterrad im Uhrzeigersinn auf Anschlag drehen. Gradscheibe auf 0° stellen.



Lüfterrad gegen Uhrzeigersinn bis Anschlag drehen, hier 104°.



Kolbenstopper rausdrehen, 104°:2 = 52°. Lüfterrad auf 52° drehen und OT (oberer Totpunkt) am Motorgehäuse und Lüfterrad markieren.



Gewünschten Zündzeitpunkt gegen den Uhrzeigersinn markieren, hier 21°. Also 52° - 21° = 31°.



Markierung von Lüfterrad auf Motorgehäuse übertragen.



Blitzpistole (Art.-Nr. FS118600) an Batterie anschließen, Induktivabnehmer an Zündkabel montieren und Motor starten. Lüfterrad wieder mit Mutter und Sternscheibe montieren.



Markierung mit der gewünschten Gradzahl am Motorgehäuse muss mit der Markierung am Lüfterrad übereinstimmen.



Wenn die Markierungen nicht übereinstimmen muss das Lüfterrad abgezogen werden (Polradabzieher Art.-Nr. 933320) und die Zündgrundplatte an 3 Schrauben gelöst werden.



Grundplatte zum Einstellen verdrehen. Wenn Markierung am Lüfterrad zu weit rechts, Grundplatte nach links drehen. 1mm Aussenumfang entspricht etwa 1° Vorzündung.



Technik Zündung

TECH TIPP

Funktion

Damit die Vespa an-, bzw. der Funke überspringt, benötigt der Motor ein verdichtetes Gasgemisch, das zum richtigen Zeitpunkt zur Explosion gebracht wird. Die Elektronikzentrale (auch Zündspule, Zündzentrale oder CDI genannt) schickt dazu einen elektrischen Impuls Richtung Zündkerze. Dort wird an der Elektrode ein Zündfunken erzeugt, der dem Gemisch ordentlich Feuer macht, und zwar bereits bevor der Kolben den oberen Totpunkt erreicht hat. Man spricht daher von „Vorzündung". Diese ist nötig, da es einen Moment dauert, bis sich das verdichtete Benzin-Luft Gemisch entzündet hat. Den richtigen Zeitpunkt dafür geben entweder ein durch die Drehung der Nocke (im Polrad oder auf der Kurbelwelle) gesteuerter Kontakt (bei der Unterbrecherzündung) oder - kontaktlos - der Pickup bzw. Hallgeber auf der Zündgrundplatte (bei E-Zündungen) vor.

Das Schwungrad erzeugt zusätzlich elektrischen Strom, der beispielsweise für Licht, Blinker und Hupe genutzt wird. Der erzeugte Strom ist Wechselspannung AC (Alternating Current). Manche Roller besitzen einen Gleichrichter z.B. für die Hupe, um Gleichspannung DC (Direct Current) im Bordnetz zu erzeugen.

Zündungstypen bei der Vespa:

Unterbrecherzündung (auch mechanische Zündung oder Kontaktzündung genannt): Auf der Zündgrundplatte sind 3 Spulenanker befestigt, 1 Zündanker (oder komplette innenliegende Zündspule) und 2 Speisespulen Lichtmaschine. Ebenfalls auf der Grundplatte aufgebaut sind Unterbrecher und Kondensator. Darüber sitzt auf dem Kurbelwellenzapfen das Schwungrad mit Nocken für die Betätigung des Unterbrecherkontaktes und der 6 magnetischen Pole. Der Zündanker besteht aus zwei Spulen, die über einen Magnetkern gewickelt sind: eine Primärspule und eine Sekundärspule. Die Primärspule ist mit ihrem Anfang direkt und mit ihrem Ende über Unterbrecher und Kondensator mit der Masse der Grundplatte verbunden. Ist die Zündspule aus Konstruktionsgründen außerhalb der Zündanlage verlegt (aussenliegende Zündspule), befindet sich auf der Grundplatte anstelle des Zündankers ein Ladeanker, über den die Primärspule versorgt wird.

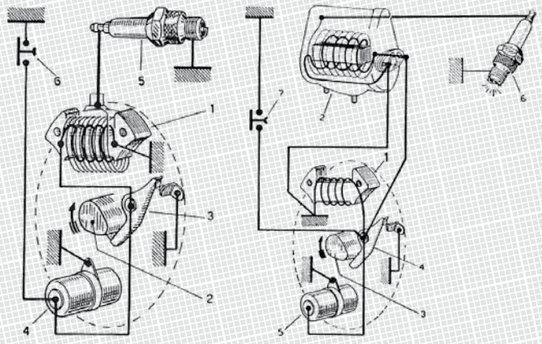
Der Vorgang bei der Zündung: Da sich auf dem Polrad 6 Magnetpole befinden, wird bei einer Umdrehung des Polrades 6 mal der Spulenanker vom Magnetfeld geschnitten und damit 6 mal eine die Richtung wechselnde Spannung induziert. Wenn die Pole des Polrades die Polschuhe des Zündankers oder des Ladeankers überbrücken, schneiden die Kraftlinien des Polmagnetfeldes die Windungen der Primärspule. Damit wird die höchste Spannung in der Primärspule erreicht. Es könnten theoretisch so viele Zündungen in einer Umdrehung des Polrades stattfinden, wie dieses Pole hat. Eine Zündung pro Umdrehung reicht aber aus. Also werden bei fünf Polwechseln die Unterbrecherkontakte geöffnet gehalten. So wird das Fließen des Primärstromes verhindert. Beim 6. Polwechsel schließen sich die Unterbrecherkontakte. Der Strom fließt durch die primären Windungen. Die Unterbrecherkontakte sollen so lange geschlossen bleiben, bis im primären Feld der höchste magnetische Wert erreicht ist. Dies ist dann der Fall, wenn das primäre Feld bereits im Einfluss des nächsten Polradmagnetes steht. Beim Öffnen der Unterbrecherkontakte bricht das primäre Kraftfeld rasch zusammen. Um dieses Zusammenbrechen zu beschleunigen, ist ein Kondensator parallel zu den Kontakten geschaltet. Der Kondensator nimmt den Hauptteil des Öffnungsfunkens auf seine Flächen auf. Dieses rasche Zusammenbrechen des primären Stromes hat einen plötzlichen Wechsel der Magnetrichtung zur Folge. Durch diesen raschen Richtungswechsel wird in der sekundären Spule die zur Zündung notwendige hohe Spannung erzeugt. Zudem verhindert der Kondensator Kontaktbrand am Unterbrecher. Ohne ihn gäbe es zwischen den Unterbrecherkontakten einen Lichtbogen.

Elektronische Zündung mit festem Zündzeitpunkt

Hier übernimmt der Pickup die Steuerung des Stromflusses durch einen schwachen, in der Spule durch Induktion erzeugten Strom. Im Moment der Zündung springt ein Funke an der Zündkerze über, der aus einem 30.000 Volt Stromstoß der Zündzentrale (CDI, Capacative Discharge Ignition) genährt wird und entzündet sich. Seit der Rally mit Femsatronic Zündung haben Vespas elektronische Zündungen mit CDIs.

Die E-Zündung arbeitet berührungslos und ist daher sehr verschleißarm. Der Zündzeitpunkt kann durch Veränderung der Pickup Position, bzw. Drehen der Zündgrundplatte variiert werden. Da jede Drehzahl ihren eigenen optimalen Zündzeitpunkt hat, bleibt ein fester Zündzeitpunkt jedoch immer nur ein Kompromiss.

innenliegende Zündspule **außenliegende Zündspule**



Schema Unterbrecherzündung:

1 Zündspule innenliegend
2 Nocke Kurbelwelle
3 Unterbrecher
4 Kondensator
5 Zündkerze
6 Kurzschließer bzw. Zündschloss

1 Ladeanker
2 Zündspule aussenliegend
3 Nocke Kurbelwelle
4 Unterbrecher
5 Kondensator
6 Zündkerze
7 Kurzschließer bzw. Zündschloss



Alex, SIP beantwortet:

Warum ist der richtige Unterbrecherabstand, bzw. der Schließwinkel so wichtig?



Wird der Unterbrecher geschlossen, so baut sich in der Zündspule ein Magnetfeld auf. Bis dieses Magnetfeld seine maximale Größe erreicht hat, d.h der Zündfunke seine max. Kraft haben wird, dauert es ein paar Millisekunden, da die Selbstinduktion der Spule zunächst dem eigenen Magnetfeld entgegen wirkt. Der Unterbrecher muss also mindestens für eine bestimmte Zeit geschlossen sein, damit das Primärfeld seine maximale Stärke erreicht. Andererseits sollte diese Zeit nicht unnötig lange sein, da die Zündspule durch den Spulenstrom (2-3 Ampere) stark erhitzt wird. Bei einer Vespa-Zündspule beträgt die nötige Zeit des Stromflusses bis zur Sättigung ca. 3-4ms. Der Schliesswinkel sollte also gross genug sein, damit die Spule mind. 4ms mit Spannung versorgt wird. Er wird durch die Form der Nocke und den Unterbrecherabstand (0,35mm) vorgegeben. Bei höherdrehenden Motoren empfiehlt es sich daher, den Unterbrecherabstand kleiner zu wählen, etwa 0,30mm. Jetzt ist der Unterbrecherkontakt länger geschlossen, es entsteht eine längere Ladung für die Zündspule.

Elektronische Zündung mit variablem Zündzeitpunkt

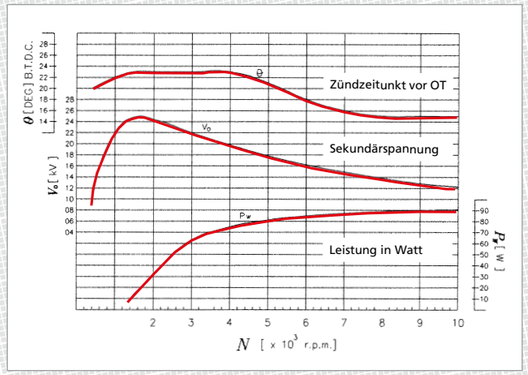
Je nach Arbeitsverfahren (2-Takt oder 4-Takt) und Drehzahl gibt es einen optimalen Zündzeitpunkt. Auch Gasstellung, Lufttemperatur und Kraftstoffqualität spielen eine Rolle.

Beim 2-Takter ist im niedrigen Drehzahlbereich mehr Vorzündung besser, da hier die Durchbrennung (durch den hohen Anteil an Altgas) träger stattfindet. Die gleiche Vorzündung würde dem Motor bei hoher Drehzahl aber nicht bekommen, da durch die hohe Turbulenz das Durchbrennen sehr flink stattfindet, und der volle Verbrennungsdruck immer noch weit vor OT schon anliegen würde. Beim 4-Takter erhöht man hingegen bei hohen Drehzahlen die Vorzündung.

Für jede Drehzahl gibt es daher nur einen idealen Zeitpunkt zur Entzündung des Gemisches. Wird zu einem abweichenden Zeitpunkt gezündet, resultiert daraus eine weniger effektive Verbrennung und eine geringere Leistung. Anders als bei den standard E-Zündungen mit festem Zündzeitpunkt sind bei den neuen variablen E-Zündungen computerprogrammierte Kennlinien hinterlegt, die den Zündzeitpunkt drehzahlabhängig verändern. Ein deutlich breiteres Drehzahlband (Drehmoment), kühlere Verbrennung und weniger Verbrauch sind die Folge.

In letzter Zeit sind einige sehr bemerkenswerte Zündungen auf den Markt gekommen, die genau das leisten können. Die VESPATRONIC Zündung gibt es für praktisch alle Vespamodelle ab der V30 Lampe unten! Neben dem grossen Verstellbereich bietet sie mit 90W Leistung auch Strom satt für die Bordelektrik und die Möglichkeit eine starke Scheinwerferbirne zu verbauen (Sicherheit). Der Verstellbereich einer Vespatronic beträgt 8°, das heisst man kann etwa einen Verstellbereich von 23° bis 15° Vorzündung wählen. In einem festgelegten Schema hat der Motor so im Standgas bei etwa 1000 - 4000 U/min 23° Vorzündung. Ab 4000 U/min verstellt sich der Zündzeitpunkt dann zurück, so dass bei 8000 U/min bei 15° vor OT gezündet wird, siehe Diagramm rechts. Die **PARMAKIT** Zündung arbeitet vergleichbar.

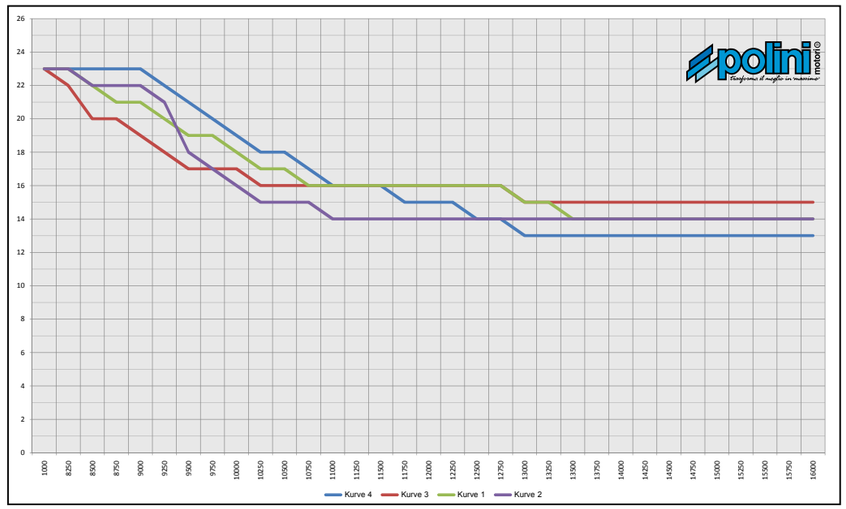
Noch weiter gehen **PARMAKIT Race** und **POLINI Evo digital** Zündung. Hier gibt es nicht nur eine starre Verstellkurve sondern 4 bzw. 8 vorprogrammierte Kurvensets, aus denen man das für seinen Motor Perfekte auswählen kann. Das Diagramm unten zeigt die 4 Kurven der POLINI Evo digital Zündung. Sie beginnt immer mit 23° vor OT und erst ab 8250 U/min beginnt die Verstellung, mehr oder weniger steil, bis zu 10° Verstellbereich! High-End Zündungstuning für jedermann. Durch das „Abblitzen" lässt sich die Zündung präzise einstellen, siehe dazu unsere Anleitung „Abblitzen" auf Seite 383.





SIP Team Fahrer Mike Betz beim ersten ESC Lauf in Mirencourt 2011

U/min	on/on Kurve 4	off/on Kurve 3	off/off Kurve 1	on/off Kurve 2
1000	23	23	23	23
8250	23	22	23	23
8500	23	20	22	22
8750	23	20	21	22
9000	23	19	21	22
9250	22	18	20	21
9500	21	17	19	18
9750	20	17	19	17
10000	19	17	18	16
10250	18	16	17	15
10500	18	16	17	15
10750	17	16	16	15
11000	16	16	16	14
11250	16	16	16	14
11500	16	16	16	14
11750	15	16	16	14
12000	15	16	16	14
12250	15	16	16	14
12500	14	16	16	14
12750	14	16	16	14
13000	13	15	15	14
13250	13	15	15	14
13500	13	15	14	14
13750	13	15	14	14
14000	13	15	14	14
14250	13	15	14	14
14500	13	15	14	14
14750	13	15	14	14
15000	13	15	14	14
15250	13	15	14	14
15500	13	15	14	14
15750	13	15	14	14
16000	13	15	14	14





Digitale Ideen erleben.

Mobil unterwegs und dennoch immer alles dabei.

Mit iPad & Co. haben Sie Musik, Fotos, Videos und Internet immer bei sich. Packen Sie sich Unterhaltung in den Tank – bei GRAVIS, Ihrem Spezialisten für iPod, iPhone, iPad, Mac und jede Menge Zubehör.

GRAVIS findet für Sie die passende Lösung. Wir analysieren Ihre Bedürfnisse genau und verkaufen Ihnen nur das, was Sie auch wirklich brauchen.
Digitale Ideen erleben.

Authorised Reseller

28x in Deutschland und im Internet: **www.gravis.de**

GRAVIS

22

Rollerkö Augsburg

AUGSBURG

AUGUSTA VINDELICORUM

48° 22′ N | 10° 54′ O

Um das Jahr 1985 herum begannen sich die Augsburger Vespafahrer regelmäßig in der Innenstadt am Königsplatz zu treffen. Man war halbstark, pubertär, überzeugter Popper und im besten Alter um die Freiheit auf der Vespa voll auszukosten. Egal zu welcher Tages- oder Nachtzeit man am Kö' vorbei kam, irgendjemand war immer da, mit dem man schrauben, feiern oder fachsimpeln konnte. Gut 7 Jahre lang blieb der Kö der Fixpunkt für die jungen Wilden, die nicht nur in der eigenen Stadt Gas gaben, sondern auch auf viele Rollertreffen im In- und Ausland fuhren. Standardumbauten an den Rollern waren damals Crosskotflügel und Radio mit Boxen im Handschuhfach. Die PX (ohne Lusso) war das einzig Wahre, DT 80 und MTX der erklärte Feind. Anfang der 90er löste sich die Roller Szene am und um den Kö dann langsam auf.

Erst ein knappes Jahrzehnt später begann der Aufbau des ›neuen‹ Rollerkö. Man war motiviert ... nein ... wild entschlossen, den Kö wieder aufleben zu lassen und so begannen einige ›alten Hasen‹, sich wieder regelmäßig am Königsplatz zu treffen. Jeder Vespafahrer den man irgendwo sah, wurde angesprochen, Zettel an geparkten Vespen hinterlassen und Flyer verteilt. Mit durchschlagendem Erfolg. Mittlerweile sind am Kö nun alle Generationen von Augsburger Rollerfahrern wieder vereinigt. Ein bunt gemischter Haufen aus alten Hasen der 1. Stunde, um die 30ern aus der mittleren Epoche und Nachwuchs Schaltrollerfahrern der jüngsten Generation. Jeden Freitagabend trifft sich nun ein lockerer Stammtisch von oft weit über 30 Rollerverrückten am Salamander (dem mehr oder minder offiziellen Wappentierchen) am Königsplatz. Die Augsburger Vespaszene hat damit endlich wieder einen festen Anlaufpunkt und alle frönen mit Hingabe dem schönen Laster ›Vesparoller fahren‹.

www.rollerkö.de









SIP Mann Moritz auf der Amerivespa Los Gatos, Kalifornien, 2009

Zubehör Batterien

Standard Batterie

Standardbatterien sind trocken vorgeladen und werden vor dem Einbau mit Säure befüllt, die nicht zum Lieferumfang gehört und separat bestellt werden muss.

Nach der Erstbefüllung 1 Std. stehen lassen und mit geringem Ladestrom (z.B mit Hella Ladegerät Art.-Nr. TR66001) aufladen. Das erhöht die Lebensdauer. Danach muss der Säurepegel ca. einmal im Monat kontrolliert und gegebenenfalls mit destilliertem Wasser reguliert werden - Säure darf nach der Erstbefüllung nicht mehr hinzugegeben werden. Um Verätzungen zu verhindern, ist beim Befüllen der Batterie ein Trichter bzw. eine Säureflasche empfehlenswert! Beim Umgang mit Batteriesäure unbedingt geeignete Handschuhe und eine Schutzbrille tragen!

Hinweis: Nach dem deutschen Batteriegesetz müssen Privatkunden aus Deutschland noch 7,50 € Pfand pro Batterie zusätzlich bezahlen.

SIP-TIPP Batteriesäure und Ladegerät mitbestellen!



85055800



85054000



85055900



85040000



85050000

Batterie 6V/12Ah, wartungsfrei, versiegelt		Art.-Nr.	€
6V/8Ah	für Vespa 150 VL2T/160 GS VSB1T/180 SS/180-200 Rally, passt auch für PIAGGIO Ape A-B 125, 165x83x93mm	85055800	38,00*
6V/7Ah	für Vespa 125 VNB1T/150 VBA/VB1/VL3T/VBB1T/T4/GL/VGL1, passt auch für Vespa 125 GT/Super/Sprint/V/ Super (e), 125x125x50mm	85054000	32,00*
6V/11Ah	für Vespa 50 Special Elestart/150 T2/T3/GS (D), 121x62x131 mm, für V50 Special, Elestart 2 Stck nötig	85055900	35,00*
12V/7Ah	für Vespa PK50-125 S/PK50 SS/XL/N/Plurimatic/PK 125 ETS/N/XL/XL2, 135x135x75mm	YB7-A	35,00*
12V/5.5Ah	für Vespa PK50XL FL/N Plurimatic/P80X-PX80E-Lusso (D)/P125-150X-P200E-PX125-200E/Lusso (e), mit Batterie, 120x60x130mm	85040000	22,00*
12V/9Ah	für Vespa PX80-200 E Lusso-T5/Cosa Elestart/PX125-200 E `98/MY/`11, passt auch für Vespa PK50-125 S/PK50 SS/XL/N/Plurimatic/PK 125 ETS/N/XL/XL2, 135x75x140mm	85050000	32,00*

*zzgl. 7,50 € Pfand/ Batterie bei Privatkunden aus Deutschland

Standard Batterie Vintage Look

Classics never die - damit das weiterhin so bleibt, können wir selbstverständlich auch für viele Oldies die passenden Batterien anbieten. Neben der Standardausführung haben wir auch Standardbatterien im Vintage-Look: Die Batterien sitzen in einem schönen, schwarzen Gehäuse und schauen damit den Originalen täuschend ähnlich.

Die Batterien werden in der Regel trocken, d.h. ohne Säurefüllung und einfach vorgeladen geliefert. Bitte beachten: Es muss noch Batteriesäure mitbestellt werden. Nach der Säurebefüllung sollte die Batterie ungefähr 1 Stunde ruhen und ausgasen, danach kann sie vollständig geladen werden.

Hinweis: Nach dem deutschen Batteriegesetz müssen Privatkunden aus Deutschland noch 7,50 € Pfand pro Batterie zusätzlich bezahlen.

SIP-TIPP Vor der Bestellung zusätzlich noch eure Batteriemaße und deren Bezeichnung prüfen. Batteriesäure Art.-Nr. 85070000 und Ladegerät Art.-Nr.. TR66001 mitbestellen.

Standard Batterie Vintage Look	Art.-Nr.	€
6V/13Ah für Vespa 150 GS (I), 160x230x35mm	85052000	103,00*
6V/12Ahfür Vespa 150 VL2T/160 GS VSB1T/180 SS/180-200 Rally, passt auch für PIAGGIO Ape A-B 125, 165x83x93mm	85051000	75,00*
6V/7Ah für Vespa 125 VNB1T/150 VBA/VB1/ VL3T/VBB1T/T4/GL/VGL1, passt auch für Vespa 125 GT/Super/Sprint/V/Super (e), 125x125x50mm	85053000	76,00*

* zzgl. 7,50 € Pfand/ Batterie bei Privatkunden aus Deutschland

Batterie 6V/12Ah, versiegelt, wartungsfrei

Diese wartungsfreie, versiegelte **6V/12Ah Mikrovlies-Batterie** ist infolge ihrer geringen Selbstentladung gerade für die alten Modelle die richtige Wahl. Die Abmessungen stimmen nicht genau mit den Standardmaßen überein. Hier ist ein wenig Geschick erforderlich. Doch dafür ist sie wartungsfrei, auslaufsicher, vorgeladen, einbaufertig und hat eine hohe Lebenserwartung.

Der Nachteil der Batterie ist, dass sie sich bei einer Tiefentladung nur noch sehr schlecht oder gar nicht erholt. Deshalb gilt es, bei den GS- Modellen immer das Zündschloss auf die Nullstellung zu bringen. Für die alten Hasen stellt das weniger ein Problem dar, Neulinge haben da aber ihre Schwierigkeiten mit dem Zündschlüssel und mit dem Auffinden der O-Stellung.

SIP Batterie, wartungsfrei, versiegelt	Art.-Nr.	€
6V/12Ah für Vespa 125 VNB1T/150 VL2T/VBA/ VB1/VL3T/VBB1T/T4/GL/VGL1/GS (D)/ T2/T3/160 GS VSB1T/180 SS/180-200 Rally, 94x151x50mm	85057000	50,00*

* zzgl. 7,50 € Pfand/ Batterie bei Privatkunden aus Deutschland



85052000

85051000

85053000



85057000



SIP Mann Christian auf dem SIP Trip in Cres, Kroatien, Juni 2010

Batterie SIP, versiegelt, wartungsfrei

Neben den herkömmlichen und mit Säure zu befüllenden Standardbatterien, können wir jetzt endlich auch im Vespa Classic Bereich unsere neuen **SIP Power Batterien** anbieten. Hergestellt nach modernster Technik ist unsere neue Batterieserie zeitgemäß **wartungsfrei, auslaufsicher**, **vorgeladen** und **einbaufertig**. Zur Sicherheit ist hier die Säure extra in speziellen Glasfasermatten gebunden und die Batterie schon auslaufgeschützt verschlossen: Kein Befüllen mit Säure mehr erforderlich! Das Gehäuse ist im Oldschool Design der Vintage Batterien schwarz eingefärbt. Kurz gesagt, ein klassischer Look, gepaart mit moderner Fertigung, zeitgemäßen Produktionstechniken und hochwertiger Qualität.

Die **12V/ 5.5Ah** Batterie ist dank der modernen Fertigung und hochwertigen Materialien etwas leichter und um 18mm schmäler in der Breite, und dies selbstverständlich bei der gleichen Ah Leistung, hoher Haltbar- und Langlebigkeit.

Die **12V/ 9Ah** hat selbstverständlich ebenfalls alle oben genannten Vorteile. Zudem kann sie auch in alle Modelle verbaut werden, die normalerweise eine 12V 7Ah Batterie verbaut haben. z.B. Vespa PK XL 2 oder auch PIAGGIO SKR. Die höhere Starterleistung lässt den Starter schneller drehen. Der Motor startet besser.

SIP-TIPP Neues Batteriegummi mitbestellen, da das Alte meist porös und ohne Spannkraft ist. Vor Erstmontage Batterie nochmal vollständig laden. Bei langen Standzeiten demontieren und Frost vermeiden.

SIP-COMMUNITY User ‚Uhle202' zu Art.-Nr. 85045000: **„Sorglos Batterie.** Preis-/Leistungs Knaller, sorgenfreie Spannungsversorgung."

SIP-COMMUNITY User ‚dguidi' zu Art.-Nr. 85046000: **Viva Las baterias.** The best thing I´ve ever acquired. Say goodbye to the annoyance of checking the distilled water levels: this one is an install and forget, no maintenance, the pre-charge level is quite good. Viva SIP"

Hinweis: Nach dem deutschen Batteriegesetz müssen Privatkunden aus Deutschland noch 7,50 € Pfand pro Batterie zusätzlich bezahlen.



85045000



85046000

SIP Batterie, wartungsfrei, versiegelt		Art.-Nr.	€
12V/5.5Ah	für Vespa PK50XL FL/N Plurimatic/P80X-PX80E-Lusso (D)/P125-150X-P200E-PX125-200E/ Lusso (e), mit Batterie, 120x60x130mm	85045000	22,00*
12V/5.5Ah	für Vespa PK50XL FL/N Plurimatic/P80X-PX80E-Lusso (D)/P125-150X-P200E-PX125-200E/ Lusso (e), mit Batterie, 120x60x130mm, 10 Stck im Sparpaket, 19,80 pro Stck	85045J00	198,00*
12V/9Ah	für Vespa PX80-200 E Lusso-T5/Cosa Elestart/PX125-200 E `98/MY/´11, passt auch für Vespa PK50-125 S/PK50 SS/XL/N/Plurimatic/PK 125 ETS/N/XL/XL2, 135x75x140mm	85046000	30,00*
12V/9Ah	für Vespa PX80-200 E Lusso-T5/Cosa Elestart/PX125-200 E `98/MY/´11, passt auch für Vespa PK50-125 S/PK50 SS/XL/N/Plurimatic/PK 125 ETS/N/XL/XL2, 135x75x140mm, 8 Stck im Sparpaket, 27,38 pro Stck	85046J00	219,00*

* zzgl. 7,50 € Pfand/ Batterie bei Privatkunden aus Deutschland



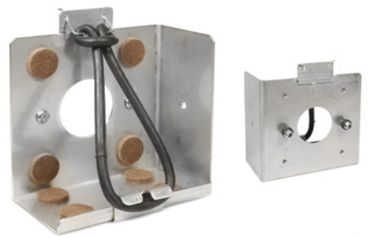
Zubehör Batterien

Beschreibung	Art.-Nr.	€
Gummipuffer Batterie für Vespa 125 VNB1T/ 150 VBA/VB1/VL3T/VBB1T/T4/GL/VGL1, passt auch für Vespa 50 Special Elestart/ 150 T2/T3/GS (D), unten	23005200	2,40
Gummipuffer Batterie für Vespa 150 VL2T/160 GS VSB1T/180 SS/180-200 Rally, unten	23005500	2,40
Gummipuffer Batterie für Vespa 150 VL2T/ 160 GS VSB1T/180 SS/180-200 Rally, seitlich	23005300	3,20
Gummipuffer Batterie für Vespa 125 VNB1T/ 150 VBA/VBB1T/T4/GL/VGL1, passt auch für Vespa 150 VL2T/160 GS VSB1T/180 SS/180-200 Rally, hinten/vorne	23005400	2,80
Gummipuffer Batterie für Vespa PX80-200/PE/ Lusso`98/MY/T5	23005100	1,20
Gummiriemen Batterie für Vespa 150 T2/T3/GS (D)	23077600	9,30
Gummiriemen Batterie für Vespa PK50XL FL/N Plurimatic/P80X-PX80E-Lusso (D)/P125-150X-P200E-PX125-200E/Lusso(e), mit Batterie, passt auch für Vespa 50 Special Elestart/PK50-125 S/PK50 SS/XL/N/Plurimatic/PK125 ETS/N/XL/XL2, L 170mm	90854000	5,90
Gummiriemen Batterie für Vespa PX80-200 E Lusso-T5/Cosa Elestart/PX125-200 E `98/MY/´11, L 200mm	21881200	5,70


23005200 23005500 23005300


23005400 23005100 23077600


90854000 21881200


23077000


23077400


23077500


26217805


23075000



Batteriehalter

Batteriehalter	Art.-Nr.	€
für Vespa 150 T2/T3/GS (D), Edelstahl	23077000	45,00
für Vespa 150 GS (I)	23077500	32,00
für Vespa 160 GS VSB1T/180 SS	23077400	32,00
für Vespa 125 VNB1T/150 VBA/VBB1T/T4/GL/ VGL1, passt auch für Vespa 125 GT/Super/ Sprint/V/Super (e)	26217805	17,00
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/T5	23075000	15,50
für Vespa Cosa	25218500	13,20

ÖKO TIPP

Allgemeine Informationen zum Batteriegesetz (BattG)

Im Lieferumfang vieler Geräte befinden sich Batterien oder Akkus, die zum Betrieb notwendig sind. Im Zusammenhang mit dem Verkauf dieser Batterien oder Akkus sind wir als Vertreiber gemäß dem Batteriegesetz (BattG) verpflichtet unsere Kunden auf folgendes hinzuweisen: Altbatterien dürfen nicht in den Hausmüll. Verbraucher sind gesetzlich verpflichtet Batterien zu einer geeigneten Sammelstelle zu bringen. Ihr könnt eure gebrauchten Batterien auch an unser Versandlager (SIP Scootershop GmbH, Graf-Zeppelin-Str. 9, 86899 Landsberg) schicken. Altbatterien enthalten wertvolle Rohstoffe, die wieder verwertet werden. Batterien und Akkus sind mit dem Symbol einer durchgekreuzten Mülltonne gekennzeichnet.

Die Mülltonne bedeutet: Batterien und Akkus dürfen nicht in den Hausmüll. Die Zeichen unter den Mülltonnen stehen für: Pb für Blei; Cd für Cadmium; Hg für Quecksilber. Diese chemischen Zeichen signalisieren, dass eine bestimmte Grenzmenge der angegebenen chemischen Stoffe in diesem Batterietyp überschritten wird:

HG: mehr als 0,0005 Gewichtsprozent Quecksilber
Cd: mehr als 0,002 Gewichtsprozent Cadmium
Pb: mehr als 0,004 Gewichtsprozent Blei.



Austrovespa 2008, bei Wagna in Österreich

Tuning Kupplung Smallframe

Känguru-Benzin getankt? Spätestens wenn sich eure Vespa nur noch hüpfend in Gang bringen lässt, ist eine Überprüfung der Kupplung unumgänglich. Als Bindeglied zwischen Kurbelwelle und Getriebe ist sie oft hohen Kräften und Verschleiß ausgesetzt. Eine gut funktionierende Kupplung soll unnötigen Schlupf vermeiden, möglichst wenig Verschleiß erzeugen und dabei optimal dosierbar sein. Bei den Smallframe-Motoren ist die Kupplung – anders als bei der PX Version – eine etwas heikle Angelegenheit. Zwar bestehen keine Probleme in Sachen Haltbarkeit, dennoch ist es oft schwierig die richtige Balance zwischen Trennen und Durchrutschen zu finden.

Eine oder sechs Federn?

Bei den Smallframes gibt es 2 Kupplungstypen:

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL

mit einer zentralen Feder. Diese ist in fast allen Smallframes verbaut, ist aber in den Sportversionen für Mädchenhände schwer zu ziehen.

für Vespa PK50 XL FL/HP/XL2/PK125 N/XL2

mit 6 kleinen Federn: die „Cosa" Kupplung für Smallframes aus den neueren Modellen. Passt bei Bearbeitung des Deckels und mit der passenden Andruckplatte alle Smallframe Modelle. Das Ziehen der Kupplung ist ein Genuss. Perfekte Basis für jeden Tuningmotor.



V50



PX XL2





Sport-/Race oder High End?

Die Kupplungen unterscheiden sich wie folgt:

Standard: 1:1 Ersatz für Standard-Motoren, in der Regel Kupplungen mit 3 Korkbelägen

Sport: Um mehr Leistung übertragen zu können, ist eine höhere Reibung in der Kupplung nötig. Stärkere Federn führen zu mehr Anpressdruck, mehr Beläge zu einer größeren Reibfläche. Daher sind hier 4 Korkbeläge und verstärkte Federn angesagt.

Race: Hier werden alle fündig, die mehr Dampf haben und denen die Sport-Kupplungen durchrutschen. Es gibt sie als Carbon-Beläge mit noch besserem Grip oder auch mit 5-6 Kupplungsbelägen. Im High-End Bereich werden meist auch alle anderen Komponenten überarbeitet oder weichen Neukonstruktionen. Diese Sahnestücke arbeiten selbst bei 35PS tadellos.



Standard



Race



Sport

Who is Who?

Neben den bekannten Herstellern tauchen hier vorwiegend folgende Hersteller auf:

RMS: Günstige und gute Kupplungsbeläge mit sehr gutem Preis-Leistungsverhältnis.

SURFLEX: Liefert seit Jahrzehnten sehr hochwertige Kupplungsbeläge, selbst für alte Vespa Modelle.

NEWFREN: Der italienische Traditionshersteller in Sachen Kupplung lässt die Vespa nicht im Stich und hat ein großes Sortiment an Kupplungsbelägen. Für SIP wurden spezielle Carbonbeläge für die Vespa aufgelegt,

DRT: Mit dem Genie aus Treviso, Italien verbindet uns eine lange Freundschaft. Seine Kupplungs- und Getriebehighlights sind eine Augenweide und in allen Preisklassen erhältlich. Hier wird jeder happy, der mehr als 10 PS an seiner Smallframe hat.

ZADRA/FALC/QUATTRINI: Italienische Edelschmieden, die auch im Kupplungsbereich die High-End Piloten nicht im Stich lassen.

MMW: Das derzeit beste Kupplungskonzept auf dem Markt. Engineered in Germany, Made in Germany. Respekt vor dieser Entwicklung. Damit bekommt man leistungsstarke Motoren auch fahrtechnisch in Griff.

Kupplung

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL

Kupplungen sind ein, wenn nicht der wichtigste Bestandteil eines Motors und sorgen für den Kraftschluss zwischen Kurbelwelle und Getriebe. Um mehr Leistung übertragen zu können, ist eine höhere Reibung in der Kupplung nötig. Stärkere Federn führen zu mehr Anpressdruck, mehr Beläge zu einer größeren Reibfläche. Alle Kupplungsbeläge können mit den zum Motortyp passenden, verstärkten Federn kombiniert werden.

Die meisten unserer Kupplungen stammen von dem italienischen Traditionsunternehmen **NEWFREN**, das seit den 50er Jahren Kupplungen für die Vespa Modelle herstellt.

Die Kupplung für die Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL Modelle hat eine starke Zentralfeder und wird einbaufertig mit Korb, Belägen und Trennscheiben geliefert.

Die **Kupplung Standard** hat 3 Korkbeläge und eignet sich für originale Motoren. Die **Sport** hat 4 Kork Beläge und eine verstärkte Feder und ist eine gute Wahl für leicht getunte Motoren und sollte bei keinem Zylinder- oder Auspuffupdate fehlen. Die 4 Carbonbeläge der **Race** haben einen noch besseren Grip und sind die ideale Wahl bei allen stärker getunten Smallframes.

Hinweis: Die Kupplungsbeläge sollten vor der Montage eine Nacht in Öl gelegt werden.

SIP-TIPP Neuer Keil, neue Kupplungsmutter und neue Sicherungsscheibe sind Pflicht. Verstärkte Federn und verstärkte Kupplungsbeläge bei getunten Motoren empfehlenswert. Getriebeöl SAE30 fürs nächtliche Kupplungsbelagbad nicht vergessen.

SIP-COMMUNITY User ‚mthaler01' (über Art.-Nr. 93003000):
„Super! Perfekte Ware!"

SIP-COMMUNITY User ‚Stephan Hahn' (über Art.-Nr. 93490000):
„Easy Einbau, alles passt! Kein Rutschen mehr."

Kupplung NEWFREN		Art.-Nr.	€
Standard	3 Beläge, Kork, 1 Feder, standard	93003000	44,00
Sport	4 Beläge, Kork, 1 Feder, verstärkt	93490000	50,00
Race	4 Beläge, Carbon, 1 Feder, verstärkt	93497000	65,00


93003000






93490000


93497000



Kupplungsbeläge

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL

Bei den Kupplungsbelägen unterscheiden wir

Kupplungsbeläge Standard: 3 Korkbeläge, ohne Trennscheiben und Federn. Für originale Motoren. RMS sind günstige, SURFLEX sehr hochwertige Beläge.

Kupplungsbeläge Sport: 3-4 Korkbeläge, mit Trennscheiben, oft mit verstärkten Federn. Für leicht getunte Motoren. Pflichtprogramm für jeden, der einen größeren Zylinder oder Auspuff montiert. Die Kraftübertragung wird verbessert. NEWFREN und SURLEX sind sehr hochwertige Beläge. MALOSSI hat die stärksten Federn im Lieferumfang.

Kupplungsbeläge RACE: 4 Beläge aus einer speziellen Carbonmischung, mit Trennscheiben und verstärkten Federn. Für getunte Motoren. Der Carbonanteil in den Reibscheiben führt zu einem noch besseren Grip.

SIP-TIPP Neuer Keil, neue Kupplungsmutter und neue Sicherungsscheibe sind Pflicht. Verstärkte Federn für die 3 Belägesets bei getunten Motoren empfehlenswert. Getriebeöl fürs nächtliche Kupplungsbelagbad nicht vergessen. Verstärkte Kupplungskörbe und -sicherungsringe sind bei hohen Drehzahlen eine gute Ergänzung. Für Carbonbeläge empfehlen wir SAE 80W 90 Getriebeöl. Einzelne Beläge eignen sich gut für Kombinationen unterschiedlicher Dicken.

SIP-COMMUNITY User ‚flocki4563' über Art.-Nr. 93070000:
„Preiswert und Gut. Gute Kupplungsbeläge zu kleinem Preis."

SIP-COMMUNITY User ‚Clipper' über Art.-Nr. 93073000:
„Gute Qualität und Passgenauigkeit."

SIP-COMMUNITY User ‚korni' über Art.-Nr. 93110000:
„Perfekte Kraftübertragung! Egal ob bei original oder getunt."


93110000


93497500


52718700

Kupplungsbeläge			Art.-Nr.	€
Standard	RMS	3 Beläge, Kork, d 2,6mm, ohne Scheiben	93070000	9,10
Standard	SURFLEX	3 Beläge, Kork, d 2,6mm, ohne Scheiben	93073000	11,70
Standard	PIAGGIO	3 Beläge, Kork, ohne Scheiben	93076000	17,10
Sport	SURFLEX	3 Beläge, Kork, d 2,5mm, ohne Scheiben, verstärkt	93074000	17,10
Sport	SURFLEX	1 Belag, Kork, d 2,5mm	93074100	6,00
Sport	NEWFREN	4 Beläge, Kork, d 1,9mm, 1 Feder, verstärkt, 3 Scheiben, d 0,8mm	93110000	16,60
Sport	SURFLEX	4 Beläge, Kork, d 1,9mm, 1 Feder, verstärkt, 3 Scheiben, d 0,9mm	93075000	19,90
Sport	MALOSSI	4 Beläge, Kork, d 1,95mm, 1 Feder, verstärkt, 3 Scheiben, d 1,0mm	52718700	24,00
Race	NEWFREN	4 Beläge, Carbon, d 1,9mm, 1 Feder, verstärkt, 3 Scheiben, d 0,9mm	93497500	27,00

d = Stärke von Belag oder Scheibe
Mehr Kupplungsbeläge bei DRT.

Kupplungsfeder


82870000

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL

Um mehr Leistung übertragen zu können, ist eine höhere Reibung in der Kupplung nötig. Mehr Beläge führen zu einer größeren Reibfläche, stärkere Kupplungsfedern führen zu mehr Anpressdruck.

SIP-COMMUNITY User ‚eleCtr00nix' über Art.-Nr. 82870000)
„Perfekt für rutschende Kupplung bei getuntem Motor"

Kupplungsfeder	Art.-Nr.	€
Standard NEWFREN	82850000	5,00
Sport RMS, verstärkt	82871000	6,00
Sport POLINI, verstärkt	82870000	6,70
Sport MALOSSI, verstärkt	29375000	7,50



Kupplung

für Vespa PK50 XL FL/HP/XL2/PK125 N/XL2

Die Kupplung der Vespa PK50 XL FL/HP/XL2/PK125 N/XL2 ist die „Cosa"-Kupplung der Smallframes. Jeder, der nicht über einen Maurer-Handdruck verfügt, wird die leichte Betätigung der Kupplung zu schätzen wissen.

Bei der **PK XL2 Kupplung** wird die Kraft hier wesentlich präziser und effektiver über sechs kreisförmig angeordnete Federn übertragen. Bei Tuningvarianten mit verstärkten Federn ist sie daher immer noch leicht zu betätigen. Sie trennt sehr sauber und mit ihr lässt es sich auch im Stand leicht schalten.

Die **Kupplung Standard** hat 3 Korkbeläge und eignet sich für originale Motoren. Die **Sport** hat 4 Korkbeläge und 6 verstärkte Federn und ist eine gute Wahl für leicht getunte Motoren und sollte bei keinem Zylinder- oder Auspuffupdate fehlen. Die 4 Carbonbeläge der **Race** haben einen noch besseren Grip und sind die ideale Wahl bei allen stärker getunten Smallframes.

FRAGT Die Kupplungstechnik der neueren PK Modelle macht sich auf den alten Smallframes gut.

SIP-TIPP Neuer Keil, neue Kupplungsmutter und neue Sicherungsscheibe sind Pflicht. Verstärkte Federn und verstärkte Kupplungsbeläge bei getunten Motoren empfehlenswert. Getriebeöl SAE 30 bzw. SAE 80W 90 bei der Carbon-Version fürs nächtliche Kupplungsbelagbad nicht vergessen.

SIP-COMMUNITY User ‚klose' über Art.-Nr. 93492000: „Für Tuningzylinder unbedingt zu empfehlen."

Kupplung	Art.-Nr.	€
Standard NEWFREN, 3 Beläge, Kork, 6 Federn	93491000	57,00
Standard PIAGGIO, 3 Beläge, Kork, 6 Federn	93498000	88,00
Sport NEWFREN, 4 Beläge, Kork, 6 Federn, verstärkt	93492000	65,00
Race NEWFREN, 4 Beläge, Carbon, 6 Federn, verst.	93495000	78,00

93491000



93495000

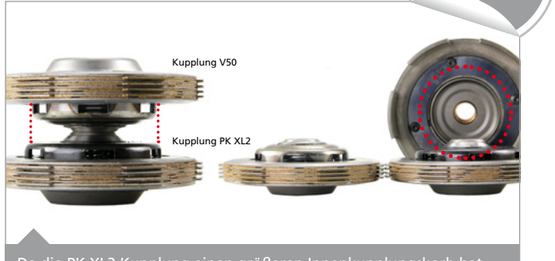
93492000





Getriebeöl MALOSSI SAE 80W 90
Ideal für Carbonbeläge bei extremen Bedingungen
Art.-Nr. M7613468B (1,76 €/100ml) 6,00 €

FAQ Primär ausdrehen PK



Da die PK XL2 Kupplung einen größeren Innenkupplungskorb hat, als die V50 Kupplung, muss bei Verwendung einer XL2 Kupplung in der Primärübersetzung das Innenteil/Deckplatte ausgedreht werden.

Benny, SIP beantwortet:

Passt die PK XL Kupplung in meine alte Smallframe?



Ja und sie funktioniert auch dort perfekt. Die Andruckplatte der XL2 muss mitbestellt werden. Der Kupplungsdeckel muss etwas nachbearbeitet werden oder man greift gleich auf den SIP Kupplungsdeckel zurück. Bei manchen Primärübersetzungen muss das Abdeckblech oder der Primärkorb etwas ausgedreht werden.

Kupplungsbeläge

für Vespa PK50 XL FL/HP/XL2/PK125 N/XL2

Kupplungsbeläge Standard: 3 Korkbeläge, ohne Trennscheiben und Federn. Für originale Motoren. RMS sind günstige, SURLEX sehr hochwertige Beläge.

Kupplungsbeläge Sport: 3-4 Korkbeläge, mit Trennscheiben, oft mit verstärkten Federn. Für leicht getunten Motoren. Pflichtprogramm für jeden, der einen größerern Zylinder oder Auspuff montiert. Die Kraftübertragung wird verbessert. NEWFREN und SURLEX sind sehr hochwertige Beläge. MALOSSI hat die stärksten Federn im Lieferumfang.

Kupplungsbeläge RACE: 4 Beläge aus einer speziellen Carbonmischung, mit Trennscheiben und verstärkten Federn. Für getunte Motoren. Der Carbonanteil in den Reibscheiben führt zu einem noch besseren Grip.

Kupplungsbeläge RACE EVO: 4 Beläge aus einer speziellen Carbonmischung, mit Trennscheiben und verstärkten Federn. Für getunte Motoren. NEWFREN liefert exklusiv für SIP in einer Kleinserie diese Beläge mit einem nochmals höheren Carbonanteil in den Reibscheiben. Die Dosierbarkeit wird spürbar verbessert und eine hohe Lebensdauer erreicht.

SIP-TIPP Neuer Keil, neue Kupplungsmutter und neue Sicherungsscheibe sind Pflicht. Verstärkte Federn für die 3 Belägesets bei getunten Motoren empfehlenswert. Getriebeöl fürs über-nächtliche Kupplungsbelagbad nicht vergessen. Verstärkte Kupplungskörbe und -sicherungsringe sind bei hohen Drehzahlen eine gute Ergänzung. Für Carbonbeläge empfehlen wir SAE 80W 90 Getriebeöl. Einzelne Beläge eignen sich gut für Kombinationen unterschiedlicher Dicken.

SIP-COMMUNITY User ‚S.Kafurke' über Art.-Nr. 93130000: „Perfekt! Super Beläge und die die Federn sind meiner Meinung nach nicht zu Muskeltrainierend.

SIP-COMMUNITY User ‚gerdes' über Art.-Nr. 93135000: „Fein. Endlich keine rutschende Kupplung mehr."

93072000

93135000

93495500

93495700

9313600



Kupplungsbeläge			Art.-Nr.	€
Standard	RMS	3 Beläge, Kork, d 2,45mm, ohne Scheiben	93072000	9,10
Standard	PIAGGIO	3 Beläge, Kork, d 2,45mm, ohne Scheiben	28597400	14,90
Standard	SURFLEX	3 Beläge, Kork, d 2,45 mm, 6 Federn, Standard, 2 Scheiben, d 1,50 mm	93077000	16,90
Standard	SURFLEX	1 Belag, Kork, d 2,45mm	93077100	6,00
Sport	RMS	4 Beläge, Kork, d 2,05mm, 6 Federn, verstärkt, 3 Scheiben, d 0,85mm	93130000	14,90
Sport	NEWFREN	4 Beläge, Kork, d 2,00mm, 12 Federn, verstärkt, 3 Scheiben, d 0,85mm	93135000	21,00
Sport	SURFLEX	4 Beläge, Kork, d 2,00mm, 6 Federn, verstärkt, 3 Scheiben, d 1,00mm	93136000	23,00
Sport	SURFLEX	1 Belag, Kork, d 2,00mm	93136100	6,00
Race	NEWFREN	4 Beläge, Carbon, d 1,95mm, 12 Federn, verstärkt, 3 Scheiben, d 0,90mm	93495500	29,00
Race Evo	NEWFREN	4 Beläge, Carbon, d 1,90mm, 6 Federn, verstärkt, 3 Scheiben, d 0,80mm	93495700	31,00

d = Stärke von Belag oder Scheibe



Kupplungsfedern

für Vespa PK50 XL FL/HP/XL2/PK125 N/XL2

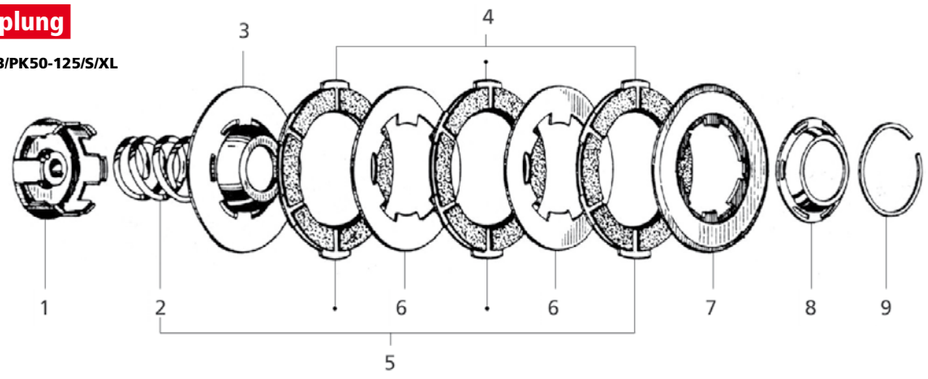
Um mehr Leistung übertragen zu können ist eine höhere Reibung in der Kupplung nötig. Mehr Beläge führen zu einer größeren Reibfläche, stärkere **Kupplungsfedern** führen zu mehr Anpressdruck.

Kupplungsfeder	Art.-Nr.	€
Standard PIAGGIO	82872000	0,60
Sport SIP, L, verstärkt	82875000	1,90
Sport SIP, L, verstärkt, 6 Stück	82875100	10,90
Race SIP, XL, verstärkt	82874100	2,10
Race SIP, XL, verstärkt, 6 Stück	82874000	11,90



Ersatzteile Kupplung

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL

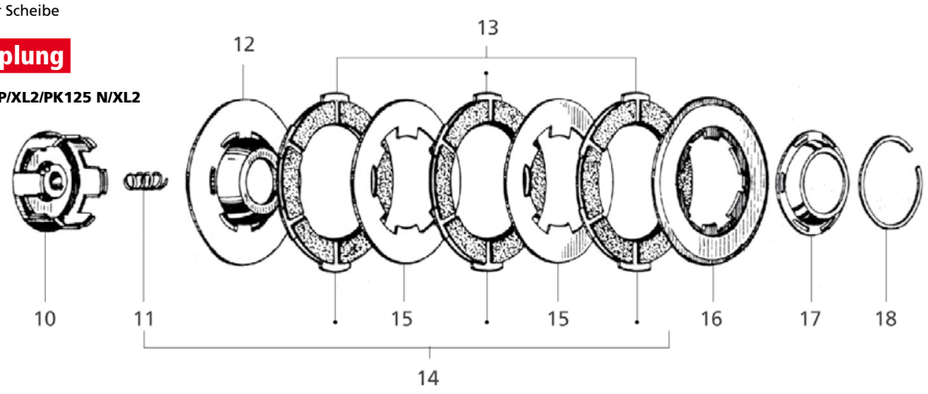


Ersatzteile Kupplung		Art.-Nr.	€
1	Kupplungskorb RMS, Standard	79497000	18,90
1	Kupplungskorb NEWFREN, Standard	79497500	22,90
	Kupplungskorb PIAGGIO, Standard	79497200	35,00
1	Kupplungskorb DRT, Sport, verstärkt	79498300	29,00
2	Kupplungsfeder siehe Seite 397		
3	Kupplungsgrundplatte	79469000	6,50
4/5	Kupplungsbeläge siehe Seite 397		
6	Kupplungstrennscheibe Standard, d 1,5mm	59389000	2,70
6	Kupplungstrennscheibe Sport für 4 Kupplungsbeläge, d 1,0mm	59384000	2,70
6	Kupplungstrennscheibe Sport für 4 Kupplungsbeläge, d 0,8 mm	59384100	2,70
7	Kupplungsfrontscheibe NEWFREN, Standard, d 2,5mm	59387000	6,20
7	Kupplungsfrontscheibe DRT, Standard, verstärkt	59387300	8,90
7	Kupplungsfrontscheibe DRT, Race, verstärkt	59387400	44,00
8	Ölrückhalteblech	15050800	3,50
9	Sicherungsring	79474000	2,20
9	Sicherungsring DRT, gehärtet	79475000	2,40

d = Stärke von Belag oder Scheibe

Ersatzteile Kupplung

für Vespa PK50 XL FL/HP/XL2/PK125 N/XL2



Ersatzteile Kupplung		Art.-Nr.	€
10	Kupplungskorb, Standard	79498000	19,90
10	Kupplungskorb NEWFREN, Standard	79498500	22,90
10	Kupplungskorb PIAGGIO, Standard	79499000	27,00
11	Kupplungsfedern siehe Seite 397		
12	Kupplungsgrundplatte	79470000	11,20
13/15	Kupplungsbeläge siehe Seite 397		
15	Kupplungstrennscheibe Standard, d 1,45mm	28601400	2,70
15	Kupplungstrennscheibe Sport für 4 Kupplungsbeläge, d 1,00mm	28601500	2,70
15	Kupplungstrennscheibe Sport für 4 Kupplungsbeläge, d 0,8mm	28601300	2,70
16	Kupplungsfrontscheibe NEWFREN, Standard	28629700	7,30
16	Kupplungsfrontscheibe DRT, Race, verstärkt	28629800	44,00
17	Ölrückhalteblech	15050900	4,90
18	Sicherungsring	28601900	2,20
18	Sicherungsring DRT, gehärtet	28601800	2,40

Kleinteile Kupplung

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Die hier aufgeführten Kleinteile gehören zum Pflichtaustauschprogramm bei jedem Kupplungsbelagwechsel.
Wer bei diesen Kleinteilen spart, muss es später oft bitter bereuen.


88500000


88540000


87011000


87012000


87050000


87720000

Kleinteile Kupplung		Art.-Nr.	€
1	Sicherungsscheibe Kupplung	88500000	1,20
2	Mutter Kupplung	88540000	1,80
3	Keil Kupplung	87050000	1,20
4	Andruckplatte Kupplung für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL	88200000	3,50
5	Andruckplatte Kupplung für Vespa PK50 XL FL/HP/XL2/PK125 N/XL2	50051000	26,90
6	Feder Andruckplatte für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL	14457000	1,80
7	Feder Andruckplatte für Vespa PK50 XL FL/HP/XL2/PK125 N/XL2	14458000	2,40
8	Trennpilz für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS/90/SS/100/125/PV/ ET3 bis 1°, mit 1 Nase	87700000	5,60
9	Trennpilz für Vespa 50 R/S/Special V5B3/90-100-125-PV-ET3 2°/PK50-125/S/PK50 Lusso/N/Rush/ETS, 2 Nasen	87710000	5,70
10	Trennpilz für Vespa PK50 XL FL/HP/XL2/PK125 N/XL2, verzahnt	87720000	13,90
11	Trennpilz Kit für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS/90/SS/100/125/PV/ ET3 bis 1°, mit 1 Nase	87011000	7,90
12	Trennpilz Kit für Vespa 50 R/S/Special V5B3/90-100-125-PV-ET3 2°/PK50-125/S/PK50 Lusso/N/Rush/ETS, 2 Nasen	87012000	8,90
13	Dichtung Kupplungsdeckel	90898000	2,10

Weitere Ersatzteile Kupplung siehe **www.sip-scootershop.com**

Andruckplatte Kupplung der PK XL2

für Vespa PK50 XL FL/HP/XL2/PK125 N/XL2

Die **PIAGGIO Andruckplatte Kupplung der PK XL2** ist kugelgelagert. Dadurch verkraftet sie mühelos höchste Drehzahlen und arbeitet praktisch verschleißfrei. Ein Verschweißen des Trennpilzes mit der Andruckplatte ist ausgeschlossen, Reibung wird vermindert und etwaiges Kupplungsrupfen beim Anfahren kann verhindert werden. Diese Andruckplatte wird bei allen PX XL2 Kupplungen benötigt.

Die Andruckplatte gibt es auch in einer SIP Version für alle übrigen Vespas. Das Lager wird auf die Höhe der originalen Andruckplatte umgearbeitet.

SIP-TIPP Die Feder Andruckplatte PK XL2 mitbestellen!

SIP-COMMUNITY User „Luca", Puglia, Italy: „Amazing upgrade for my PX. no more clutch vibration"

Andruckplatte	Art.-Nr.	€
PIAGGIO, für Vespa PK50 XL FL/HP/XL2/PK125 N/XL2	50051000	26,90
SIP, für Vespa alle Modelle	50050000	42,00
Feder Andruckplatte	14458000	2,40


50051000


50050000


14458000





40431700

Kupplung DRT §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Die Smallframe Kupplung ist an und für sich ein Dilemma. Normalerweise ist eine 3-Scheiben-Kupplung verbaut. Wird der Motor jedoch nur leicht bearbeitet, reicht diese nicht aus, um die Kraft ausreichend zu übertragen. Schön wäre ein Upgrade auf vier oder fünf Beläge, doch dafür reicht oft der Ausrückweg der Kupplung nicht aus, was dazu führt, dass sie nicht mehr sauber trennt. Der geringe Ausrückweg macht bereits bei Standardbelägen oft Probleme. Durch Fertigungstoleranzen verringert er sich derart, dass die Kupplung nicht mehr vollständig trennen kann. Denis von DRT bietet nun mit der DRT Kupplung eine Lösung für das Problem. Durch die zusätzlichen Beläge besitzt die Kupplung (als 4 oder 5 Scheiben-Variante) genug Reibfläche um das Drehmoment direkt und kraftvoll zu übertragen. Gleichzeitig trennt sie perfekt.

Die **DRT Kupplung** basiert auf der altbewährten V50/PV Kupplung. Denis hat sich jeder Kupplungskomponente angenommen und sie deutlich überarbeitet: Sie besticht jetzt durch eine konkav gewölbte Kupplungsfrontscheibe (Deckscheibe) und eine massive Kupplungsgrundplatte (CNC Fertigung). Hochwertige Materialien sind für Denis ein Muss. In der Kupplungsgrundplatte sind jetzt die Federführungen für die 12 Kupplungsfedern integriert. Der Sicherungsring ist eigens gefertigt und speziell gehärtet. Trennscheiben wie Federn sind ebenfalls extra gefertigt und es gibt sie in verschiedenen Ausführungen. Ein 1mm Spacer für den Kupplungsdeckel schafft dem nötigen zusätzlichen Raum.

In der **Sport-Version** wurde der stabile, originale Kupplungskorb ebenfalls mit Federführungen versehen, so dass immer ein sauberer Federsitz gewährleistet ist. Das universelle Modell wird ohne Beläge-/Scheiben ausgeliefert, so dass die Kupplung mit eigenen Kombinationsmöglichkeiten bestückt werden kann. Die montierte Kupplung ist mit 4 2,5er Kork-Belägen und 3 1,2mm Trennscheiben ausgestattet.

Die **Race-Version** gibt es mit 4 Kork oder 5-6 Carbon-Kupplungsbelägen. Sie wird mit dem Race Kupplungskorb DRT und einem Abzieher ausgeliefert.

FRAGT Wer die Nase voll vom ewigen Kupplungsrutschen hat, dem wird hier eine hochqualitative Möglichkeit mit diversen Kombinationsvarianten zur Optimierung geboten.



40431810

40431700

404318300

High End Kupplung

CNC gefräste Kupplungsgrundplatte mit 12 integrierten Federführungen, 12 verstärkten, grünen Kupplungsfedern, CNC gefräste Deckscheibe, Trennscheiben, Kupplungskorb mit präziser Kupplungsfederaufnahme, gehärteter Sicherungsring, 1mm Spacer für Kupplungsdeckel, montierte Version wird mit Kupplungsbelägen ausgeliefert

SIP-TIPP Die kugelgelagerte Andruckplatte der PK XL nicht vergessen! Für die Kupplung ohne Beläge empfehlen wir 4 2,5er V50/PV Beläge mit 3x 1,2er Trennscheiben. Für 15-25 PS Motoren sollten unterschiedliche Beläge/Scheiben probiert werden, um die für die perfekte Kombination zu finden. Für leistungsstarke Motoren gibt es auch noch stärkere Kupplungsfedern.

SIP-COMMUNITY User , Chiemgauvespa' über Art.-Nr. 40431700: "Top Kupplung. Sehr zu empfehlen."

Kupplung DRT		Art.-Nr.	€
Sport	ohne Beläge, 12 Federn, verstärkt, 3 Scheiben d 1,2mm	40431700	229,00
Sport	4 Beläge d 2,5mm, Kork, 12 Federn, verstärkt, 3 Scheiben d 1,2mm	40431810	249,00
Race	4 Beläge d 2,5mm, Kork, 12 Federn, verstärkt, 3 Scheiben d 1,2mm	40431820	309,00
Race	5 Beläge, Carbon, 12 Federn, verstärkt, 4 Scheiben	40431830	325,00
Race	6 Beläge, Carbon, 12 Federn, verstärkt, 5 Scheiben	40431840	335,00



D.R.T. DENIS RACING TEAM

Kupplungsfedern DRT für DRT-Kupplung

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Um mehr Leistung übertragen zu können, ist eine höhere Reibung in der Kupplung nötig. Mehr Beläge führen zu einer größeren Reibfläche, stärkere Kupplungsfedern zu mehr Anpressdruck.

Die **DRT Federn** sind für die DRT Smallframe Kupplungen entwickelt worden, die mit 8 bzw. bis zu 12 Federn ausgestattet werden können. Durch die unterschiedlichen Härten können alle Motorklassen bestens bedient werden.

Folgende Kombinationen haben sich bewährt:

Standard Motor:	8x grün
Road Tuning:	10x grün
Sport-Tuning 20-25 PS:	12x grün
Race- Tuning: 25-30 PS:	8x grün, 4x blau
Race- Tuning: 30-35 PS:	6x blau, 6x rot

SIP-TIPP Passende Beläge und Trennscheiben mitbestellen. Den verstärkten DRT Korb und Sicherungsring nicht vergessen.

Kupplungsfedern DRT für DRT Kupplung	Art.-Nr.	€
Härte: L, grün, 4 Stck	4043086V	13,00
Härte: XL, blau, 4 Stck	4043086B	13,00
Härte: XXL, rot, 4 Stck	4043086R	13,00



4043086V

4043086B

4043086R



79475000

Sicherungsring Kupplung DRT

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Für alle verstärkten Kupplungen empfehlenswert: gehärteter **Kupplungssicherungsring DRT**

Sicherungsring Kupplung DRT, gehärtet	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL	79475000	2,40
für Vespa PK50 XL FL/HP/XL2/PK125 N/XL2	28601800	2,40

Kupplungsfrontscheibe DRT Race

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Die **DRT Kupplungsfrontscheiben** sind sehr präzise und passgenau gefertigt. Dadurch trennt die Kupplung sehr sauber, die Kraftübertragung wird verbessert und es wird eine optimale Dosierbarkeit erreicht.

Die Scheiben werden aus vergütetem, nitriertem Stahl CNC gefräst. Es gibt sie für beide Smallframe Kupplungstypen. Durch die größere Bauhöhe ist die Verwendung von 4 Kupplungsbelägen mit je 2,5mm oder 5 Belägen (z.B 4x d 1,9mm und 1x d 2,5mm) möglich. Durch das große Angebot an Belägen und Trennscheiben unterschiedlicher Stärken sind hier viele Variationen möglich und sollten auch durchprobiert werden. Ein sauberes Trennen ist dank der größeren Bauhöhe gewährleistet. Für eine Kombination ab 5 Belägen sollte ein DRT Kupplungskorb verwendet werden. Für die Vespa 50-125/PV/ET3 gibt es auch eine Version für die originalen 3 Kupplungsbeläge oder die einfachen Sport/Rennkupplungen mit 4x d 1,9mm Kupplungsbelägen.

Hinweis: Standard Trennscheiben sollten nach DRT Anleitung bearbeitet werden. Auch sollten Standrad Kupplungskörbe entgratet und nachgearbeitet werden.

FRAGT Individuelle Kupplungssetups und damit perfekte Abstimmung auf die Motoren sind möglich.

SIP-TIPP Kupplungsbeläge und Trennscheiben in unterschiedlichen Stärken mitbestellen. Ab 5 Belägen DRT Kupplungskorb und verstärkten DRT Sicherungsring verwenden.



28629800

59387500

Kupplungsfrontscheibe DRT Race	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL, für 4 Kork-Carbonbeläge d 1,9mm/3 Korkbeläge d 2,5mm	59387400	44,00
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL, für 4 Korkbeläge d 2,5mm/ 5 Kork/Carbonbeläge d 1,8/1,9/2,5mm gemischt	59387500	44,00
für Vespa PK50 XL FL/HP/XL2/PK125 N/XL2, für 4 Korkbeläge d 2,5mm/ 5 Kork/Carbonbeläge d 1,8/1,9/2,5mm gemischt	28629800	44,00

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Kupplungsbeläge und Trennscheiben DRT

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Die hier aufgeführten speziellen **Kupplungsbeläge** sind perfekte Ergänzungen für die DRT Kupplungen, können aber auch in anderen Rennkupplungen verbaut werden. Sie zeichnen sich entweder durch ihre Belagstärke von 2,5mm oder ihre Anzahl (4-5 Beläge) aus. Passende Trennscheiben verhindern, dass die Gesamtstärke des Pakets nicht unfahrbar wird. Dennoch wird in den meisten Fällen der DRT Kupplungskorb, die Frontscheibe und auch der Spacer für den Kupplungsdeckel benötigt.

Die **DRT Trennscheiben** ermöglichen durch ihre unterschiedlichen Dicken mehr Kombinationsmöglichkeiten an Kupplungsbelägen. Es können auch unterschiedliche Stärken von Trennscheiben und Belägen kombiniert werden. Je kürzer der Ausrückweg, desto direkter und kraftvoller reagiert die Kupplung. Die Kupplung trennt am besten, wenn der Ausrückweg (Maß, wie stark die Kupplung zusammengedrückt werden kann) mindestens 1,6-1,8mm beträgt.

FRAIT Individuelle Kupplungssetups und damit perfekte Abstimmung auf die Motoren sind möglich.

SIP-TIPP Beläge sorgfältig ölen und überprüfen, dass oberste Trennscheibe nicht an Frontscheibe angeht, ggfs nachbiegen. Neuen Keil, Mutter und verstärkter Sicherungsring benutzen.



93074500





59383000

Kupplungsbeläge und Trennscheiben DRT für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL	Art.-Nr.	€
Kupplungsbeläge SURFLEX Sport, 4 Beläge, Kork, d 2,5mm, ohne Scheiben, verstärkt	93074300	22,90
Kupplungsbeläge DRT Race, 4 Beläge, Kork, d 2,5mm, 3 Scheiben, d 1,2mm	93074400	27,00
Kupplungsbeläge DRT Race, 5 Beläge, Kork, 4x 2,0mm, 1x d 2,5mm, 4 Scheiben, d 0,8mm	93074500	59.00
Kupplungstrennscheiben Kit DRT, 3 Scheiben, d 0,85mm	59381000	10,50
Kupplungstrennscheiben Kit DRT, 3 Scheiben, d 1,2mm	59383000	10,50
Kupplungstrennscheiben Kit DRT, 3 Scheiben, d 1,4mm	59382000	10,50



28601600

Mögliche Kombinationen für eine komplette DRT Kupplung

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL

Korkbeläge und (Stahl-)Trennscheiben, in Verbindung mit Kupplungsgrundplatte 59387500

Korkbeläge		Trennscheiben			
Anzahl	d [mm]	Anzahl	d [mm]	Total mm	Ausrückweg
4	2,5	3	1,2	13,6	2,4
4	2,5	2+1	1,50+1,00	14,0	2,0
4	2,5	3	1,4	14,2	1,8
3+1	2,50+1,90	3	1,5	13,9	2,1
4+1	1,90+2,50	4	1,0	14,1	1,9



93495100

Kupplungsbeläge und Trennscheiben DRT für Vespa PK50 XL FL/HP/XL2/PK125 N/XL2	Art.-Nr.	€
Kupplungsbeläge SURFLEX Sport, 4 Beläge, Kork, d 2,5mm, ohne Scheiben, verstärkt	93495300	22,90
Kupplungsbeläge DRT Race, 4 Beläge, Kork, d 2,3mm, 6 Federn, verstärkt, 3 Scheiben, d 1,20m	93495100	25,00
Kupplungsbeläge DRT Race, 5 Beläge, Carbon, d 1,8 mm, 6 Federn, verstärkt, 4 Scheiben, d 0,8 mm	93495200	65,00
Kupplungstrennscheiben Kit DRT, 3 Scheiben, d 0,85mm	28601600	10,50
Kupplungstrennscheiben Kit DRT, 3 Scheiben, d 1,2mm	28601700	10,50

Kupplungskorb DRT

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

DRT hat den inneren Smallframe **Kupplungskorb** bis zur Perfektion verbessert und rundet damit das Kupplungstuning ab.

Die verstärkten **Sport Kupplungskörbe** eignen sich für leichtes Tuning. In der zweiten Stufe werden in einen verstärkten V50-125/PV/ET3 Korb Aufnahmen für Cosa/DRT 8 bzw. 12 Federn eingearbeitet. Mit der passenden Grundplatte und Federn ist hiermit eine leicht zu ziehende und gut trennende Kupplung aufbaubar.

Die Steigerung dieser Idee findet sich im **Kupplungskorb DRT Race**. Dieser Korb wird CNC gefräst, ist sehr exakt gearbeitet und bietet auch die Möglichkeit, entweder 8 bzw. 12 kleine oder eine große verstärkte Feder zu fahren. Ein passender Abzieher wird mit dem Korb mitgeliefert. Diese Körbe eignen sich auch gut um mit der DRT Kupplungsgrundplatte 4-6 Scheiben Kupplungen aufzubauen.

FRAIT Gut durchdachtes Tuning im Kupplungskorbbereich.

SIP-TIPP Passende DRT Kupplungsgrundplatte und DRT Federn mitbestellen.

SIP-COMMUNITY User zu Art.-Nr. 79498400: " very well made piece of kit, nicely machined and very well thought out, nice to have the option of a big spring or the small cosa style 8 springs!"





79498300





79498600





79424100

Kupplungskorb DRT		Art.-Nr.	€
Sport	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL, verstärkt	79498300	29,00
Sport	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2, verstärkt, für 12 Federn	79498600	47,00
Race	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2, CNC, für 8 Federn, mit Abzieher	79424200	99,00
Race	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2, CNC, für 12 Federn, mit Abzieher	79424100	109,00

Kupplungsgrundplatte DRT Race

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Die **Kupplungsgrundplatte DRT** ist das Gegenstück zu den DRT Kupplungskörben. Die Federaufnahmen bieten Platz für 8 bzw. 12 Federn. Die Grundplatte ist präzise CNC gefertigt und ermöglicht mit Korb und Federn den Aufbau einer DRT Kupplung.

FRAIT Gut durchdachtes Tuning im Kupplungskorbbereich.

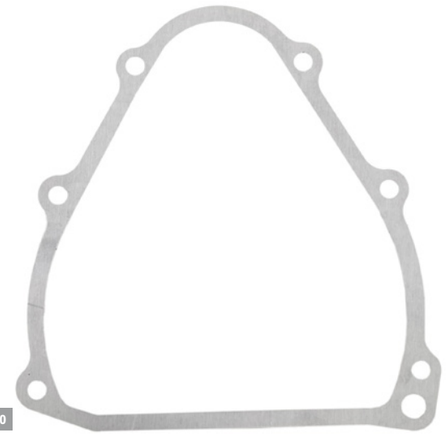
SIP-TIPP Passenden DRT Kupplungskorb und DRT Federn mitbestellen.

Kupplungsgrundplatte DRT Race	Art.-Nr.	€
für 8 Federn	79468000	109,00
für 12 Federn	79467000	109,00





79467000



90898100

Spacer Kupplungsdeckel DRT

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Sobald Kupplungen mit größerer Bauhöhe verwendet werden, um z.B. 4x d 2,5er Kupplungsbeläge oder 5-6x 1,9er Platz zu bieten, reicht der Platz unter dem Standard **Kupplungsdeckel** nicht aus. Der Spacer Kupplungsdeckel stellt diesen Platzbedarf wieder her.

Hinweis: Sollte danach der Reifen am Kupplungsdeckel schleifen, die Felge mit einer Beilagscheibe distanzieren oder auf Breitreifen umbauen.

Spacer Kupplungsdeckel	Art.-Nr.	€
Aluminium, 1,0mm	90898100	12,00
Aluminium, 2,0mm	90898200	12,00

Denis Innocente, Trevignano Italia

DRT-Denis Racing Team

Als Jugendlicher kaufte sich Denis Innocente eine V50 special und veränderte damit sein Leben. Denn kaum hatte er begonnen, den Motor der kleinen Vespa etwas aufzupeppen, wurde er auch schon in die Leistungsspirale hinein gestrudelt.

Schneller, besser, zuverlässiger sollte sein Roller werden. Seine Leidenschaft für den Motorsport wuchs in den folgenden Jahren so weit, dass er sich entschloss, eine eigene Werkstatt zu eröffnen. Kurz darauf kamen einige junge Leute vom Vespa Club in Treviso mit der Bitte auf ihn zu, einige haltbare Langstreckenmotoren für sie zu bauen.

Vor allem ein junger Mann hatte Großes mit seiner Vespa vor: Von Treviso aus wollte er allein auf seiner PX nach Barcelona und zurück fahren. In Spanien angekommen entschied er sich für einen kleinen Umweg zurück nach Hause. Von Lissabon fuhr er über Paris bis hin zum Nordkap und kehrte über Russland zurück nach Italien. Den Motor ließ diese Strecke völlig unbeeindruckt. Deshalb sollte Denis auch für das extrem anspruchsvolle Vittorio Veneto Langstreckenrennen einen Motor für den Club aufbauen.

Nach aufwändigem Tuning war der bald bis auf ein kleines Detail perfekt: Das Getriebe. Deshalb schloss sich Denis mit einigen Fachleuten kurz und entwickelte spezielle Tuning-Gangräder, die ohne sonstige Veränderungen am Motor die Performance zusätzlich ankurbelten. Die Gänge schlugen ein wie eine Granate, und so entwickelte sich aus den fünf Prototypen, die Denis für das Rennen entworfen hatte, binnen weniger Jahre ein beständig wachsendes Unternehmen – DRT.

SIP und DRT: Mit Denis verbindet uns seit Jahren ein freundschaftliches Band und wir kümmern uns um den Vertrieb in Deutschland und vielen anderen Ländern. Viele Ideen wurden schon gemeinsam auf den Weg gebracht. Die Welt soll an dem Genie dieses Mannes teilhaben und wir sind gespannt, was Denis noch so alles ausheckt ;-)






Familie Innocente mit Alex, SIP



Kupplung ZADRA §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

ZADRA Engine components: Valentino Zadra und Lorenzo Stefenelli sind keine Unbekannten im Weltmeisterschaftszirkus der Super Bike Klasse. Keine Frage also, dass sie als Vollblutitaliener ihre 2-Takt Kenntnisse zusammen mit Marco Zadra auch im Vespa Bereich an den Mann bringen. ZADRA hat sich der **PK XL Kupplung** angenommen und diese so umgearbeitet, dass nun 10 verstärkte Federn darin Platz finden. Selbst bei leistungsstarken Motoren hat man nun keine durchrutschende Kupplung mehr und das bei äußerst komfortabler Betätigung. Die Kupplung passt auch auf alle Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL. Dafür wird dann aber noch die Andruckplatte XL2 benötigt und bei manchen Modellen muss der Kupplungsdeckel modifiziert oder auf den SIP Kupplungsdeckel zurückgegriffen werden.

FAZIT ZADRA sagt mit der getunte Version der PK XL2 Kupplung dem Kupplungsrutschen und –durchdrehen Lebewohl.

High End Kupplung

Umgearbeitete PK XL Kupplung, 10 Kupplungsfedern, 4 Kupplungsbeläge d 1,8mm, 3 Trennscheiben d 0,95mm

SIP-TIPP Getriebeöl gleich mitbestellen und die Kupplungsbeläge darin baden!

SIP-COMMUNITY User ‚peter.sjoberg': „No slipping and sliding anymore. Perfect for my Parmakit!"



40445600

Kupplung ZADRA		Art.-Nr.	€
4 Beläge, Kork, d1,8mm, 10 Federn, verstärkt, 3 Scheiben, d 0,95mm		40445600	146,00
4 Beläge, Kork, d 1,8mm, 10+10 Federn, verstärkt XL, 3 Scheiben, d 0,95mm		40445700	165,00

Kupplung QUATTRINI §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL

QUATTRINI hat sich auch erfolgreich des Kupplungsthemas angenommen und eine komplett neu entwickelte Hightech- und CNC-gefräste **Kupplung** auf den Markt gebracht! Beim Saisonabschlussrennen 2007 in Rovigo nagelte das Team QUATTRINI hiermit eine Zeit von 6,87 Sekunden in den Asphalt und sicherte sich erfolgreich Platz 1!

Bei dieser Kupplung sind Federteller und Deckscheibe deutlich massiver und verwindungssicherer ausgeführt. Die Komponenten sind CNC gefertigt und oberflächenvergütet. Sie besteht aus 3 verschiedenen Innen- und einer Außenfeder. Die Feder/n sind mehr vorgespannt als andere Kupplungsfedern, zudem deutlich härter. Eine Kupplung also, die bis zu einem begrenzten Maß das Durchrutschen verhindern kann, jedoch für zarte Mädchenunterarme ungeeignet ist.



FAZIT Dank der unterschiedlichen Federn/ Federhärten durchaus vom zuverlässigen Alltagsroller bis zum Quartermile Sprinter einsetzbar.

High End Kupplung

CNC gefräste Kupplungsgrundplatte, CNC gefräste Deckscheibe, 2 Trennscheiben d 1,50 mm, mit präziser Kupplungsfederaufnahme

SIP-TIPP Die Kupplung ist für die Verwendung der 3-Scheiben Beläge der V50 ausgelegt, gleich mitbestellen! Ein verstärkter Kupplungskorb und Sicherungsring von DRT sind empfehlenswert!





93493100

Kupplung QUATTRINI		Art.-Nr.	€
M1 New	ohne Beläge, 1 / 2 Federn, Härte: verstärkt, 2 Scheiben, d 1,50mm	93493100	175,00

Kupplung FALC §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Der Falke wird nicht müde, denn wer bis zu 35 PS sicher auf die Straße bringen will, braucht eine potente Kupplung. Deshalb hat Lauro Cafforio von **FALC** auch in diesem Bereich ein innovatives Spitzenteil entwickelt.

Die 4 Scheiben **FALC Kupplung** basiert auf dem bekannten Vespa PK XL2 Kupplungssystem. Highlights sind die aus Aluminium CNC gefräste Kupplungsgrundplatte mit 8 integrierten Federführungen und die massive, ebenfalls CNC gefräste Deckscheibe aus Aluminium. Bestückt ist die Kupplung mit überarbeiteten Carbon Kupplungsbelägen und Reibscheiben. An den Innenkorb hat der Meister ebenfalls Hand angelegt: Je nach verwendetem Motorgehäuse muss die Kupplung eventuell direkt im Motor montiert werden. Der originale Kupplungsabzieher und der Kupplungsdeckel können weiterverwendet werden.





93493200

FAZIT Durchdachtes Kupplungssystem, mit dem man Spitzenleistung ohne Kupplungsrutschen auf die Straße bringt! Nicht die Günstigste im Kupplungshimmel, dafür aber eine der Edelsten.

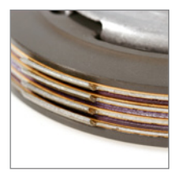
High End Kupplung

CNC gefrästen Kupplungsgrundplatte aus Aluminium mit 8 integrierten Federführungen, 8 verstärkten Kupplungsfedern, Carbon Kupplungsbelägen, speziellen Reibscheiben, einer CNC gefrästen Aluminium Deckscheibe, einer kugelgelagerten XL2 Andruckplatte und einer detaillierten Montage/ Einbauanleitung

SIP-TIPP Die Kupplungsbeläge mindestens 2 Stunden in Getriebeöl einlegen. Beim Einbau neue Kupplungsmutter verwenden.







Kupplung FALC		Art.-Nr.	€
Kupplung FALC	4 Beläge, Carbon, d 1,95mm, 8 Federn, verstärkt, 3 Scheiben, d 1,60mm, mit kugelgelagerter Andruckplatte	93493200	379,00
Kupplungsbeläge FALC	4 Beläge, Carbon, d 1,95mm, ohne Federn, 3 Scheiben, d 1,60mm	93493300	66,00

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Kupplung MMW §

M RACING

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Leistungsjünger aufgepasst: Das Warten hat ein Ende und die Tuningschmiede MMW schreibt die Erfolgsgeschichte der Liedolsheim Kupplung (7 Scheiben Motorrad Kupplung für Lambretta, Gewinner des Scootering Tests für „Heavy duty clutches“) weiter. Mit der Hartz IV Kupplung gibt es jetzt nämlich endlich das Äquivalent dazu: Eine 4-Scheiben-Motorradkupplung für die Smallframe!

Original ist in den Vespa Smallframes eine 3-Scheiben-Kupplung verbaut. Leistungsfähigere Kupplungen haben daher oft das Problem, dass sie nicht vollständig trennen, weil ihr Ausrückweg nicht für die zusätzlichen Beläge ausreicht. Die Hartz 4 Kupplung löst dieses Problem durch Sinterbeläge, die aus einem speziellen Material-Mix gefertigt sind und mehrere Rillen zur Ölführung haben.

Der bessere Öldurchsatz steigert die thermische Belastbarkeit, die dünnen und schwerer zu komprimierenden Beläge halten den benötigten Ausrückweg gering und stellen sicher, dass die Kupplung jederzeit sauber trennt. Da sich die Beläge unter Hitze weniger stark ausdehnen, bleibt der Druckpunkt dabei konstant und genau definiert. Durch den zusätzlichen 4. Belag und die etwas größeren Außenradien der Beläge überträgt die Kupplung das Drehmoment deutlich direkter und kraftvoller.

Die Kupplung hat sich im Rennbetrieb der ESC und DBM mittlerweile in Verbindung mit ü30PS-Setups erfolgreich etabliert. Abhängig von Motorblock und Nebenwelle benötigt die Kupplung einen (0-2mm) Spacer. Ein verstärktes Primärreparaturkit, ein 1 mm Spacer und ein Abzieher sind inklusive. Die Kupplung kommt ohne Keilnut aus.

FREIT Endlich ein Kupplungskit auf dem technischen Niveau moderner Motorräder. Durchdachte Technik und hochwertige Verarbeitung Made in Germany machen sie definitiv jeden Cent wert.

High End Kupplung

Komplett CNC gefertigt aus hochfestem nitrierten Stahl, 4 Sinterbeläge, 3 Trennscheiben, 10 Kupplungsfedern PK XL2 Härte L, inklusive Primärreparaturkit, 1mm Spacer für Kupplungsdeckel und Abzieher.

SIP-TIPP Gleich mitbestellen: Ausrücklager/ Andruckplatte XL2 mit Haltefeder, evtl. Spacer zur Distanzierung des Kupplungsdeckels/Bremstrommel/Hinterrad. Als Getriebeöl 15W40 (mineralisch) nach JASO MA2 verwenden.



93499000



Kupplung MMW	Art.-Nr.	€
Kupplung MMW Hartz4, 4 Beläge, gesintert, 10 Federn, Härte: L, 3 Scheiben	93499000	399,00
Kupplungsbeläge NEWFREN für Hartz4, 4 Beläge, gesintert, 3 Scheiben,	93499200	22,00
Kupplungsbeläge NEWFREN für Hartz4, 2 Beläge, gesintert, 2 Beläge Carbon, 3 Scheiben	93499100	29,00
Kupplungsfeder, Härte: XL, verstärkt	82874100	2,10

Kupplungsdeckel SIP PK XL2

S.I.P. performance

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Die Kupplungsdeckel Smallframe folgen dem Schicksal vieler Piaggio-Produkte. Die Produktion wurde vor langem eingestellt. Auf dem Gebrauchtteilemarkt wird es auch immer schwieriger, gute Deckel zu finden. Und da es ein Paradoxon ist, ein großes Sortiment an High-End Kupplungen zu haben, aber keine Deckel mehr dazu, hat SIP das Problem abgeschafft.

Präzision, hohe Festigkeit und Maßgenauigkeit zeichnen die neuen **SIP Vespa PK XL2 Kupplungsdeckel** aus. Sie sind hochwertig geschmiedet, aufwändig CNC nachgearbeitet und oberflächenveredelt. Die Außenkontur wurde verstärkt. Eine erweiterte Bearbeitung des Innenbereichs ist möglich, damit Conversion Kupplungen darin Platz finden. Das einseitig geschlossene Lager ist ebenfalls eingebaut. Die Kupplungsdeckel passen nahezu auf alle Smallframes mit Schaltgetriebe Plug&Play. Für eine optimale Nutzung empfehlen wir die Verwendung der bekannten PK XL2 Kupplung mit ihrer kugelgelagerten Andruckplatte. Damit erhält man dann eine zuverlässig trennende und leicht zu ziehende Kupplung. Ideal für Sport- oder Alltagseinsatz.

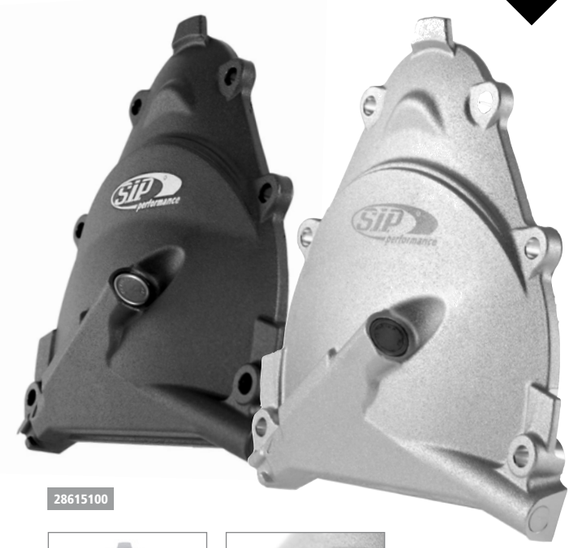
Breitreifen- oder Tubeless-Fahrer müssen am Deckel einen Hauch wegnehmen oder die Felge unterlegen.

FREIT Sinnvoll gelagert, hochwertig be- und verarbeitet, ideales Upgrade um endlich problemfrei die bessere XL2 Kupplung fahren zu können.

Kupplungsdeckel XL2 Aluminium/ CNC/ geschmiedet

Aluminium, gesenkgeschmiedet, CNC nachgearbeitet, eloxiert.

SIP-TIPP Kupplungsarm, Druckhebel, Feder und eine Dichtung mitbestellen. PK XL2 Kupplung und PK XL2 Andruckplatte sind ebenfalls nötig.



28615100

28615000

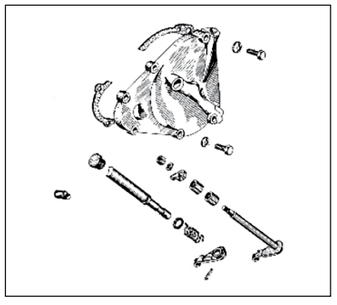




Kupplungsdeckel SIP PK XL2	Art.-Nr.	€
für Vespa PK50 XL FL/HP/XL2/PK125 N/XL2, passt auch Vespa 50-125/PV/ET3/ PK50-125/S/SS/XL, silber	28615000	99,00
für Vespa PK50 XL FL/HP/XL2/PK125 N/XL2, passt auch PK50-125/S/SS/XL, schwarz	28615100	99,00

ERSATZTEILKATALOG : EXPLOSIONSZEICHNUNGEN

Weitere Ersatzteile für den Kupplungsdeckel unter
www.sip-scootershop.com/ersatzteile





Julia, SIP beantwortet:

Beim Kuppeln fällt mir fast der Arm ab – gibt´s da keine Lösung?

Doch! Der Kupplungshebel SERIE PRO hier unten ist nicht nur was für Rennfahrer. Seilzug in der äußersten Rastung einhängen und die Kupplung kuppelt wie Butter. So wird die Fahrt durch die Stadt, von Ampel zu Ampel, wieder zum reinsten Vergnügen!

Kupplungshebel SERIE PRO by MRP

für Vespa PK50 XL FL/HP/XL2/PK125 N/XL2

Mit diesem Hebel hat man die Möglichkeit, die Bedienbarkeit der Kupplung ohne Aufwand zu optimieren. Dazu muss nicht der Hebel umgebogen oder geschweißt werden: Einfach den Seilzugnippel die passende Nut einhängen. Die Nut kann ohne Entfernen oder Lösen des Seilzugnippels gewechselt werden.

SIP-TIPP Seilzug weiter nach außen -> Kupplung geht leichter zu ziehen. Seilzug weiter nach innen -> Kupplung hat mehr Ausrückweg.

Kupplungshebel	Art.-Nr.	€
Kupplungshebel SERIE PRO	22159302	32,00



22159302

Kupplung wechseln Smallframe



Bremstrommel, Bremsankerplatte und Kupplungsdeckel demontieren.



Andruckplatte mit breitem Schlitzschraubendreher aushebeln indem man die Feder kippt



Sicherungsblech mit Schraubendreher nach hinten biegen, damit die Mutter zugänglich ist.



Mutter Kupplung öffnen und mit Sicherungsscheibe entfernen. Kupplung dafür blockieren (Schraubendreher oder Kolbenstopper Art.-Nr. BU4931).



Kupplungsabzieher (Art.-Nr. 93310000) montieren, dann Schraube eindrehen. Kupplung entnehmen.



Mit Kupplungsmontagehilfe (Art.-Nr. 93300000) Kupplung komprimieren. Sicherungsring Kupplung entfernen. Beläge entnehmen.



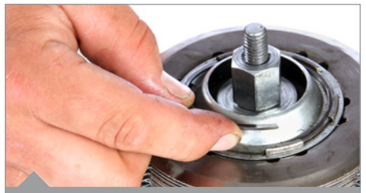
Mutter lösen um Feder (z.B. Art.-Nr. 82870000) zu wechseln, wenn gewünscht.



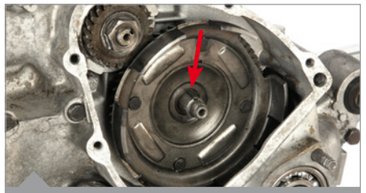
Mutter wieder montieren und im Wechsel Korkbelag und Trennscheibe mit reichlich Getriebeöl (Art.-Nr. 14050000) montieren.



Kupplungsfrontscheibe (z.B. Art.-Nr. 59387000) montieren, darauf achten, dass die Kupplungsfinnen alle in Flucht übereinander stehen.



Ölrückhalteblech und Sicherungsring wieder montieren.



Keil (Art.-Nr. 87050000) auf Nebenwelle montieren. Vorsicht: Keil fällt leicht aus der Nut! Drehen der Hauptwelle erleichtert Montage der Kupplung.



Kupplung vorsichtig auf Nebenwelle mit Halbmondkeil schieben.



Sicherungsscheibe (Art.-Nr. 88500000) und Mutter (Art.-Nr. 88540000) Kupplung wieder montieren, 45 Nm.



Sicherungsblech mit Schraubendreher an Mutter drücken.



Andruckplatte und Feder wieder einsetzen. Kupplungsdeckel montieren, 12 Nm. Seilzug einhängen und einstellen - Fertig!

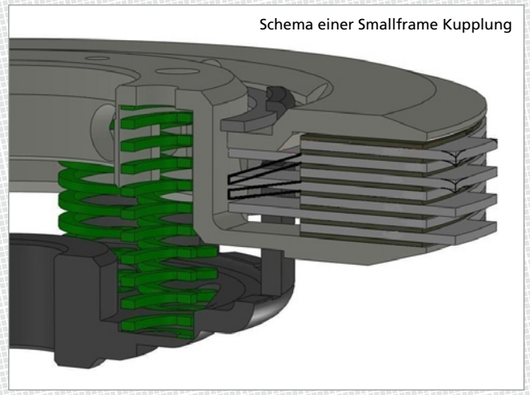
WERKSTATT GESUCHT? SIP DEALERLOCATOR: **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM/DEALERLOCATOR**

Technik Kupplung 1

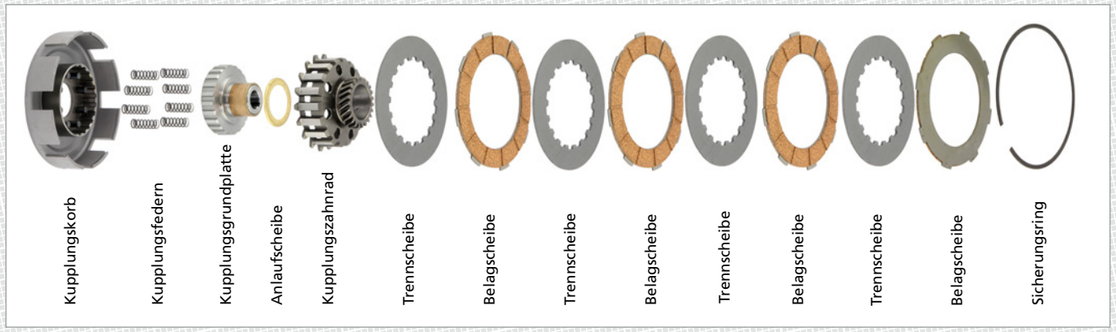
TECH TIPP

Was leistet die Kupplung?

Bei der Vespa wird die Antriebskraft der Kurbelwelle durch ein nasslaufendes Kupplungs-System an das Getriebe weitergeleitet. Die Kupplung hat dabei mehrere Aufgaben: Zum einen – und das ist wichtig für einen reibungslosen Schaltvorgang – trennt sie den Antrieb (d.h.: die rotierende Kurbelwelle) vom Getriebe, so dass bei gezogenem Kupplungshebel kein Drehmoment an das Hinterrad übertragen wird. Zum anderen kann über die Kupplung die Drehmomentübertragung beim Anfahren reguliert werden. Der Fahrer nutzt die Kupplung dabei progressiv („lässt sie kommen") und dosiert die Kraft, die tatsächlich an das Hinterrad übertragen wird, dadurch, wie weit er den Kupplungshebel zieht. Die Drehzahldifferenz zwischen den Reibscheiben mal dem Drehmoment ist physikalisch gesehen eine Arbeit, die in Reibungswärme umgewandelt wird. Diese wird vorerst in der Kupplung gespeichert und nach und nach an ihre Umgebung verteilt, u.a. an das Getriebeöl. Die Vorteile einer solchen Nasskupplung gegenüber einer Trockenkupplung (z.B. Ducati) sind u.a. die bessere Wärmeableitung und der gute Schutz vor äußeren Einflüssen wie Schmutz und Wasser.



Schema einer Smallframe Kupplung



Schema einer „Cosa" Kupplung

Funktionsweise

Im Reibpaket sind die Reibscheiben abwechselnd innen und außen verzahnt. Die innen verzahnten Stahlscheiben greifen formschlüssig in die Nabe (auch Kupplungszahnrad, Innenkorb), die außen verzahnten (Stahlblech mit Belag) in den Korb. Bei Wideframe Vespas sind noch die Belagscheiben innen verzahnt. Das Reibpaket wird mittels einer oder mehrerer Kupplungsfedern zu einem kompakten Sandwich zusammengedrückt. Mehr Druck bedeutet mehr Reibung und somit mehr Drehmoment. Bei voller Federkraft muss die Kupplung mehr Drehmoment übertragen als der Motor maximal zur Verfügung stellen kann, sonst rutscht die Kupplung wenn sie es gerade nicht soll. Zieht man den Kupplungshebel, so wird die Kraft der Federn auf das Reibpaket aufgehoben. Die Reibscheiben können sich dann unabhängig zueinander bewegen und übertragen nicht länger Kraft an das Hinterrad.

Kupplungsbeläge

Die Halbwertszeit einer Kupplung hängt von zwei Faktoren ab: Motorleistung und Benutzung. Wird die Kupplung in einem originalen Roller nicht über Gebühr beansprucht und das Getriebeöl regelmäßig gewechselt, kann sie sehr lange halten. Sprintstarts, altes, falsches oder zu wenig Öl oder stark getunte Motoren bringen eine Standardkupplung jedoch schnell an ihre Grenzen. Das macht sich meist dadurch bemerkbar, dass die Reibscheiben überhitzen und sich der braune Korkbelag schwarz färbt. Verbrannte Korkscheiben haben dabei einen ganz bestimmten Geruch: Sie riechen nach Motorschaden. Ob und wie man seiner Kupplung ein Upgrade verpasst, hängt vor allem von Leistung und Drehzahlniveau des Motors ab und davon, wie man diese nutzen möchte. Die meisten leicht getunten Motoren kann man weiterhin mit einer Standardkupplung fahren, solange man hochwertige Einzelkomponenten verwendet. Ein weiteres Upgrade ist die Verwendung eines Kits mit mehr Reibscheiben. Für Smallframe-Kupplungen und die 6-/7/...-Federn Kupplungen der Largeframes heißt das: Ein 4-Scheiben Setup oder auch der Wechsel zur „Cosa"-Kupplung. Die größere Reibfläche und höhere Belastbarkeit der Kupplung wird allerdings durch dünnere Beläge erkauft, deren dünne Stahlflanken üble Klinken in die Wangen des Kupplungskorbs hämmern. Die Folge ist eine schlechte Dosierbarkeit der Kupplung, da sich die Scheiben nicht mehr frei im Kupplungskorb verschieben lassen. Versucht man, mehr Beläge als vorgesehen auf engem Raum unterzubringen, entsteht auch oft ein anderes Problem: Der verbleibende Ausrückweg ist zu gering, als dass die Kupplung bei gezogenem Hebel vollständig trennen könnte. Alternativ gibt es mittlerweile auch für die Vespa Reibscheiben, deren Beläge keinen Kork, sondern Carbon- und Harzverbindungen enthalten. Verglichen mit Standardkorbbelägen sind diese neuen Beläge auf höhere Temperaturen ausgelegt und damit besser für hohe Belastungen (z.B. Einsatz im Rennsport) geeignet. Auch diese modernen Beläge haben jeweils spezifische Gripp-Levels und benötigen teilweise härtere Federn sowie spezielles Getriebeöl um optimal arbeiten zu können. Mittlerweile gibt es für die Vespa High-End Kupplungen mit bis zu 6 Belagscheiben und größeren Kupplungskörben. Hier stellen sich dann neue Probleme, es müssen Kupplungsdeckel ausgefräst oder distanziert werden um mehr Platz zu schaffen.

Was passt wo?



Zum besseren Verständnis geben wir bei Kupplungskörben den Außen- und Innen-Ø an. z.B. Ø 115mm oder Ø 108mm. Bei Belägen und Trennscheiben geben wir den Innen-Ø der Körbe an. z.B. Kupplungsbeläge PX200 Ø 108mm.

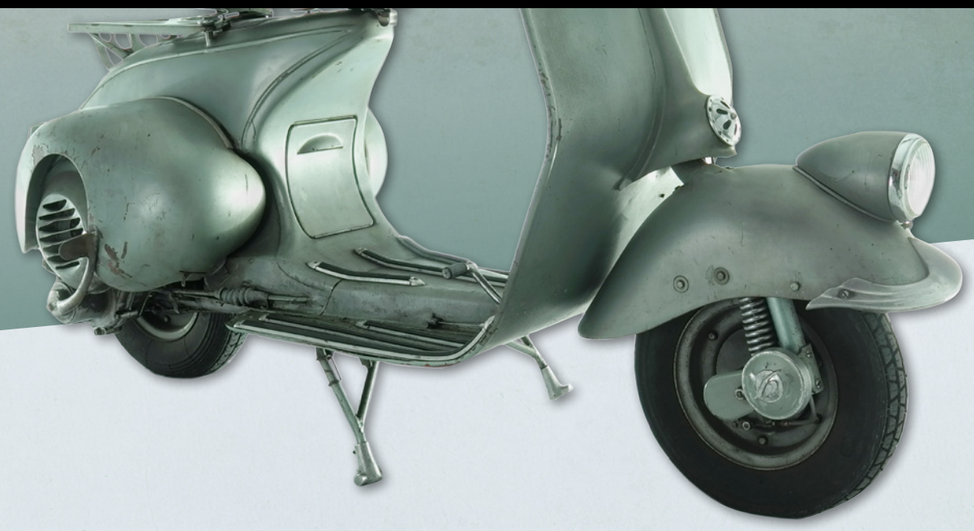


Ausgedrehter Kupplungsdeckel und Spacer für ausreichend Platz bei der Verwendung von größeren Kupplungskörben.

Fortsetzung auf Seite 447

DIE SIP COMMUNITY ONLINE, MIT 100.000 NUTZERN: **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM/COMMUNITY**

Vespa Lizenzbauten



Abgebildete Roller: Sammlung Robin Davy

Art.-Nr. 95048000 Art.-Nr. 95040800 Art.-Nr. 95051000

Als PIAGGIO 1946 die erste Vespa auf den Markt brachte, hätte sich wohl keiner träumen lassen, wie heiß begehrt die kleinen Flitzer auch außerhalb der italienischen Landesgrenzen sein würden. Was also tun, wenn sich plötzlich die ganze Welt ihr eigenes Stückchen Dolce Vita in der heimischen Garage wünscht? Ganz einfach: Lizenzen zur ausländischen Produktion vergeben…

Deutschland

Hoffmann: Bereits 1949 erteilte PIAGGIO die erste Lizenz an Jakob Oswald Hoffmann. Zwischen 1950 und 1954 rollten im rheinischen Lintorf zahlreiche ‚Lampe Unten' (darunter auch das Sondermodell ‚Königin' mit dem charakteristischen zweiten Scheinwerfer) vom Band. Beendet wurde die Zusammenarbeit, als der Rollerboom in Deutschland Mitte der 50er Jahre abebbte und die zunehmend erschwinglichen Kleinwagen die Vespa als Statussymbol ablösten. Weitere Infos: **http://bit.ly/hoffmannstory**

Frankreich

ACMA: Von 1951 bis 1962 wurden in Frankreich nicht nur klassische Vespa mit 125ccm und 150ccm gebaut, die Ateliers de Construction de Motocycles et Accessoires (ACMA) produzierten auch zwei wirkliche Exoten: Die Vespa TAP56 (eine mit Kanone und Munition kampfbereit aufgerüstete 150er Vespa), und die bisher einzige vierrädrige Vespe: Das 400ccm starke Vespa Car.

Großbritannien

Douglas: Ebenfalls 1951 rollte in Bristol die erste, im vereinigten Königreich produzierte, Vespa vom Band. Bis 1965 wurden im Douglas Werk vor allem Standardmodelle der Vespa mit 125ccm produziert. Die 1961 gebaute ‚Sportique' blieb das einzige 150er Modell und ‚exotischere' Vespen wurden weiterhin aus Italien importiert.

Spanien

MotoVespa: Aus dem Süden in den Süden hieß es 1952, als Moto Vespa in der Nähe von Madrid die Produktion der italienischen Flitzern aufnahm. Neben den klassischen 125ccm und 150cm Modellen, wurden dort auch Mischformen wie die spanische GS, eine 75ccm PK und die TX200 (ein T5 Rahmen mit PX200 Motor) gebaut. Die Produktion lief bis in die frühen 90er Jahre.

Belgien

MISA: Die Produktion der Motor Industry SA deckte zwischen 1954 und 1962 nicht nur den belgischen Vespa-Bedarf, sondern bediente - dank eines intelligenten Distributionssystems – den kompletten Markt der BeNeLux-Staaten. Neben der Vespa 125, 150 und GS150 lief hier auch das erste APE-Modell vom Band.



Deutschland

Messerschmitt: Mit der Augsburger Firma Messerschmitt erlebte die Vespa-Produktion ein weiteres kurzes Gastspiel im Nachkriegsdeutschland. Vor allem die GS150 wurde hier ab 1955 gebaut. Anfang der 60er Jahre wurde die Lizenz jedoch nicht weiter verlängert, da PIAGGIO genug Kapazitäten hatte, den relativ kleinen deutschen Markt rein über den Export aus Italien zu bedienen.

Indien

Bajaj: 1960 unterzeichneten PIAGGIO und die Bajaj Ltd einen Lizenzvertrag und legten den Grundstein für eine neue Fabrik, aus der nur zwei Jahre später bereits die 10.000ste Vespa rollte. 1971 wurde die Lizenz aufgrund des allgemeinen indischen Privatisierungsprogramms nicht weiter verlängert. Seither baut Bajaj jedoch unter Eigenregie eine Kopie der Vespa: die sog. Chetak.

Taiwan

Taiwan Vespa Company: In Taiwan wurde die Vespa oft produziert, zusammengebaut und auch kopiert. Offiziell wurde 1965 eine Lizenz an die Taiwan Vespa Co. Ltd vergeben. Ende der 70er Jahre arbeitete PIAGGIO auch mit dem Herstellern PGO und TGB zusammen. Bis in die 90er Jahre wurde die Vespa in Taiwan produziert, darunter auch limitierte Modelle wie die 110ccm PK.



Indonesien

DMVI: Auch in Indonesien wurde die Vespa unter Lizenz produziert. Zwischen 1972 und 2001 baute die PT Danmotor Vespa Indonesia limitierte Modelle für den indonesischen Markt.

Indien

LML: Die Lohia Machines Ltd erhielt 1983 die Lizenz zum Bau und Vertrieb der Vespa und nahm die Produktion diverser Modelle auf, die teilweise speziell auf die Bedürfnisse des indischen Marktes zugeschnitten waren. Darunter die ‚Select' und ‚Supremo' (T5-, bzw. Cosa-Derivate). Obwohl die offizielle Lizenz 1999 endete, produziert LML noch heute die in den USA weit verbreitete ‚Stella' und die LML „Star", eine Abwandlung der Vespa PX, 2-Takt und 4-Takt.

Indien

APSL: Die Vespa PL170 (eine modifizierte V50 mit 100ccm Motor und 170kg möglicher Zuladung) ist vielleicht bekannter als ihr Hersteller. Auch die indische Andhra Pradesh Scooters Ltd. produzierte ab 1984 Vespa Smallframes. Diese hatten jedoch, verglichen mit den zeitgleich produzierten und wesentlich moderneren LML Modellen keine wirkliche Durchschlagskraft auf dem indischen Markt und so endete die Zusammenarbeit von APSL und PIAGGIO bereits nach wenigen Jahren.

Neben den Lizenzbauten gibt es natürlich noch viele landestypisch ausgeprägte Vespa-Modelle, bspw. für den dänischen oder schweizer Markt oder die Allstate für den nordamerikanischen Markt. Diese Modelle wurden aber alle in Italien produziert und dann exportiert, hier handelt es sich somit nicht um Lizenzbauten.



Vespa Hoffmann



Vespa Hoffmann „Königin"



Vespa Douglas



Vespa ACMA



SIP Mann Alex am Großglockner -
Da muss die Kupplung etwas aushalten !

Tuning
Kupplung Largeframe

Nichts nervt mehr, als eine rutschende oder rupfende Kupplung. Ein Motor kann noch so viel Drehmoment oder Drehzahlen haben, wenn die Kupplung diese nicht über das Getriebe auf das Hinterrad überträgt, bringt die ganze Leistung nichts. Die Anforderungen an die Kupplungen sind vielfältig. Tourenfahrer fordern ihren Kupplungen viele tausend Kilometer in wenigen Tagen ab. Leistungsfans erreichen mit 210er Motoren gerne mal um die 40 PS. Die Kupplung sollte einen guten Schleifpunkt haben, leicht zu bedienen sein und lange halten. Um allen Ansprüchen zu genügen, haben wir ein großes Sortiment an Kupplungen, Körben und Belägen. Hier der Überblick:

Welcher Durchmesser: 92, 108, oder 115mm?

Wir geben bei Kupplungen den Außendurchmesser des Korbes, bzw. der Scheiben/Beläge und den Innendurchmesser an. Es gibt folgende Durchmesser:

92/85mm: verbaut in den alten 125er Modellen: Vespa 98/125 V1-15T/ V30-33T/ VM1-2T/VU1T/VN1T -> 06000. Hier sind die Kupplungsbeläge innen verzahnt.

108/96mm: verbaut in allen 125-150er, außer GS: Vespa 125 VN1T 06001 -->/VNA/VNB/GT/GTR/TS/Super/150 VL1-3/VB1/VD/VGL1/VBA/VBB/VGLA-B/GL/Sprint/V/Super/PX80-150/PE/Lusso bis `94. Bei den älteren Modellen sind die Kupplungsbeläge, bei den jüngeren die Trennscheiben innen verzahnt. Die Kupplungszahnräder gibt es mit 20, 21 und 22 Zähnen. Kupplungen können untereinander getauscht werden, wenn die passende Unterlegscheibe verwendet wird. Kupplungsbeläge können in derselben Bauart getauscht werden. Diese Kupplung hat 6 Federn.

115/108mm: verbaut in der Königsklasse: Vespa 150 GS/160 GS/180 SS/ Rally/PX `95->/T5/Cosa. Die Kupplung gibt es mit 6 (GS/Rally 180) und 7 Federn. In den jüngsten PX und Cosa Modellen wurde die „Cosa 2" Kupplung verbaut. Dieses Topmodell hat 8 Federn. Der Aufbau unterscheidet sich zu ihren Vorgängern. Beste Kraftübertragung bei leichter Bedienbarkeit. Alle 115er Kupplungen gibt es mit 20, 21, 22 und 23 Zähnen. Mit einem passenden Primärritzel und kleinen Modifikationen an Kupplungsdeckel und Motorgehäuse können diese Kupplungen auch in den klassischen 125-150ern gefahren werden.



Kupplung Standard 108/96mm



Kupplung „COSA 2" 108/96mm

Sport-/Race oder High End?

Die Kupplungen unterscheiden sich wie folgt:

Standard: 1:1 Ersatz für Standard-Motoren, in der Regel Kupplungen mit 3 Korkbelägen.

Sport: Um mehr Leistung übertragen zu können, ist eine höhere Reibung in der Kupplung nötig. Stärkere Federn führen zu mehr Anpressdruck, mehr Beläge zu einer größeren Reibfläche. Daher sind hier 4 Korkbeläge und verstärkte Federn angesagt.

Race: Hier werden alle fündig, die mehr Dampf haben und denen die Sport-Kupplungen durchrutschen. Es gibt sie als Carbon-Beläge mit noch besserem Grip oder auch mit 5-6 Kupplungsbelägen. Im High-End Bereich werden meist auch alle anderen Komponenten überarbeitet oder weichen Neukonstruktionen. Diese Sahnestücke arbeiten selbst bei 40PS tadellos.



Kupplung Standard



Kupplung Sport





Kupplung Race

Who is Who?

Neben den bekannten Herstellern tauchen hier vorwiegend folgende Hersteller auf:

RMS: Günstige und gute Kupplungsbeläge mit sehr gutem Preis-Leistungsverhältnis.

SURFLEX: Liefert seit Jahrzehnten sehr hochwertige Kupplungsbeläge, selbst für alte Vespa Modelle. Das Oldtimerprogramm kann sich sehen lassen.

NEWFREN: Der italienische Traditionshersteller in Sachen Kupplung lässt die Vespa nicht im Stich und hat ein großes Sortiment an Kupplungsbelägen. Für SIP wurden spezielle Carbonbeläge für die Vespa aufgelegt.

DRT: Mit dem Genie aus Treviso, Italien verbindet uns eine lange Freundschaft. Seine Kupplungs- und Getriebehighlights sind eine Augenweide und in allen Preisklassen erhältlich.

MMW/S&S: Die High-Tec-Schmieden aus Deutschland liefern perfekte Kupplungskörbe für die COSA Kupplung.

SIP: Um die Qualität der Cosa 2 Kupplung zu erhöhen, haben wir uns entschlossen, einige Teile neu zu produzieren. Diese Kupplung ist in all unseren Touren- und Rennmotoren verbaut.

Welches Zahnrad?

Bei den 108mm und 115mm Kupplungen gibt es neben den Standardgrößen eine große Variation an Kupplungszahnrädern. Die meisten Zahnräder können untereinander getauscht werden. Nur bei wenigen Kombinationen ist auch ein passendes Primärzahnrad nötig. Somit kann auf einfache und schnelle Weise die Übersetzung angepasst werden. Tuningzylinder in der 125/150er Klasse verlangen z.B oft nach einer längeren Übersetzung (21-23Z). Eine Tabelle im Technikteil hilft, den Überblick zu behalten.



Kupplung Standard

für Vespa 125 VNB2T-TS/150 VBB-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso -> `94/T5/Cosa 1

Kupplungen sind ein, wenn nicht der wichtigste Bestandteil eines Motors und sorgen für den Kraftschluss zwischen Kurbelwelle und Getriebe. Um mehr Leistung übertragen zu können ist eine höhere Reibung in der Kupplung nötig. Stärkere Federn führen zu mehr Anpressdruck, mehr Beläge zu einer größeren Reibfläche. Alle Kupplungsbeläge können mit den zum Motortyp passenden, verstärkten Federn kombiniert werden. Die meisten unserer Kupplungen stammen von den italienischen Traditionsunternehmen **NEWFREN** und **SURFLEX**. Beide stellen seit den 50er Jahren Kupplungen für die Vespa Modelle her. Die kleine Kupplung mit Øa **108mm** und Øi **96mm** ist in allen 125-150er (außer GS/T5 und Cosa 1) von 1961-1994 verbaut. Bei den älteren Modellen sind die Kupplungsbeläge, bei den jüngeren die Trennscheiben innen verzahnt. Die Kupplungszahnräder gibt es mit 20, 21 und 22 Zähnen. Die Kupplungen können untereinander getauscht werden, wenn die passende Unterlegscheibe verwendet wird. Kupplungsbeläge können in derselben Bauart getauscht werden. Diese Kupplung hat 6 Federn und 3 Beläge. Die große **115/108mm** Kupplung ist in den älteren Modelle der Königsklasse verbaut: Vespa 150 GS/160 GS/180 SS/Rally/PX200/PE ->`94/T5/Cosa 1. Hier können die Kupplungen ab der Rally 180 untereinander getauscht werden. Der größere Durchmesser sorgt für mehr Reibfläche. Die Kupplung gibt es mit 6 (GS/Rally 180) und 7 Federn und sie ist standardmäßig mit 3 Belägen ausgestattet. Für getunte Motoren empfehlen wir verstärkte Federn und 4 Kupplungsbeläge. Die Kupplungsbeläge sollten vor der Montage eine Nacht in Öl gelegt werden.

FREIT Ideal für originale Motoren. Ein Austausch ist bei jedem größeren Kundendienst empfehlenswert.

SIP-TIPP Neuer Keil, neue Kronenmutter und Käfig sind Pflicht. Verstärkte Federn und verstärkte Kupplungsbeläge bei getunten Motoren empfehlenswert. Getriebeöl SAE30 fürs nächtliche Kupplungsbelagbad nicht vergessen. Die Ø 108mm PX Kupplungen können auch in Vespa Sprint/Sprint Veloce/GTR/GT/TS/T4/GL/VNB-VBB Modelle eingebaut werden, wenn dafür die passende Unterlegscheibe (3mm) vorhanden ist. Deshalb U-Scheibe Art.-Nr. 11351960 gleich mitbestellen.

SIP-COMMUNITY User ‚pierre' (über Art.-Nr. 93004000): „Perfect replacement. Not so expensive and perfect fit!"

Martin, SIP beantwortet:

Sind die Kupplungen einbaufertig?



Ja. Wir empfehlen jedoch, jede zusammengebaute Kupplung nochmals zu zerlegen und die Beläge in Getriebeöl einzulegen. Dann ist man 100% sicher, dass die nicht zu trocken sind.

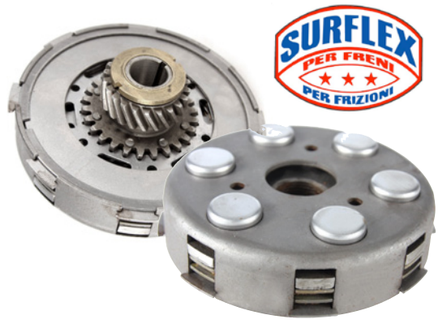


9302000



93002000

93020000



93211700

Kupplung Standard		Art.-Nr.	€
SURFLEX	für Vespa 125 VNB2-3T/150 VBB1T/VGLB 043465 ->/GL, Ø 108mm, Z 22, 3 Beläge, Kork	93007000	159,00
NEWFREN	für Vespa 125 VNB4-6T/GT/GTR 1°/Super/TS 1°/150 VBB2T/GL/Sprint/V 1°/Super 1°, Ø 108mm, Z 22, 3 Beläge, Kork	93006000	89,00
NEWFREN	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/P125X VNX1T -> 146313/P150X VLX1T -> 264564/ P150S, Ø 108mm, Z 22, 3 Beläge, Kork	93002000	89,00
NEWFREN	für Vespa PX100 E/P125X VNX1T 146341->/P150X VLX1T 264565->/PX150 E/Lusso bis `94, Ø 108mm, Z 21, 3 Beläge, Kork	93001000	89,00
NEWFREN	für Vespa P80/P80E/P80X/PX80-125 E/Lusso, Ø 108mm, Z 20, 3 Beläge, Kork	93000000	85,00
SURFLEX	für Vespa 150 GS VS1T/VD1TS, passt auch für VS2-5T, Ø 115mm, Z 22, 3 Beläge, Kork	93211500	198,00
SURFLEX	für Vespa 150 GS VS5M 0063169 ->/160 GS, Ø 115mm, Z 22, 3 Beläge, Kork	93211700	198,00
SURFLEX	für Vespa 180 SS, Ø 115mm, Z 22, 3 Beläge, Kork	93211800	198,00
SURFLEX	für Vespa 180 Rally VSD1T, Ø 115mm, Z 22, 3 Beläge, Kork	93211400	198,00
BAJAJ	für Vespa 180 Rally VSD1T, Ø 115mm, Z 22, 3 Beläge, Kork	93005000	69,00
NEWFREN	für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso ->`94/Cosa 1, Ø 115mm, Z 23, 3 Beläge, Kork	93020000	89,00
PIAGGIO	für Vespa T5 Ø 115mm, Z 20, 3 Beläge, Kork	24583100	95,00
LML	für Vespa Cosa 1 125/150, Ø 115mm, Z 21, 3 Beläge, Kork	93004000	59,00

Kupplungsbeläge Standard

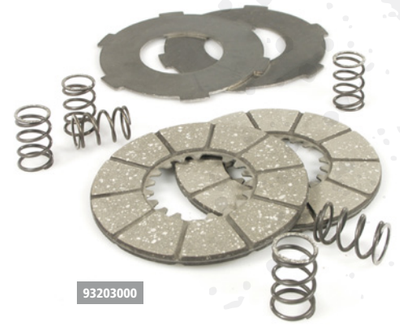
für Vespa 98/125 V1-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso -> `94/T5/Cosa 1

Die **Standard Kupplungsbeläge** gibt es zusammen mit Trennscheiben und Federn oder auch nur als Kork Kupplungsbeläge-Set. Bei den älteren Vespas sind die Beläge innen verzahnt. Ab der Vespa 125 VNA2T 081469 ->/150 VBA/GS VS5 sind die Trennscheiben verzahnt. Daneben unterscheiden sich die Beläge – neben ihrem Durchmesser - auch noch in ihrer Dicke sowie in Stärke und Anzahl ihrer Federn. **MEC EUR** sind günstige, **PIAGGIO, NEWFREN** und **SURLEX** sind sehr hochwertige Beläge. Für getunte Motoren empfehlen wir mindestens verstärkte Federn, besser Sport/Race Kupplungsbeläge. Die Kupplungsbeläge sollten vor der Montage eine Nacht in Öl gelegt werden.

FREIT Ideal für originale Motoren. Ein Austausch ist bei jedem größeren Kundendienst empfehlenswert.

SIP-TIPP Neuer Keil, neue Kronenmutter und Käfig sind Pflicht. Verstärkte Federn und verstärkte Kupplungsbeläge bei getunten Motoren empfehlenswert. Getriebeöl SAE30 fürs nächtliche Kupplungsbelagbad nicht vergessen. Einzelne Beläge eignen sich gut für Kombinationen unterschiedlicher Dicken.

SIP-COMMUNITY User ‚klose' (über Art.-Nr. 93051000):„Gut und Günstig"
SIP-COMMUNITY User ‚luca' (über Art.-Nr. 93050000): „Good as the original"



93203000



93201000



93050000



93202000



93061000

Kupplungsbeläge Standard		Art.-Nr.	€
SURFLEX	für Vespa 98/125 V1-15T/V30-33T/Ape A1-15T, 2 Beläge, Kork, innen verzahnt, d 4,0mm, Ø 85mm	93203100	22,00
SURFLEX	für Vespa 98/125 V1-15T/V30-33T/Ape A1-15T, 2 Beläge, Kork, innen verzahnt, d 4,0mm, 6 Federn, 2 Scheiben, d 1,5mm, Ø 85mm	93203000	35,00
SURFLEX	für Vespa 125 VM1-2T/VU1T/VN1T -> 06000/Ape B AB1-4T, 3 Beläge, Kork, innen verzahnt, d 3,05mm, Ø 85mm	93207100	24,00
SURFLEX	für Vespa 125 VM1-2T/VU1T/VN1T -> 06000/Ape B AB1-4T, 3 Beläge, Kork, innen verzahnt, d 3,05mm, 6 Federn, 3 Scheiben, d 1,0mm, Ø 85mm	93207000	38,00
SURFLEX	für Vespa 125 VN1T 06001 ->/-> VNA2T 081468/ACMA/150 VL1-3T/VB1T/VD1-2T/VGL1T, 3 Beläge, Kork, innen verzahnt, d 3,25mm, Ø 96mm	93201000	22,00
SURFLEX	für Vespa 125 VN1T 06001 ->/-> VNA2T 081468/ACMA/150 VL1-3T/VB1T/VD1-2T/VGL1T, 3 Beläge, Kork, innen verzahnt, d 3,25mm, 6 Federn, 3 Scheiben, d 1,15mm, Ø 96mm	93204000	35,00
MEC EUR	für Vespa 125 VNA2T 081469 ->/VNB/GT/GTR/TS/Super/150 VBA/VBB/VGLA-B/GL/Sprint/V/Super/PX80-150/ PE/Lusso bis `94, 3 Beläge, Kork, 2x3,25mm, 1x2,1mm, Ø 96mm	93050000	8,50
SURFLEX	für Vespa 125 VNA2T 081469 ->/VNB/GT/GTR/TS/Super/150 VBA/VBB/VGLA-B/GL/Sprint/V/Super/PX80-150/ PE/Lusso bis `94, 3 Beläge, Kork, 2x3,1mm, 1x1,9mm, Ø 96mm	93051000	14,30
PIAGGIO	für Vespa 125 VNA2T 081469 ->/VNB/GT/GTR/TS/Super/150 VBA/VBB/VGLA-B/GL/Sprint/V/Super/PX80-150/ PE/Lusso bis `94, 3 Beläge, Kork, 2x3,1mm, 1x1,9mm, Ø 96mm	93052000	17,90
SURFLEX	für Vespa 125 VNA2T 081469 ->/VNB/GT/GTR/TS/Super/150 VBA/VBB/VGLA-B/GL/Sprint/V/Super/PX80-150/ PE/Lusso bis `94, 3 Beläge, Kork, d 2x3,2mm, 1x2,0mm, 6 Federn, 2 Scheiben, d 1,5mm, Ø 96mm	93053000	24,90
SURFLEX	für Vespa 150 GS VS1T/VD1TS, 3 Beläge, Kork, d 3,2mm, Ø 108mm	93208000	24,00
SURFLEX	für Vespa 150 GS VS1T/VD1TS, 3 Beläge, Kork, d 3,2mm, 6 Federn, 3 Scheiben, d 1,0mm, Ø 108mm	93208100	35,00
SURFLEX	für Vespa 150 GS VS2-5T -> VS5M 0063168, 3 Beläge, Kork, d 3,05mm, Ø 108mm	93202000	24,00
SURFLEX	für Vespa 150 GS VS2-5T -> VS5M 0063168, 3 Beläge, Kork, d 3,05mm, 6 Federn, 3 Scheiben, d 1,0mm, Ø 108mm	93202100	35,00
MEC EUR	für Vespa 150 GS VS5M 0063169 ->/160 GS/180 SS/180-200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso -> `94/Cosa 1/T5, 3 Beläge, Kork, 2x3,2mm, 1x2,4mm, Ø 108mm	93060000	10,50
SURFLEX	für Vespa 150 GS VS5M 0063169 ->/160 GS/180 SS/180-200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso -> `94/Cosa 1/T5, 3 Beläge, Kork, 2x3,05mm, 1x2,3mm, Ø 108mm	93061000	12,00
PIAGGIO	für Vespa 150 GS VS5M 0063169 ->/160 GS/180 SS/180-200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso -> `94/Cosa 1/T5, 3 Beläge, Kork, 2x 3,1mm, 1x 2,3mm, Ø 108mm	93067000	18,90
SURFLEX	für Vespa 150 GS VS5M 0063169 ->/160 GS, 3 Beläge, Kork, d 3,1mm, 6 Federn, 2 Scheiben, d 1,5mm, Ø 108mm	93065000	22,00
SURFLEX	für Vespa 180 SS/180 Rally -> VSD1T 0014740, 3 Beläge, Kork, d 2x3,05mm, 1x2,55mm, 6 Federn, 2 Scheiben, d 1,55mm, Ø 108mm	93063000	24,00
SURFLEX	für Vespa 180 Rally VSD1T 0014741 ->/200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso -> `94/Cosa 1/T5, 3 Beläge, Kork, d 2x3,05mm, 1x2,3mm, 7 Federn, 2 Scheiben, d 1,5mm, Ø 108mm	93064000	24,90

d = Stärke von Belag oder Scheibe

Kupplung NEWFREN Sport §

für Vespa 125 VNB2T-TS/150 VBB-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso -> `94/T5/Cosa 1

Gerade bei der Largeframe ist es unbedingt notwendig, Tuningmaßnahmen nicht nur auf den Zylinder zu beschränken, sondern auch die Peripherie des Motors entsprechend anzupassen.

Dank der stärkeren Federn und des zusätzlichen (vierten) Kupplungsbelags kann die **Sport Kupplung** die Kraft deutlich besser vom Motor zum Getriebe übertragen, als die Standard Version. Durchrutschen adé! Die Sport Kupplung von **NEWFREN** gibt es mit 108/96 mm und 115/108mm.

Mit einem passenden Primärritzel und kleinen Modifikationen am Ölführungssteg im Kupplungsdeckel und im Motorgehäuse können die 115er Kupplungen auch in den 125-150ern gefahren werden.

Durch unterschiedliche Kupplungszahnräder kann zudem die Übersetzung verändert werden.

FAZIT Perfekte Ergänzung für Road-Tuning!

SIP-TIPP Neuer Keil, neue Kronenmutter und Käfig sind Pflicht. Verstärkte Federn als Variationsmöglichkeit empfehlenswert. Getriebeöl SAE30 fürs nächtliche Kupplungsbelagbad nicht vergessen. Die Ø 108mm PX Kupplungen können auch in Vespa Sprint/ Sprint Veloce/GTR/GT/TS/T4/GL/VNB-VBB Modelle eingebaut werden, wenn dafür die passende Unterlegscheibe (3mm) vorhanden ist. Deshalb U-Scheibe Art.-Nr. 11351960 gleich mitbestellen.

SIP-COMMUNITY User ‚Chiemgauvespa' (über Art.-Nr. 93150000): „Lässt sich super ziehen. Gute Verarbeitung zum kleinen Preis. Passt sehr schön zum 139 Malossi auf 80er."

SIP-COMMUNITY User ‚lingmau' (über Art.-Nr. 93010000): „Zu empfehlen. Sehr gute Verarbeitung."



Pierre, SIP beantwortet:

Meine Kupplung trennt nicht, warum?

Wenn der Roller trotz gezogener Kupplung im 1. Gang losfährt, trennt die Kupplung nicht mehr . Dann gibt es mehrere Gründe:

- Seilzug ist nicht straff genug gespannt oder hakt in der Bowde
- Kupplungsbeläge sind gewellt, die Trennscheiben nicht 100% plan
- zu viele Kupplungbeläge in der Kupplung oder Korb dafür nicht geeignet dadurch Ausrückweg zu kurz
- Beläge oder Trennscheiben haken aufgrund Fertigungstoleranzen im Kupplungskorb -> Nachfeilen
- Trennpilz, Andruckplatte und/oder Messing-Anlaufscheibe sind verschlissen -> erneuern
- Ausrückhebel beschädigt
- Korb ist von den Nasen der Beläge eingeschlagen -> gerade feilen oder erneuern
- zu wenig oder falsches Öl –> Ölwechsel, bei Rennkupplungen immer ca. 100ml mehr Öl zugeben!

Brake&ClutchTechnology NEWFREN



93151000



93010000

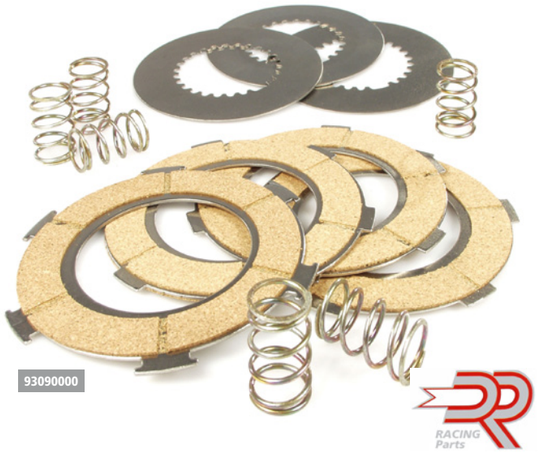


93010000



93010000

Kupplung NEWFREN Sport		Art.-Nr.	€
für Vespa 125 VNB4-6T/GT/GTR 1°/Super/TS 1°/150 VBB2T/GL/Sprint/V 1°/Super 1°, Ø 96mm, Z 22, 4 Beläge, Kork		93006100	85,00
für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/P125X VNX1T -> 146313/P150X VLX1T -> 264564/P150S, Ø 108mm, Z 22, 4 Beläge, Kork		93150000	85,00
für Vespa PX100 E/P125X VNX1T 146341->/P150X VLX1T 264565->/PX150 E/Lusso bis `94, Ø 108mm, Z 21, 4 Beläge, Kork		93151000	85,00
für Vespa Cosa 1 125/150, Ø 115mm, Z 21, 4 Beläge, Kork		93036000	75,00
für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso ->`94/Cosa 1, Ø 115mm, Z 23, 4 Beläge, Kork		93010000	85,00



93090000



93111000

MALOSSI



Kupplungsbeläge Sport/Race §

für Vespa 125 VNA2T 081469->TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso -> `94/T5/Cosa 1

Bei den Kupplungsbelägen unterscheiden wir:

Kupplungsbeläge Sport: 4 Korkbeläge, mit Trennscheiben und verstärkten Federn. Für leicht getunten Motoren. Pflichtprogramm für jeden, der einen größeren Zylinder oder Auspuff montiert. Die Kraftübertragung wird verbessert. Die D.R. sind sehr hochwertige Beläge mit angenehm zu ziehenden Federn. MALOSSI hat die stärksten Federn im Lieferumfang – gerade bei 210er Motoren eine beliebte Ergänzung.

Kupplungsbeläge RACE EVO: 4 Beläge aus einer speziellen Carbonmischung, mit Trennscheiben und verstärkten Federn. Für getunte Motoren. **NEWFREN** liefert exklusiv für SIP in einer Kleinserie diese Beläge mit einem nochmals höheren Carbonanteil und dadurch einem noch besseren Grip in den Reibscheiben. Die Dosierbarkeit wird spürbar verbessert und eine hohe Lebensdauer erreicht. Für Carbonbeläge empfehlen wir SAE 80W 90 Getriebeöl.

FAZIT Pflichtprogramm bei jeder Tuningmaßnahme.

SIP-TIPP Neuer Keil, neue Kupplungsmutter und neue Sicherungsscheibe sind Pflicht. Verstärkte Federn als Variation und Kombination bei getunten Motoren empfehlenswert. Getriebeöl fürs über-nächtliche Kupplungsbelagbad nicht vergessen. Für Carbonbeläge empfehlen wir SAE 80W 90 Getriebeöl. Verstärkte Kupplungskörbe und -sicherungsringe sind bei hohen Drehzahlen eine gute Ergänzung. Einzelne Beläge eignen sich gut für Kombinationen unterschiedlicher Dicken.

SIP-COMMUNITY User ‚hanseman215' (über Art.-Nr. 93090000): „Wer nicht direkt eine neue Kulu verbauen möchte, ist hier gut bedient."

SIP-COMMUNITY User ‚stossi' (über Art.-Nr. 93111000): „Federn gehen ziemlich streng, aber ist der einzige Weg, Tuningpower zu bändigen."



93117000

Kupplungsbeläge Sport/Race			Art.-Nr.	€
Sport	D.R.	für Vespa 125 VNA2T 081469 ->/VNB/GT/GTR/TS/Super/150 VBA/VBB/VGLA-B/GL/Sprint/V/Super/ PX80-150/PE/Lusso bis `94, 4 Beläge, Kork, 6 Federn, 3 Scheiben	93090000	17,90
Sport	MALOSSI	für Vespa 125 VNA2T 081469 ->/VNB/GT/GTR/TS/Super/150 VBA/VBB/VGLA-B/GL/Sprint/V/Super/ PX80-150/PE/Lusso bis `94, 4 Beläge, Kork, 6 Federn, 3 Scheiben	93112000	27,00
Race Evo	NEWFREN	für Vespa 125 VNA2T 081469 ->/VNB/GT/GTR/TS/Super/150 VBA/VBB/VGLA-B/GL/Sprint/V/Super/ PX80-150/PE/Lusso bis `94, 4 Beläge, Carbon, 6 Federn, 3 Scheiben	93097000	32,00
Sport	D.R.	für Vespa 150 GS VS5M 0063169 ->/160 GS/180 SS/180-200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso -> `94/Cosa 1/T5, 4 Beläge, Kork, 7 Federn, 3 Scheiben	93100000	18,90
Sport	MALOSSI	für Vespa 150 GS VS5M 0063169 ->/160 GS/180 SS/180-200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso -> `94/Cosa 1/T5, 4 Beläge, Kork, 7 Federn, 3 Scheiben	93111000	27,00
Race Evo	NEWFREN	für Vespa 150 GS VS5M 0063169 ->/160 GS/180 SS/180-200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso -> `94/Cosa 1/T5, 4 Beläge, Carbon, 7 Federn, 3 Scheiben	93117000	35,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Kupplungsfedern

für Vespa 98/125 V1-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/ PE/Lusso -> `94/T5/Cosa 1

Oft werden bei Motorüberholungen oder Tuningmaßnahmen Kleinigkeiten wie etwa Kupplungsfedern vernachlässigt. Um eine größtmögliche Reibung zu ermöglichen, pressen die Kupplungsfedern die Beläge an die Trennscheiben. Dabei wirken ihnen hohe mechanische Kräften entgegen. Nur wenn die Reibung zwischen den Kupplungsscheiben das Drehmoment der Kurbelwelle übersteigt, kann die Motorleistung optimal an das Getriebe weitergegeben werden. Mit der Zeit verlieren die Federn an Kraft oder können sogar brechen. Daher sollten sie frühzeitig ausgetauscht werden.

Wir empfehlen auch bereits bei kleineren Tuningmaßnahmen entsprechend verstärkte Federn (erhältlich in unterschiedlichen Härtegraden) zu verbauen, um die freigesetzte Power auch auf die Straße zu bringen.

FAZIT Ob Service oder Tuning: An Kupplungsfedern sollte man nicht sparen!

SIP-TIPP Kupplungsmontagehilfe und Kronenmutterschlüssel erleichtern die Arbeit. Neue Kronenmutter und Käfig nicht vergessen.

SIP-COMMUNITY User ‚flocki4563' (über Art.-Nr. 82850000): „Wichtiges Kleinteil. Beim Wechsel nicht vergessen!"

SIP-COMMUNITY User ‚Gabriel01' (über Art.-Nr. 93120000): „Super Sache. Ein Muss bei getunten Motoren und leichtem Lüfterrad."

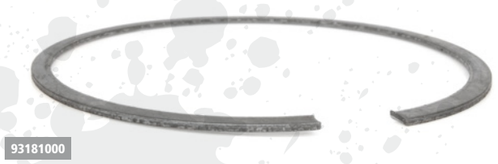

82830000


21868600


10090828

Kupplungsfedern			Art.-Nr.	€
Standard		für Vespa 98/125 V1-15T/V30-33T/VM/VU/VN1T ->06000, 6 Stck	21868600	11,90
Standard		für Vespa 125 VN1T 06001->TS/150 VL1->T4/160 GS/180 SS/Rally/PX/PE/Lusso ->`94/T5/Cosa 1	82880000	1,60
Sport	SIP	für Vespa 125 VN1T 06001->TS/150 VL1->T4/160 GS/180 SS/Rally/PX/PE/Lusso ->`94/T5/Cosa 1, Härte L	82810000	1,60
Sport	SIP	für Vespa 125 VN1T 06001->TS/150 VL1->T4/160 GS/180 SS/180 Rally VSD1T -> 0014740/PX80-150/PE/Lusso ->`94, Härte L, 6 Stck	82820000	9,50
Sport	SIP	für Vespa 180 Rally VSD1T 0014741->/PX200/PE/Lusso ->`94/T5/Cosa 1, Härte L, 7 Stck	82830000	10,90
Sport	PINASCO	für Vespa 125 VN1T 06001->TS/150 VL1->T4/160 GS/180 SS/Rally/PX/PE/Lusso ->`94/T5/ Cosa 1, Härte L, mit gelochtem Federteller, 7 Stck	10090828	18,90
Race	MALOSSI	für Vespa 125 VN1T 06001->TS/150 VL1->T4/160 GS/180 SS/180 Rally VSD1T -> 0014740/PX80-150/PE/Lusso ->`94, Härte XL, 6 Stck	29402900	10,90
Race	MALOSSI	für Vespa 180 Rally VSD1T 0014741->/PX200/PE/Lusso ->`94/T5/Cosa 1, Härte XL, 7 Stck	29458600	12,90


93180000


93181000

Sicherungsring Kupplungskorb

für Vespa 98/125 V1-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/ PE/Lusso -> `94/T5/Cosa

Der **Sicherungsring Kupplungskorb** gehört zu den wichtigsten Kleinteilen der Kupplung und sollte bei jedem Öffnen der Kupplung geprüft und gegebenenfalls ausgetauscht werden. Leicht verbogene Ringe oder nachlassende Spannkraft können zum Aufspringen der Kupplung führen. Das zieht Folgeschäden nach sich und kann eine Weiterfahrt verhindern.

Verstärkte Sicherungsringe sind bei allen Tuningmotoren empfehlenswert. Die SURFLEX Ringe sind breiter als die Standard. Der SIP Ring für die PX200 hat eine stärkere Spannkraft und darüber hinaus noch Bohrungen, um eine leichtere Montage mit einer Sicherungsringzange zu ermöglichen.

Sicherungsring Kupplungskorb	Art.-Nr.	€
für Vespa 98/125 V1-15T/V30-33T/VM/VU/VN1T ->06000, Ø 85mm	93171000	4,90
für Vespa 125 VN1T 06001 ->/VNA-TS/150 VL1-3T/VB1T/VD1-2T/VGL1T/VBA-T4/PX80-150/PE/Lusso bis `94, Ø 96mm	93170000	2,30
für Vespa 125 VN1T 06001 ->/VNA-TS/150 VL1-3T/VB1T/VD1-2T/VGL1T/VBA-T4/PX80-150/PE/Lusso bis `94, SURFLEX verstärkt, Ø 96mm	93172000	4,50
für Vespa 150 GS/160 GS/180 SS/180-200 Rally/P200E/PX200 E/PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/T5/Cosa, Ø 108mm	93180000	2,50
für Vespa 150 GS/160 GS/180 SS/180-200 Rally/P200E/PX200 E/PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/T5/Cosa, SURFLEX verstärkt, Ø 108mm	93181000	4,70
für Vespa 150 GS/160 GS/180 SS/180-200 Rally/P200E/PX200 E/PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/T5/Cosa, SIP, verstärkt, Ø 108mm	93182000	4,50

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

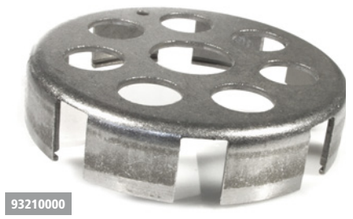
Kupplungskorb Standard

für Vespa 98/125 V1-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/ PE/Lusso -> `94/T5/Cosa 1

Kupplungskörbe gehören zu den typischen Verschleißteilen der Kupplung. Mit der Zeit reißt das Material ein, die Körbe biegen sich auf, die Führungen schlagen aus. Daher sollten die Körbe von Zeit zu Zeit kontrolliert und ausgetauscht werden. Wer einen getunten Motor fährt, sollte einen Sport oder Race Kupplungskorb fahren.

SIP-TIPP Neue Kronenmutter, Käfig, Andruckplatte mit Trennpilz nicht vergessen. Neue Kupplungsbeläge sind bei einem solchen Tausch ebenfalls empfehlenswert.


93211000


93210000


93211750


93211720

Kupplungskorb Standard	Art.-Nr.	€
für Vespa 98/125 V1-15T/V30-33T/VM/VU/VN1T ->06000, Øa 92mm, Øi 85mm	93211720	24,00
für Vespa 125 VN1T 06001 ->/VNA-TS/150 VL1-3T/VB1T/VD1-2T/VGL1T/VBA-T4/PX80-150/PE/Lusso bis `94, Øa 108mm, Øi 96mm	93200000	8,90
für Vespa 150 GS/160 GS, Ø 108mm	93211000	19,00
für Vespa 180 SS/180 Rally -> VSD1T 0014740, Ø 108mm	93211750	27,00
für Vespa 180 Rally VSD 14741 ->/200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso -> `94/Cosa 1/T5, Øa 115mm, Øi 108mm	93210000	9,40

Kupplungskorb SIP Sport §

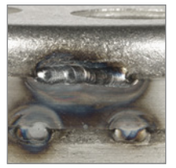
für Vespa 125 VN1T 06001->TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/ PX80-200/PE/Lusso -> `94/T5/Cosa 1

Bei getunten Motoren kommt es aufgrund hoher Drehzahlen des Öfteren zum Aufklappen der Kupplungskörbe. Um dem entgegenzutreten, bieten wir **Kupplungskörbe mit Außenring** an. Der Ring ist aus einem Stück und wird mit dem Kupplungskorb verschweißt. Dadurch kann sich der Korb nicht mehr aufbiegen und der Sicherungsring bleibt in seiner Nut. Wir empfehlen, die Kupplungsbeläge leicht anzupassen um ein Haken der Beläge zu vermeiden. Einfach mit einer Feile ein wenig einschleifen.

FAZIT Die günstigste Art des verstärkten Kupplungskorbes

SIP-TIPP Der verstärkte Sicherungsring von SURFLEX ist ein Muss. Neue Andruckplatte, Trennpilz und Kronenmutter mit Käfig nicht vergessen.

SIP-COMMUNITY User ‚Pierre' (über Art.-Nr. 93231000): „Strong enough, and very usefull for big kits!"




93220000


93231000

Kupplungskorb SIP Sport mit Ring	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 VN1T 06001 ->/VNA-TS/150 VL1-3T/VB1T/VD1-2T/VGL1T/VBA-T4/PX80-150/PE/Lusso bis `94, Øa 108mm, Øi 96mm, mit Ring	93220000	45,00
für Vespa 180 Rally VSD 14741 ->/200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso -> `94/Cosa 1/T5, Øa 115mm, Øi 108mm, mit Ring	93231000	45,00





93206000

Außenring für Kupplungskorb

für Vespa 125 VN1T 06001->TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/ PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Largeframe-Tuner aufgepasst! Endlich eine kostengünstige Alternative zu den verstärkten Kupplungskörben. Bei getunten Motoren kommt es aufgrund hoher Drehzahlen des Öfteren zum Aufklappen der Kupplungskörbe. Um dem entgegenzutreten, bieten wir euch verstärkte **Außenringe** an. Die halten euren Kupplungskorb bei den nächsten Vollgas-Ausfahrten in Form.

Die Ringe wurden hochpräzise mit dem Laser in Form geschnitten und müssen nur noch auf euren vorhandenen Korb aufgepresst und festgeschweißt werden. Die Ringe haben spezielle Vertiefungen, damit die Kupplungsbeläge sich nicht daran verhaken. Bei den 200er Modellen kann es nötig sein, das Motorgehäuse leicht zu bearbeiten.

FREIT Preiswerte Alternative zu den verstärkten Kupplungskörben für alle, die gerne selber basteln, pressen und schweißen.

SIP-TIPP Wenn die Kupplung ohnehin ausgebaut ist, gleich die Beläge wechseln!

Außenring für Kupplungskorb	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 VN1T 06001 ->/VNA-TS/150 VL1-3T/VB1T/VD1-2T/VGL1T/VBA-T4/PX80-150/PE/Lusso bis `94, Ø 108mm	93205000	19,90
für Vespa 150 GS/160 GS/180 SS/Rally/P200E/PX200 E/Lusso/PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/T5/Cosa, Ø 115mm	93206000	19,90

Kupplungskorb MMW Race §

für Vespa 125 VN1T 06001->TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/ PX80-200/PE/Lusso -> `94/T5/Cosa 1

Dieser Race Kupplungskorb ist die Antwort von **MMW** auf alle Kupplungsprobleme. Bei getunten Motoren muss man mit diesen massiven Kupplungskörben nicht mehr alle 2000km den Korb wechseln, da der alte aufgebogen oder ausgeschlagen ist.

Der MMW Kupplungskorb ist aus dem Vollen gefräst und nachträglich „nitriert“ (gehärtet) worden. Die Flanken sind stärker, die Verarbeitung MMW-mäßig höchst präzise. Die Körbe sind für 3-4 Beläge. Seit die SIP GS150 mit einem Quattrini 177 M1L ausgestattet ist, gibt es den MMW Korb nun auch für die GS150/160.



FREIT Mehr als eine Alternative zu den COSA FL2 Kupplungen.

SIP-TIPP Der verstärkte Sicherungsring, neue Andruckplatte, Trennpilz, Kronenmutter, Käfig sind ein Muss. Verstärkte Kupplungsbeläge sind empfehlenswert.

SIP-COMMUNITY user ‚stossi‘ (über Art.-Nr. 93232000): „Sehr gut verarbeitet - „hält“ was er verspricht - ein Muss, wenn man mehr Leistung (dauerhaft) auf‘s Rad bringen muss“



Alex, SIP beantwortet:

Warum rutscht meine Kupplung durch?

Wenn die Kupplung durchrutscht, wird keine Kraft mehr übertragen und der Motor dreht ins Leere, die Kupplung trennt mehr als sie soll.

- Zu wenig Öl, die Beläge laufen trocken -> auf 250ml nachfüllen, Sportkupplungen benötigen gerne auch mal 100ml mehr
- Benzin im Getriebeöl, weil Kupplungswellendichtring defekt -> Motor zerlegen
- Falsches Öl -> Korkbeläge benötigen SAE30, Carbonbeläge SAE80
- Seilzug ist zu straff gespannt oder hakt in der Bowde
- Kupplungsfedern sind zu schwach oder defekt -> austauschen
- Kupplungsbeläge sind zu wenig -> durch 4-Scheiben oder Carbon mit verstärkten Federn ersetzen
- Kupplungsbeläge verschlissen -> falsches Öl, zu starke Federn, zu alt -> erneuern
- Trennpilz gebrochen

Kupplungskorb MMW Race	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 VN1T 06001 ->/VNA-TS/150 VL1-3T/VB1T/VD1-2T/VGL1T/VBA-T4/PX80-150/PE/Lusso bis `94, Øa 108mm, Øi 96mm	93224000	125,00
für Vespa 150 GS/160 GS, Øa 115mm, Øi 108mm	93211900	125,00
für Vespa 180 Rally VSD 14741 ->/200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso -> `94/Cosa 1/T5, Øa 115mm, Øi 108mm	93232000	112,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Kupplungskorb DRT Race §

für Vespa 125 VN1T 06001->TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/ PX80-200/PE/Lusso -> `94/T5/Cosa 1

Nachdem das Denis Racing Team, kurz **DRT,** schon erfolgreich die Smallframe Kupplungen optimiert hat, folgt jetzt der nächste Streich. Im Largeframe Bereich bis jetzt nur durch seine Getrieberäder bekannt, bietet Denis nun auch einen CNC gefrästen **Kupplungskorb** für die großen Vespen an.

Das Aufbiegen oder Einreißen des Korbes ist passé. Der Kupplungskorb stellt somit auch eine gelungene Alternative zu der üblichen Version mit Verstärkungsring dar. Die im Korb integrierten Federaufnahmen ersetzen die Federteller. Durch die größere Bauhöhe passen auch 4 dicke oder 5 dünne Kupplungsscheiben in den Korb. Hochwertige Materialien und eine DRT typische makellose Fertigungsgüte runden diese Produkt erfolgreich ab.

Im Lieferumfang sind auch eine Kupplungsmutter und -sicherungsscheibe enthalten. Je nach Art und Ausführung des Kupplungsdeckels muss dieser modifiziert oder ein Spacer verwendet werden.

FREIT Durchdachte und saubere DRT Lösung und mehr als eine Alternative zu den COSA 2 Kupplungen.

SIP-TIPP Passende Kupplungsbeläge und Trennscheiben mitbestellen. Ein verstärkter Sicherungsring ist Pflicht. Um den Abstand zwischen Kupplungskorb und Primärzahnrad genau einzustellen, bietet DRT noch eine spezielle Distanzscheibe (Art.-Nr. 11351930) an. Zum Sichern der Kupplung empfehlen wir die DRT Kupplungsmutter (Art.-Nr. 11351940).



93226000





93234000



Kupplungskorb DRT Race	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 VN1T 06001 ->/VNA-TS/150 VL1-3T/VB1T/VD1-2T/VGL1T/VBA-T4/PX80-150/PE/Lusso bis `94, Øa 108mm, Øi 96mm	93226000	122,00
für Vespa 180 Rally VSD 14741 ->/200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso -> `94/Cosa 1/T5, Øa 115mm, Øi 108mm	93234000	122,00



Vespa Club Vicenza legt Hand an, Eurovespa San Marino, 2007

Kupplungszahnrad

für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/PX80-200/PE/ Lusso bis `94/Cosa 1/T5

Das **Kupplungszahnrad** treibt über das Primärzahnrad die Nebenwelle der Largeframes an. Durch die Variation der Zähnezahl ist eine Übersetzungsänderung möglich. Der Austausch des Kupplungszahnrades ist der einfachste Weg, die Übersetzung zu ändern.

Je größer die Zähnezahl, desto länger die Übersetzung. Bei den Modellen Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/PX80-150/PE/Lusso bis `94 (Ø 96mm) sind alle Zahnräder untereinander tauschbar, ohne dass das Primärzahnrad verändert werden muss. Die Kupplungen der 200ccm Modelle mit Z 20 und Z 21 passen ebenfalls ohne Probleme. Nur der Kupplungsdeckel muss dann modifiziert werden. Falls die 200er Kupplung mit Z 23 verbaut werden soll, muss auch das Primärzahnrad der 200er mit Z 65 eingebaut werden. Bei der 108mm Kupplung haben sich bei den 125/150ccm Modellen mit dem Z 68/ Z 67 Primärzahnrad die 20, 21 und 22 Zähne Kupplungen bewährt.

Bei den 200ern mit 65er Primär können neben den originalen Z 23 auch die Z 21 und Z 22 gefahren werden. Die Verkürzung der Übersetzung mit dem 22er ist hier besonders beliebt und hilft auch dem langen 4. Gang auf die Sprünge und schafft somit auch ohne leistungsteigernde Tuningmaßnahmen einen besseren Ganganschluss.

Für eine T5 mit 172ccm und Rennauspuff empfehlen sich die 21-22er Zahnräder.

Mit dem Wechsel des jeweiligen Primärzahnrads sind natürlich auch die anderen Kombinationen möglich.

Weitere originale Kupplungszahnräder findet ihr unter den Ersatzteilen Kupplung. Noch mehr Abstufungen und perfektes Zusammenspiel mit dem Primärzahnrad sind mit den DRT Kupplungszahnrädern möglich.

FREIT Für jeden die passende Übersetzung, die in der untenstehenden Tabelle übersichtlich zusammengefasst sind.

SIP-TIPP Neue Andruckplatte, Trennpilz, Kronenmutter, Käfig sind empfehlenswert. Mit unterschiedlichen Gang- und Primärzahnrädern sind weitere Übersetzungsverhältnisse möglich. Breitreifen sind ebenfalls eine beliebte Art, die Übersetzung zu ändern.

SIP-COMMUNITY User ‚LaRocca' (über Art.-Nr. 17473300): „Die Lösung um mit einer PX80 mit nem 135er DR drauf echte 87 km/h zu fahren - ohne dabei den Motor zu hoch drehen zu lassen !"

Kupplungszahnrad	Art.-Nr.	€
Z 20, Ø 108/96mm	17810000	29,00
Z 21, Ø 108/96mm	17800000	29,00
Z 22, Ø 108/96mm	17473300	31,00
Z 20, Ø 115/108mm	87472000	42,00
Z 21, Ø 115/108mm	87471000	45,00
Z 22 Ø 115/108mm	13082400	35,00
Z 23, Ø 115/108mm	13082300	35,00

17473300



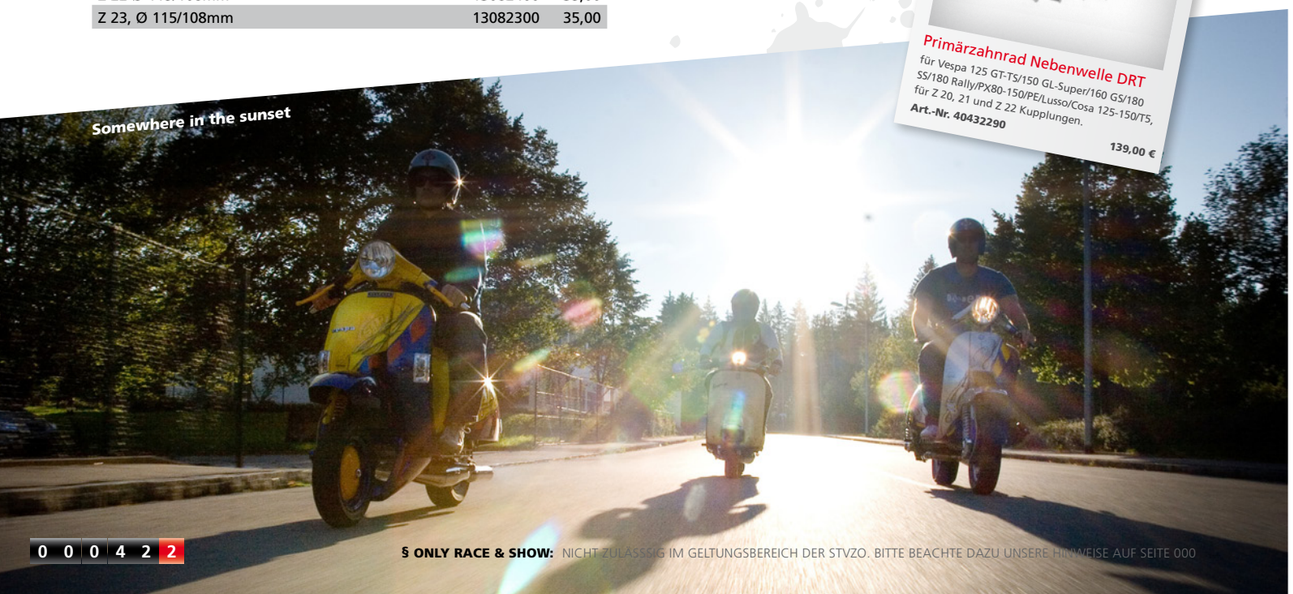
13082300



13082400







Kupplungszahnrad DRT §

für Vespa 125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V/Super/PX80-200/PE/ Lusso/Cosa/T5

DRT schließt die Lücke der Standard **Kupplungszahnräder.** In gewohnt präziser Qualität werden hier weitere Übersetzungsverhältnisse möglich. Es können nicht alle Standard Kupplungszahnräder auf allen Primärzahnrädern verbaut werden. Einige Kombinationen sind möglich, ursprünglich dafür aber nicht gedacht. DRT fertigt nun die entsprechenden Kupplungszahnräder exakt für die unterschiedlichen Primärzahnräder. Die Nieten sind elastischer, das Material der Zahnkränze gehört zu dem besten, was es derzeit auf dem Markt gibt. Eine bessere Laufruhe und eine höhere Tragfähigkeit sind die Folge. Dies erhöht die Haltbarkeit. Die Leistung wird besser auf die Straße übertragen.

Interessant ist z.B. das Kupplungszahnrad **Z 23** für die kleine Kupplung mit Ø 108mm. Dies ist die einfachste und längste Form der Übersetzung für eine 125/150er. Die gerade verzahnte **POLINI Primär mit Z 64** kann mit den DRT Kupplungszahnrädern Z 22 auf der kleinen Ø 108mm wie auf der Ø 115mm 200er Kupplung gefahren werden. Die Kupplungszahnräder mit **Z 20, Z 21 , Z 22 und Z 23** sind für die 200er Ø 115mm Kupplung in einem 125/150er Motor gedacht. Sie können mit dem Standard Primärzahnrad mit Z 67 oder 68 oder dem DRT Z 65 Primär kombiniert werden. Für die 200er Modelle hat DRT ein **22er Zahnrad** für die Standard Z 65 Primär gefertigt, das über ein sehr geringes Spiel verfügt. Die Kupplungszahnräder für die **DRT Z 62 Primärzahnräder** sind gerade verzahnt. Sie ergänzen einerseits die DRT Primär für die GS150 (Z 60) und bringen somit die starke Motorleistung einer durch z.B. einen QUATTRINI 177 M1XL getunten GS auch auf die Straße. Andererseits bilden sie zusammen mit dem DRT Z 59 Primär extrem lange Übersetzungen für 80-200ccm Modelle, die bei den derzeitigen hohen Motorleistungen erforderlich werden.

FREIT Durch die hohe Fertigungsgüte und das geringe Spiel zwischen den Zähnen sind die DRT Zahnräder erste Wahl für Tourenfahrer und Leistungsjünger.

SIP-TIPP Neue Andruckplatte, Trennpilz, Kronenmutter, Käfig sind Plicht. Die unterschiedlichen Primärzahnräder mit Z 65, Z 67 und Z 68 sowie das Primärzahnrad DRT Z 65 bieten weitere Variationen an Übersetzungsverhältnissen.

17473500



13082700



13082500



13082800



13082100



Kupplungszahnrad DRT	Art.-Nr.	€
Z 20, Ø 108/96mm, für DRT Primär Z 65/Standard Z 67/Z 68	17473700	45,00
Z 21, Ø 108/96mm, für DRT Primär Z 65/Standard Z 67/Z 68	17473800	45,00
Z 22, Ø 108/96mm, für DRT Primär Z 65/Standard Z 67/Z 68	17473900	45,00
Z 22, Ø 108/96mm, für POLINI Primär Z 64	17473400	45,00
Z 23, Ø 108/96mm, für DRT Primär Z 65/Standard Z 67/Z 68	17473500	45,00
Z 20, Ø 115/108mm, für DRT Primär Z 65/Standard Z 67/Z 68	13082600	45,00
Z 21, Ø 115/108mm, für DRT Primär Z 65/Standard Z 67/Z 68	13082900	45,00
Z 22, Ø 115/108mm, für POLINI Primär Z 64	13082700	45,00
Z 22, Ø 115/108mm, für DRT Primär Z 65/Standard Z 67/Z 68	13082500	45,00
Z 23, Ø 115/108mm, für DRT Primär Z 65/Standard Z 67/Z 68	13082100	45,00
Z 22, Ø 115/108mm, für Standard Z 65	13082800	45,00
Z 24, Ø 115/108mm, für Standard Z 65	13082910	45,00
Z 23, Ø 108/96mm, für DRT Primär Z 62	13082950	45,00
Z 24, Ø 108/96mm, für DRT Primär Z 62	13082960	45,00
Z 25, Ø 108/96mm, für DRT Primär Z 62	13082970	45,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF SEITE 000

Übersetzungsverhältnisse (ÜV)

TECH TIPP

Nachfolgend haben wir unterschiedliche Kombinationen an Übersetzungsverhältnissen zusammengestellt. Die „Verwendung" ist nur eine von vielen Möglichkeiten.

Kupplungszahnrad Ø 115/108mm

für Vespa P200E/PX200 E/Lusso -> 1994/Cosa 125/150 1/T5

ÜV		Z	Ausführung	Art.-Nr.	Z	Primärzahnrad	Art.-Nr.	Verwendung
68/20	3,40	20	Standard	87472000	68	Standard	17482500	T5 Standard
68/21	3,24	21	Standard	87471000	68	Standard	17482500	Cosa 125/150 Standard, 172ccm T5
65/68	3,24	21	DRT	13082900	68	Standard	17482500	172ccm T5, PX200 sehr kurz
67/21	3,19	21	Standard	87471000	67	Standard	11272100	172ccm T5, PX200 kurz
65/67	3,19	21	DRT	13082900	67	Standard	11272100	172ccm T5, PX200 kurz
65/21	3,10	21	Standard	87471000	65	Standard	11272000	PX200 kurz übersetzt
65/65	3,10	21	DRT	13082900	65	DRT	40432290	172ccm T5, PX200 kurz
68/22	3,09	22	Standard	13082400	68	Standard	17482500	172ccm T5
68/22	3,09	22	DRT	13082500	68	Standard	17482500	172ccm T5
67/22	3,05	22	DRT	13082500	67	Standard	11272100	166-177 bei Cosa lang
65/22	2,95	22	Standard	13082400	65	Standard	11272000	PX200 kurz übersetzt
65/22	2,95	22	DRT	13082500	65	DRT	40432290	172ccm T5, PX200 kurz
65/22	2,95	22	DRT	13082800	65	Standard	11272000	PX200 kurz übersetzt
64/22	2,91	22	DRT	13082700	64	POLINI	20200010	PX200 kurz übersetzt
68/23	2,96	23	DRT	13082100	68	Standard	17482500	172ccm T5 sehr lang, PX200 kurz übersetzt
67/23	2,91	23	DRT	13082100	67	Standard	11272100	172ccm T5 sehr lang, PX200 kurz übersetzt
65/23	2,83	23	Standard	13082300	65	Standard	11272000	200 Rally/P200 E/PX200 E/Lusso -> `98 Standard
65/23	2,83	23	DRT	13082100	65	DRT	40432290	172ccm T5 sehr lang
64/23	2,78	23	POLINI	20200010	64	POLINI	20200010	208-215ccm, lang
64/23	2,78	23	MALOSSI	20290000	64	MALOSSI	20290000	208-215ccm, lang
63/24	2,63	24	MALOSSI	20301000	63	MALOSSI	20301000	208-215ccm, extrem lang
62/23	2,70	23	DRT	13082950	62	DRT	40432940	GS150 mit QUATTRINI 177ccm
62/24	2,58	24	DRT	16020100	62	DRT	16020100	GS150 mit QUATTRINI 177ccm
62/25	2,48	25	DRT	13082970	62	DRT	40432940	GS150 mit QUATTRINI 177ccm
65/24	2,71	24	DRT	13082910	65	Standard	11272000	208-215ccm, extrem lang
62/23	2,70	23	DRT	16020300	62	DRT	16020300	208-215ccm, extrem lang
62/24	2,58	24	DRT	13082960	62	DRT	40432930	208-215ccm, extrem lang
62/25	2,48	25	DRT	16020200	62	DRT	16020200	208-215ccm, extrem lang

Kupplungszahnrad Ø 115/108mm

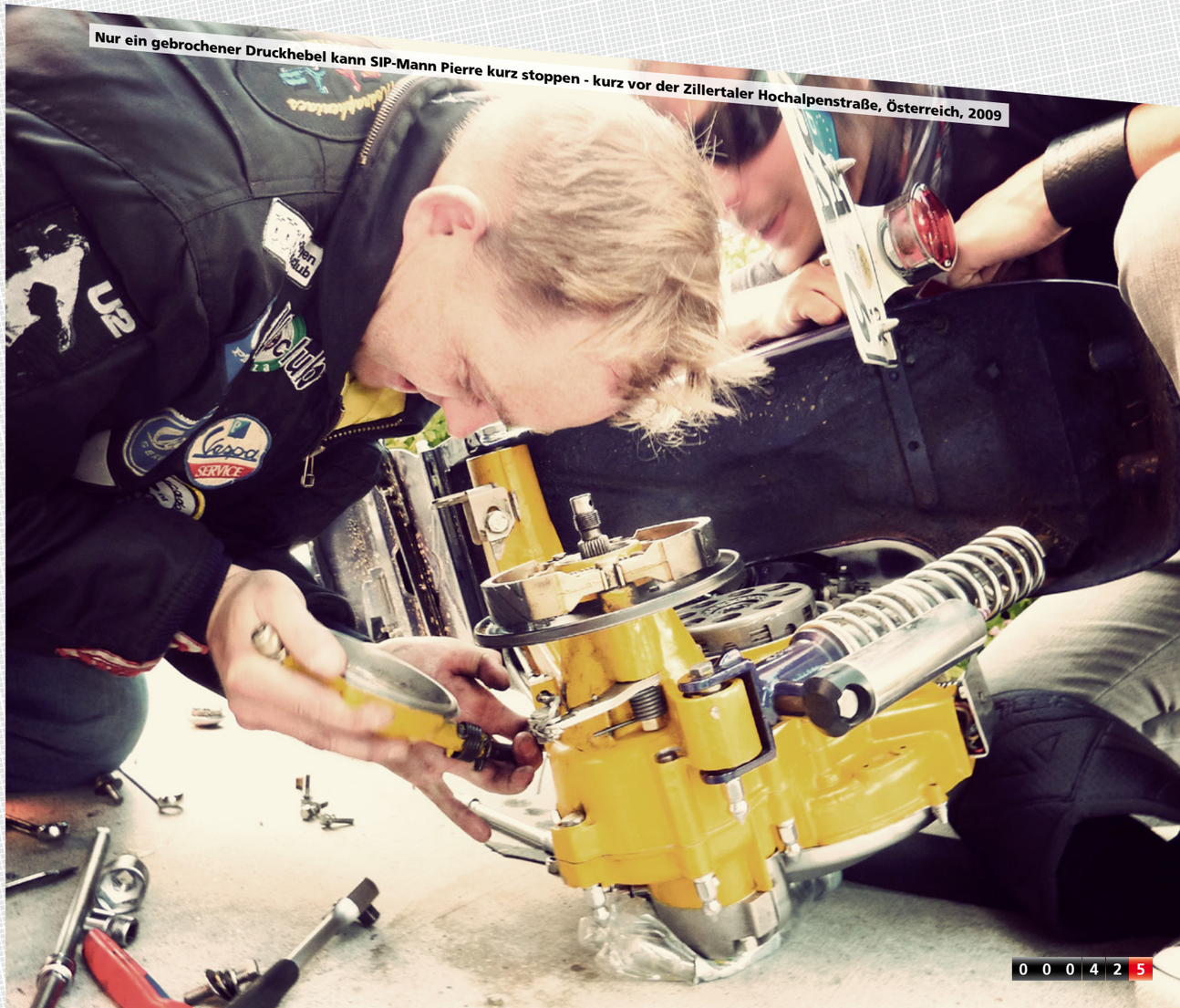
für Kupplung PX200 in Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/PX80-150/PE/Lusso -> 1994/Cosa 1 125-150/T5

ÜV		Z	Ausführung	Art.-Nr.	Z	Primärzahnrad	Art.-Nr.	Verwendung
68/20	3,40	20	DRT	13082600	68	Standard	17482500	166-177ccm
67/20	3,35	20	DRT	13082600	67	Standard	11272100	166-177ccm
65/20	3,25	20	Standard	87472000	65	DRT	40432290	166-177ccm
65/20	3,25	20	DRT	13082600	65	DRT	40432290	166-177ccm
68/21	3,24	21	DRT	13082900	68	Standard	17482500	166-177ccm
67/21	3,19	21	DRT	13082900	67	Standard	11272100	166-177ccm
65/21	3,10	21	Standard	87471000	65	DRT	40432290	166-177ccm
65/21	3,10	21	DRT	13082900	65	DRT	40432290	166-177ccm
68/22	3,09	22	DRT	13082500	68	Standard	17482500	166-177ccm
67/22	3,05	22	DRT	13082500	67	Standard	11272100	166-177ccm
65/22	2,95	22	Standard	13082400	65	DRT	40432290	166-177ccm
65/22	2,95	22	DRT	13082500	65	DRT	40432290	166-177ccm
64/22	2,91	22	DRT	13082700	64	POLINI	20200000	166-177ccm
65/23	2,96	23	DRT	13082100	68	Standard	17482500	166-177ccm
67/23	2,91	23	DRT	13082100	67	Standard	11272100	166-177ccm
65/23	2,83	23	DRT	13082100	65	DRT	40432290	166-177ccm
64/23	2,78	23	POLINI	20200010	64	POLINI	40432290	166-177ccm
64/23	2,78	23	MALOSSI	20290000	64	MALOSSI	20290000	166-177ccm
63/24	2,63	24	MALOSSI	20301000	63	MALOSSI	20301000	166-177ccm
62/23	2,70	23	DRT	16020300	62	DRT	16020300	166-177ccm, extrem lang
62/24	2,58	24	DRT	13082960	62	DRT	40432930	166-177ccm, extrem lang
62/25	2,48	25	DRT	16020200	62	DRT	16020200	166-177ccm, extrem lang

Kupplungszahnrad Ø 108/96mm

für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/PX80-150/PE/Lusso -> 1994

ÜV		Z	Ausführung	Art.-Nr.	Z	Primärzahnrad	Art.-Nr.	Verwendung
68/20	3,40	20	Standard	17810000	68	Standard	17482500	PX80/PE/Lusso, Standard
67/22	3,35	20	Standard	17810000	67	Standard	11272100	125-177ccm kurz
65/20	3,25	20	Standard	17810000	65	DRT	40432290	125-177ccm kurz
68/21	3,24	21	Standard	17800000	68	Standard	17482500	PX100 E/P125X VNX1T 146341->/P150X VLX1T 264565->/PX150 E/Lusso bis `94
67/21	3,19	21	Standard	17800000	67	Standard	11272100	125-177ccm kurz
65/21	3,10	21	Standard	17800000	65	DRT	40432290	125-177ccm kurz
68/22	3,09	22	Standard	17473300	68	Standard	17482500	125-177ccm kurz
67/22	3,05	22	Standard	17473300	67	Standard	11272100	125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V/Super/ P125-150X 1°/P150S 1°
65/22	2,95	22	Standard	17473300	65	DRT	40432290	166-177ccm
64/22	2,91	22	DRT	17473400	64	POLINI	20200000	166-177ccm
68/23	2,96	23	DRT	17473500	68	Standard	17482500	166-177ccm
67/23	2,91	23	DRT	17473500	67	Standard	11272100	166-177ccm
65/23	2,83	23	DRT	17473500	65	DRT	40432290	166-177ccm
64/23	2,78	23	POLINI	20200000	64	POLINI	20200000	166-177ccm
64/23	2,78	23	MALOSSI	20230000	64	MALOSSI	20230000	166-177ccm

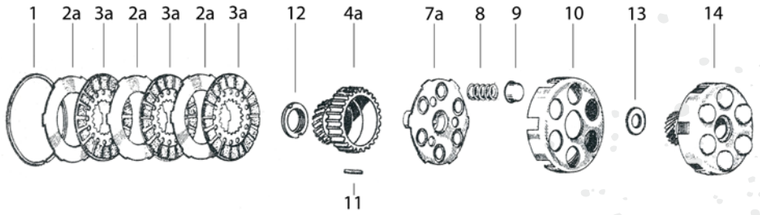


Nur ein gebrochener Druckhebel kann SIP-Mann Pierre kurz stoppen - kurz vor der Zillertaler Hochalpenstraße, Österreich, 2009

WERKSTATT GESUCHT? SIP DEALERLOCATOR: **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM/DEALERLOCATOR**

Ersatzteile Kupplung Ø 92/85mm

für Vespa 98/125 V1-15T/V30-33T/VM/VU/VN1T ->06000

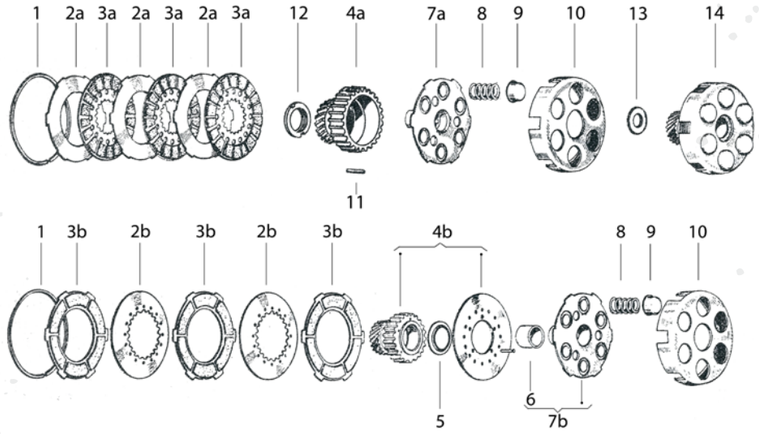


Kupplung ø 92/85mm			Art.-Nr.	€
1	Sicherungsring Kupplungskorb	für Vespa 98/125 V1-15T/V30-33T/VM/VU/VN1T ->06000, Ø 85mm	93171000	4,90
2a	Kupplungstrennscheibe Standard	für Vespa 98/125 V1-15T/V30-33T/Ape A1-15T, d 1,5mm, Ø 85mm	59386000	6,90
2a	Kupplungstrennscheibe Standard	für Vespa 125 VM1-2T/VU1T/VN1T -> 06000/Ape B AB1-4T, d 1,0mm, Ø 85mm	59386100	6,90
3a	Kupplungsbeläge	siehe oben		
4a	Kupplungszahnrad	für Vespa 98/125 V1-15T/V30-33T/VM/VU/VN1T ->06000, Z 22/19, H 28,25mm	90086760	52,00
4a	Kupplungszahnrad	für Vespa 98/125 V1-15T/V30-33T/VM/VU/VN1T ->06000, Z 22/19, H 30mm	90086770	52,00
7a	Kupplungsgrundplatte	für Vespa 98/125 V1-15T/V30-33T/VM/VU/VN1T ->06000, Ø 85mm	90086500	69,00
8	Kupplungsfedern Standard	für Vespa 98/125 V1-15T/V30-33T/VM/VU/VN1T ->06000, 6 Stck	21868600	11,90
9	Kupplungsfederteller Set	für Vespa 98/125 V1-15T/V30-33T/VM/VU/VN1T ->06000, 6 Stck	21868500	10,90
10	Kupplungskorb	für Vespa 98/125 V1-15T/V30-33T/VM/VU/VN1T ->06000, Øa 92mm, Øi 85mm	93211720	24,00
11	Nadel Kupplung	für Vespa 98/125 V1-15T/V30-33T/VM/VU/VN1T ->06000	90086100	0,70
11	Nadelset Kupplung	für Vespa 98/125 V1-15T/V30-33T/VM/VU/VN1T ->06000, 40 Stck	90086000	18,90
13	Unterlegscheibe Kupplung	für Vespa 125 V1-15T/V30-33T/VU, d 2,6mm	19022130	6,50
13	Unterlegscheibe Kupplung	für Vespa 125 VM/VN, d 3,7mm	19312000	6,50
14	Kupplungen	siehe DRT Race		



Ersatzteile Kupplung Ø 108/96mm

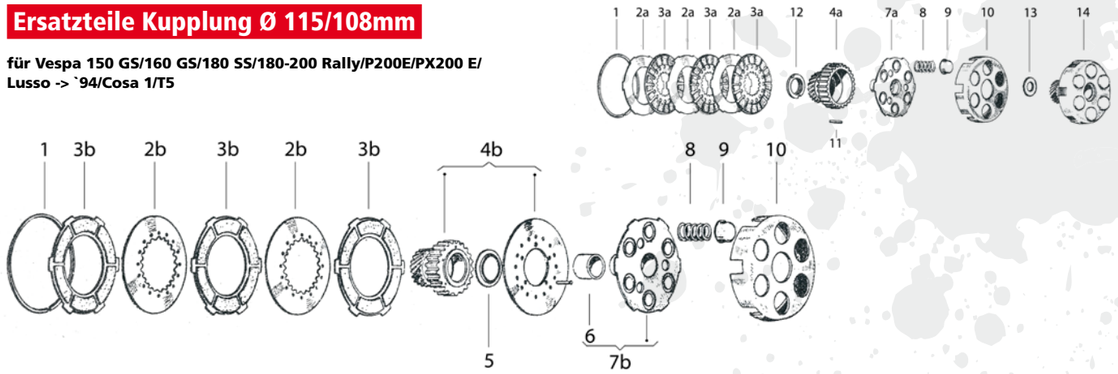
für Vespa 125 VN1T 06001 ->/VNA-TS/150 VL1-3T/ VB1T/VD1-2T/VGL1T/VBA-T4/PX80-150/PE/Lusso bis `94



Kupplung ø 108/96mm			Art.-Nr.	€
1	Sicherungsring	für Vespa 125 VN1T 06001 ->/VNA-TS/150 VL1-3T/VB1T/VD1-2T/VGL1T/VBA-T4/PX80-150/ PE/Lusso bis `94, Ø96mm	93170000	2,30
1	Sicherungsring	für Vespa 125 VN1T 06001 ->/VNA-TS/150 VL1-3T/VB1T/VD1-2T/VGL1T/VBA-T4/PX80-150/ PE/Lusso bis `94, SURFLEX verstärkt, Ø 96mm	93172000	4,50
2a	Trennscheibe Standard	für Vespa 125 VN1T 06001 ->/-> VNA2T 081468/ACMA/150 VL1-3T/VB1T/VD1-2T/VGL1T, d 1,1mm, Ø 96mm	93201200	6,90
2b	Trennscheibe Standard	für Vespa 125 VNA2T 081469 ->/VNB/GT/GTR/TS/Super/150 VBA/VBB/VGLA-B/GL/Sprint/ V/Super/PX80-150/PE/Lusso bis `94, d 1,40mm, Ø 96mm	94780000	2,70
2b	Trennscheibe Sport	für Vespa 125 VNA2T 081469 ->/VNB/GT/GTR/TS/Super/150 VBA/VBB/VGLA-B/GL/Sprint/ V/Super/PX80-150/PE/Lusso bis `94, d 1,0mm, Ø 96mm	94790000	2,70
3a/b	Kupplungsbeläge	siehe oben		
4a	Kupplungszahnrad	für Vespa 125 VN1T 06001 ->/-> VNA2T 081468/ACMA/150 VL1-3T/VB1T/VD1-2T/VGL1T, Z 22/19, H 28,25mm	90086760	52,00
4a	Kupplungszahnrad	für Vespa 125 VN1T 06001 ->/-> VNA2T 081468/ACMA/150 VL1-3T/VB1T/VD1-2T/VGL1T, Z 22/19, H 30mm	90086770	52,00
4b	Kupplungszahnrad	für Vespa 125 VNB2-3T/150 VBB1T/VGLB 043465 ->/GL, Ø 96mm, Z 22/26	90086780	59,00
4b	Kupplungszahnrad	für Vespa 125 VNB4-6T/GT/GTR 1°/Super/TS 1°/150 VBB2T/GL/Sprint/V 1°/Super 1°, Ø 96mm, Z 22/26	17473600	33,00
4b	Kupplungszahnrad	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/P125X VNX1T -> 146313/P150X VLX1T -> 264564/P150S, Ø 96mm, Z 22/26	17473300	31,00
4b	Kupplungszahnrad	für Vespa P80/P80E/P80X/PX80-125 E/Lusso, Ø 96mm, Z 20/26	17810000	29,00
4b	Kupplungszahnrad	für Vespa PX100 E/P125X VNX1T 146341->/P150X VLX1T 264565->/PX150 E/Lusso bis `94, Ø 96mm, Z 21/26	17800000	29,00
5	Anlaufscheibe Kupplung	für Vespa 125 VN1T 06001 ->/-> VNA2T 081468/ACMA/150 VL1-3T/VB1T/VD1-2T/VGL1T	59108000	3,20
5	Anlaufscheibe Kupplung	für Vespa 125 VNB2 ->TS/150 VBB -> T4/PX80-150/PE/Lusso bis `94	59109000	1,20
6	Kupplungsbuchse	für Vespa 125 VNB2 ->TS/150 VBB -> T4/PX80-150/PE/Lusso bis `94	59365000	4,30
6	Kupplungsbuchse Lager	für Vespa 125 VNB2 ->TS/150 VBB -> T4/PX80-150/PE/Lusso bis `94	59366000	22,00
7a	Kupplungsgrundplatte	für Vespa 125 VN1T 06001 ->/-> VNA2T 081468/ACMA/150 VL1-3T/VB1T/VD1-2T/VGL1T, Ø 96mm	90086400	ap
7a	Kupplungsgrundplatte	für Vespa 125 VNA2T 081469 ->/VNB1T/150 VBA/VGLA/VGLB -> 043464, Ø 96mm	90086600	69,00
7b	Kupplungsgrundplatte	für Vespa 125 VNB2-3T/150 VBB1T/VGLB 043465 ->/GL, Ø 96mm, H 37,3mm	90086300	65,00
7b	Kupplungsgrundplatte	für Vespa 125 VNB4-6T/GT/GTR 1°/Super/TS 1°/150 VBB2T/GL/Sprint/V 1°/Super 1°, Ø 96mm, H 37,3mm	10680100	33,00
7b	Kupplungsgrundplatte	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/PX80-150/PE/Lusso bis `94, Ø 96mm, H 35,8mm	10680000	27,00
8	Kupplungsfeder Standard	für Vespa 125 VN1T 06001 ->/VNA-TS/150 VL1-3T/VB1T/VD1-2T/VGL1T/VBA-T4/PX80-150/PE/Lusso bis `94	82880000	1,60
8	Kupplungsfeder Sport	für Vespa 125 VN1T 06001->TS/150 VL1->T4/160 GS/180 SS/Rally/PX/PE/Lusso ->`94/T5/Cosa 1, Härte L	82810000	1,60
	weitere Kupplungsfedern	siehe oben		
9	Kupplungsfederteller	für Vespa 125 VN1T 06001 ->/VNA-TS/150 VL1-3T/VB1T/VD1-2T/VGL1T/VBA-T4/PX80-150/PE/Lusso bis `94	21868000	0,60
10	Kupplungskorb Standard	für Vespa 125 VN1T 06001 ->/VNA-TS/150 VL1-3T/VB1T/VD1-2T/VGL1T/VBA-T4/PX80-150/ PE/Lusso bis `94, Øa 108mm, Øi 96mm	93200000	8,90
10	Kupplungskorb Sport	für Vespa 125 VN1T 06001 ->/VNA-TS/150 VL1-3T/VB1T/VD1-2T/VGL1T/VBA-T4/PX80-150/ PE/Lusso bis `94, Øa 108mm, Øi 96mm, mit Ring	93220000	45,00
	weitere Kupplungskörbe	siehe oben		
11	Nadel Kupplung	für Vespa 125 VN1T 06001 ->/150 VL1-3T/VB1T	90086100	0,70
11	Nadelset Kupplung	für Vespa 125 VN1T 06001 ->/150 VL1-3T/VB1T, 40 Stck	90086000	18,90
13	Unterlegscheibe	für Vespa 125 VN/VNA/ACMA/150 VL/VB1/VD/VGL1, d 3,7mm	19312000	6,50
13	Unterlegscheibe	für Vespa 125 VNA2T 081469 ->/VNB/GT/GTR 1°/Super/TS 1°/150 VBA/VBB/VGLA/VGLB/ GL/Sprint/V 1°/Super 1°, d 1,7mm	48334000	4,30
13	Unterlegscheibe	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/PX80-150/PE/Lusso, LML, d 3,3mm	11351900	5,30
13	Unterlegscheibe	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/PX80-150/PE/Lusso, SIP, d 3,3mm	11351960	6,20
13	Unterlegscheibe	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/PX80-150/PE/Lusso, DRT, d 3,8mm	11351930	11,40
13	Unterlegscheibe	für Vespa PX80-150/PE/Lusso/Cosa/T5, mit Getrenntschmierung, d 3,7mm	22297700	17,90
14	Kupplungen	siehe oben		

Ersatzteile Kupplung Ø 115/108mm

für Vespa 150 GS/160 GS/180 SS/180-200 Rally/P200E/PX200 E/ Lusso -> `94/Cosa 1/T5



Kupplung ø 115/108mm			Art.-Nr.	€
1	Sicherungsring	für Vespa 150 GS/160 GS/180 SS/180-200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso -> `94/Cosa 1/T5, Ø 108mm	93180000	2,20
1	Sicherungsring	für Vespa 150 GS/160 GS/180 SS/180-200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso -> `94/Cosa 1/T5, SURFLEX verstärkt, Ø 108mm	93181000	4,70
1	Sicherungsring	für Vespa 150 GS/160 GS/180 SS/180-200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso -> `94/Cosa 1/T5, SIP, verstärkt, Ø 108mm	93182000	4,50
2a	Trennscheibe Standard	für Vespa 150 GS VS1-5T -> VSM5M 0063168/VD1TS, d 1,0mm, Ø 108mm	93202200	6,90
2b	Trennscheibe Standard	für Vespa 150 GS VS5M 0063169 ->/160 GS/180 SS/180-200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso -> `94/Cosa 1/T5, d 1,5mm, Ø 108mm	59388000	4,00
2b	Trennscheibe Sport	für Vespa 150 GS VS5M 0063169 ->/160 GS/180 SS/180-200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso -> `94/Cosa 1/T5, d 1,1mm, Ø 108mm	59385000	2,70
3a/b	Kupplungsbeläge	siehe oben		
4a	Kupplungszahnrad	für Vespa 150 GS VS1T/VD1TS, Z 22/19	90086710	62,00
4a	Kupplungszahnrad	für Vespa 150 GS VS2-5T, `57-`59, Z 22/26	90086720	65,00
4b	Kupplungszahnrad	für Vespa 150 GS VS5T, `60-`61, Ø 108mm, Z 22/26	90086750	70,00
4b	Kupplungszahnrad	für Vespa 150 GS VS5T, `62, Ø 108mm, Z 22/26	90086740	70,00
4b	Kupplungszahnrad	für Vespa 150 GS VS5M 0063169 ->/160 GS/180 SS, Ø 108mm, Z 22/26	90086950	75,00
4b	Kupplungszahnrad	für Vespa 180 Rally, Ø 108mm, Z 22/26	90086940	75,00
4b	Kupplungszahnrad	für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso ->`94/Cosa 1, Ø 108mm, Z 23/26	13082300	35,00
4b	Kupplungszahnrad	für Vespa T5, Ø 108mm, Z 20/26	87472000	42,00
4b	Kupplungszahnrad	für Vespa Cosa 1 125-150, Ø 108mm, Z 21/26	87471000	45,00
4b	Kupplungszahnrad	für Vespa 180 Rally VSD1T 14741 ->/200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso -> `94/Cosa 1/T5, Ø 108mm, Z 22/26	13082400	35,00
4b	weitere Kupplungszahnräder	siehe DRT		
5	Anlaufscheibe Kupplung	für Vespa 180-200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso -> `94/Cosa 1/T5	59109000	1,20
6	Kupplungsbuchse	für Vespa 180-200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso -> `94/Cosa 1/T5	59365000	4,30
6	Kupplungsbuchse Lager	für Vespa 180-200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso -> `94/Cosa 1/T5	59366000	22,00
7a	Kupplungsgrundplatte	für Vespa 150 GS VS1T/VD1TS, Ø 108mm	90086200	75,00
7a	Kupplungsgrundplatte	für Vespa 150 GS VS2-5T, `57-`61, Ø 108mm	90086700	ap
7b	Kupplungsgrundplatte	für Vespa 150 GS VS5T, `62, Ø 108mm	90086210	ap
7b	Kupplungsgrundplatte	für Vespa 150 GS VS5M 0063169 ->/160 GS, Ø 108mm	90086800	73,00
7b	Kupplungsgrundplatte	für Vespa 180 SS, Ø 108mm	90086900	72,00
7b	Kupplungsgrundplatte	für Vespa 180 Rally VSD -> 14740, Ø 108mm	11314100	73,00
7b	Kupplungsgrundplatte	für Vespa 180 Rally VSD 14741 ->/200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso -> `94/Cosa 1/T5, Ø 108mm	15985300	40,00
8	Kupplungsfeder Standard	für Vespa 150 GS/160 GS/180 SS/Rally/PX200/PE/Lusso ->`94/T5/Cosa 1 125-150	82880000	1,60
8	Kupplungsfeder Sport	für Vespa 150 GS/160 GS/180 SS/Rally/PX200/PE/Lusso ->`94/T5/Cosa 1 125-150, Härte L	82810000	1,60
8	weitere Kupplungsfedern	siehe oben		
9	Kupplungsfederteller	für Vespa 150 GS/160 GS/180 SS/Rally/PX200/PE/Lusso ->`94/T5/Cosa 1 125-150	21868000	0,60
10	Kupplungskorb Standard	für Vespa 150 GS/160 GS, Ø 108mm	93211000	19,00
10	Kupplungskorb Standard	für Vespa 180 SS/180 Rally -> VSD1T 0014740, Ø 108mm	93211750	27,00
10	Kupplungskorb Standard	für Vespa 180 Rally VSD 14741 ->/200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso -> `94/Cosa 1/T5, Øa 115mm, Øi 108mm	93210000	9,40
10	Kupplungskorb Sport	für Vespa 180 Rally VSD 14741 ->/200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso -> `94/Cosa 1/T5, Øa 115mm, Øi 108mm, mit Ring	93231000	45,00
10	weitere Kupplungskörbe	siehe oben		
11	Nadel Kupplung	für Vespa 150 GS/160 GS/180 SS	90084100	0,70
11	Nadelset Kupplung	für Vespa 150 GS/160 GS/180 SS, 40 Stck	90084000	17,90
11	Lager Kupplungsgrundplatte	für Vespa 150 GS/160 GS/180 SS	90084800	22,20
12	Sicherungsmutter Kupplung	für Vespa 150 GS/160 GS/180 SS	93211850	14,90
13	Unterlegscheibe	für Vespa 160 GS/180 SS, d 1,4mm	59133000	6,50
13	Unterlegscheibe	für Vespa 180-200 Rally/PX200/PE/Lusso/T5/Cosa, LML, d 3,3mm	11351900	5,30
13	Unterlegscheibe	für Vespa 180-200 Rally/PX200/PE/Lusso/T5/Cosa, SIP, d 3,3mm	11351960	6,20
13	Unterlegscheibe	für Vespa 180-200 Rally/PX200/PE/Lusso/T5/Cosa, DRT, d 3,8mm	11351930	11,40
13	Unterlegscheibe	für Vespa PX200/PE/Lusso/Cosa/T5, mit Getrenntschmierung, d 3,7mm	22297700	17,90
14	Kupplungen		siehe oben	

Kupplungsbuchse PINASCO „Clutch Slider“

für Vespa 125 VNB2 ->TS/150 VBB -> T4/Rally/PX/PE/T5/Cosa

Dieses Lager wird anstelle der **Kupplungsbuchse** auf der Grundplatte montiert. Es reduziert die Reibung und die Buchse kann nicht mehr in der Grundplatte festgehen.

SIP-COMMUNITY User ‚vespa-and-more‘: “Sensationell. Geniales Teil!!!!!!!!”

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Kupplungsbuchse PINASCO „Clutch Slider“	59366000	22,00

Pinasco

Unterlegscheibe DRT/ S&S

für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/Rally/PX80-200/ PE/Lusso/T5

Die Unterlegscheibe **Kupplung DRT** verteilt den Druck der Kupplungsgrundplatte ideal auf das Kupplungslager und sorgt dafür, dass der Hebelweg vollständig und präzise ausgenutzt wird. Diese Oversize-Variante mit 3,8mm kommt immer dann zum Einsatz, wenn die reguläre Distanzscheibe die Kupplung nicht weit genug nach außen versetzt (z.B. bei 5-Scheiben-Kupplungen oder manchen COSA FL2 Kupplungen), damit ein Freiraum von 3.2-3.5mm zwischen Kupplungskorb und Primär, bzw. der Blechplatte des Reparaturkits verbleibt. Diese Distanz ist notwendig, damit die beiden Primärräder optimal ineinander greifen können.

Die **Distanzscheibe von Scooter&Service** ist aus hochwertigem Stahl. Die äußere Fase verhindert ein Anliegen des Zahnrades - was eine häufige Ursache für schlecht trennende Kupplungen ist.

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Unterlegscheibe DRT	11351930	11,40
Distanzscheibe S&S	11351920	11,50

D.R.T. DENIS RACING TEAM

Distanzscheibe DRT

für Vespa 125 VNA2T 081469 ->/VNB/GT/GTR 1°/Super/TS 1°/150 VBA/VBB/VGLA/VGLB/GL/Sprint/V 1°/Super 1°

Die **Distanzscheibe Kupplung DRT** verteilt den Druck der Kupplungsbuchse besser auf das Kupplungslager. Dadurch muss der Kupplungsausrückhebel weniger Druck aufbringen.

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Distanzscheibe DRT, 1,5mm	69822000	9,50

Befestigung Kupplung

für Vespa 125 V1-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/ Lusso -> 1994/Cosa 1/T5

SIP-COMMUNITY User ‚stossi‘ (über Art.-Nr. 87261000): „Tolle Qualität und erspart das Spezialwerkzeug.“

Befestigung Kupplung	Art.-Nr.	€
Sicherungskorb Kupplung	87250000	0,90
Sicherungskorb Kupplung , PIAGGIO	87252000	2,10
Kronenmutter Kupplung	87260000	1,50
Kronenmutter Kupplung, Premium Qualität	87262000	4,20
Mutter Sechskant Kupplung, mit Bund, SW 18mm, M12, PIAGGIO	87263000	3,50
Mutter Sechskant Kupplung, mit Bund, SW 14mm, M12	87261000	3,50
Mutter Sechskant Kupplung, mit Bund, SW 15mm, M12, DRT	11351940	10,20
Mutter Sechskant Kupplung, mit Bund, SW 14mm, M10, für Vespa 150 GS/160 GS/180 SS	87261500	3,90





















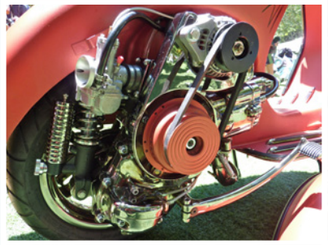
AMERIVESPA 2009
LOS GATOS, USA

Ralf und Moritz vom SIP Team auf dem größten Vespatreffen in Amerika, Juni 2009.



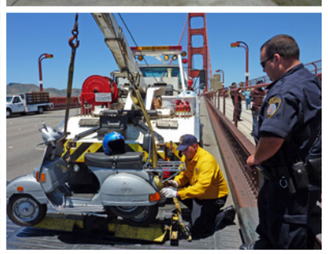























Kupplung COSA 2 Standard

für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX80-200/PE/ Lusso/T5/Cosa

Mit dem Erscheinen der **COSA 2 Kupplung** revolutionierte PIAGGIO die Largeframekupplung. Alle bis dahin bestehenden Kupplungsprobleme wurden gelöst.

Die COSA 2 Kupplung wird seit ca. 1995 in allen PX Lusso/`98/MY/`11 und Cosa 2 Modellen serienmäßig verbaut.

Sie wird mit 4 Kupplungsbelägen, 8 Kupplungsfedern und einem massiven Korb ausgeliefert. Durch den höheren Anpressdruck und die größere Reibung kann mehr Leistung übertragen werden. Lasergeschnittene Kupplungskörbe vermeiden ‚hakeliges' Kuppeln. Kein Rupfen, kein Durchgehen, optimales Trennen und das bei bester Leichtgängigkeit. Selbst mit verstärkten Federn lässt sie sich komfortabel weich ziehen.

Die COSA 2 Kupplung gibt es mit 20, 21, 22 und 23 Zähnen. Ohne eine Anpassung des Primärzahnrades passt die Z 20-22 in die 125-150er, die 21-23er in die 200er Modelle. Mit der Variation des Primärzahnrades oder der DRT Kupplungszahnräder sind noch mehr Übersetzungsvarianten möglich. Alle Largeframemodelle ab der VNA/VBA bis `1994 können mit der COSA 2 Kupplung nachgerüstet werden. Bei diesen 125-150er Modellen muss dann der Kupplungsdeckel modifiziert oder ein PX200 Kupplungsdeckel mit passender Andruckplatte verwendet werden.

NEWFREN stellt als italienische Traditionsfirma diese Kupplung auch mit Ring und verstärkten Federn her. Diese Ring-Version sollte jedoch nur bei Modellen bis 15 PS Verwendung finden. Für alle Original-Fans führen wir diese Kupplung auch von **PIAGGIO.**

Hinweis: Bei beiden Herstellern gab es in der Vergangenheit Qualitätsschwankungen. Wir empfehlen daher, diese Kupplungen nur auf Standard Motoren, bzw. die Ring-Version auf maximal 15 PS Motoren einzusetzen. Wer nicht auf den Komfort dieser Kupplung verzichten will, dennoch aber problemlos mit einem getunten Motor ans Ziel kommen will, sollte den Kupplungskorb gegen einen Sport Variante von SIP oder einen Race Korb von SIP, MMW oder S&S tauschen.

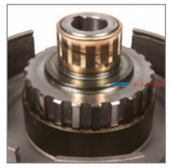
FAZIT Mit dem richtigen Sport-/Race Kupplungskorb ist die COSA 2 Kupplung die absolute Empfehlung für jeden Largeframe Motor.

SIP-TIPP Zwischen der Außenkante der Kupplungsgrundplatte und dem Kupplungszahnrad ist für ein exaktes Trennen ein Trennspiel von ca. 0,5mm nötig. Toleranzen bei den Kupplungsanlaufscheiben und auch den Kupplungen können zu geringerem Spiel führen, so dass sich manche Unterlegscheiben beim Festziehen der Kupplungsmutter neigen und dadurch am Primärrad anstehen und ein Trennen verhindern. Wenn es zu den genannten Problemen kommt, empfehlen wir, nur die Anlaufkante des Kupplungszahnrades 2/10 abzuschleifen oder die Distanzscheibe Art.-Nr. 69821000 zu verwenden. Bei Tuningmotoren unbedingt den Korb gegen einen Sport oder Race Korb tauschen.

SIP-COMMUNITY user ‚klose' (über Art.-Nr. 93040000): „Empfehlenswert! Passt gut und funktioniert besser!

SIP-COMMUNITY user,CSHCSH' (über Art.-Nr. 28865000): „It's extremely easy to shift without too much pressure, while giving excellent mid and high end."







93040000











93045000

Kupplung „Cosa 2" Standard		Art.-Nr.	€
NEWFREN	für Vespa PX125 E Lusso ab `95/`98/MY/`11, passt auch für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/PX80-150/PE/Lusso/ T5/Cosa 125-150, Z 20, 4 Beläge, Kork	28865000	122,00
NEWFREN	für Vespa PX150 E Lusso ab `95/`98/MY/Cosa 2 125/150, passt auch für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/ PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa, Ø 115mm, Z 21, 4 Beläge, Kork	93030000	122,00
NEWFREN	für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa, Ø 115mm, Z 22, 4 Beläge, Kork	93032000	122,00
NEWFREN	für Vespa PX200 E Lusso ab `95/`98/MY/Cosa 2 200, passt auch für Vespa 180-200 Rally/P200E/PX200E/Lusso/Cosa 1 200, Ø 115mm, Z 23, 4 Beläge, Kork	93040000	122,00
PIAGGIO	für Vespa PX150 E Lusso ab `95/`98/MY/Cosa 2 125/150, passt auch für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa, Ø 115mm, Z 21, 4 Beläge, Kork	93035000	189,00
PIAGGIO	für Vespa PX200 E Lusso ab `95/`98/MY/Cosa 2 200, passt auch für Vespa 180-200 Rally/P200E/PX200E/Lusso/Cosa 1 200, Ø 115mm, Z 23, 4 Beläge, Kork	93042000	199,00
NEWFREN	für Vespa PX150 E Lusso ab `95/`98/MY/Cosa 2 125/150, passt auch für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa, Ø 115mm, Z 21, 4 Beläge, Kork, mit Ring	93031000	149,00
NEWFREN	für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa, Ø 115mm, Z 22, 4 Beläge, Kork, mit Ring	93045000	149,00
NEWFREN	für Vespa PX200 E Lusso ab `95/`98/MY/Cosa 2 200, passt auch für Vespa 180-200 Rally/P200E/PX200E/Lusso/Cosa 1 200, Ø 115mm, Z 23, 4 Beläge, Kork, mit Ring	93041000	149,00

Kupplungsbeläge Kupplung COSA 2

für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2

Kupplungen sind ein, wenn nicht der, wichtigste Bestandteil eines Motors und sorgen für den Kraftschluss zwischen Kurbelwelle und Getriebe. Um mehr Leistung übertragen zu können ist eine höhere Reibung in der Kupplung nötig. Stärkere Federn führen zu mehr Anpressdruck, mehr Beläge zu einer größeren Reibfläche. Bei getunten Motoren sollten zudem verstärkte Federn und ein Sport/Race Kupplungskorb verwendet werden.

Bei den **Kupplungsbelägen** unterscheiden wir:

Kupplungsbeläge Standard: 4 Korkbeläge, ohne Trennscheiben und Federn. Für originale Motoren. **FA** sind günstige, **PIAGGIO** und **NEWFREN** sehr hochwertige Beläge.

Kupplungsbeläge Sport: 5 Korkbeläge, mit 4 Trennscheiben. **SURFLEX** verbessert die Kraftübertragung mit mehr Reibfläche.

Kupplungsbeläge RACE: 4 Beläge aus einer speziellen Carbonmischung von **NEWFREN.** Die Dosierbarkeit wird spürbar verbessert und eine hohe Lebensdauer erreicht. Verstärkte Federn und SAE 80W 90 Getriebeöl sollten mitbestellt werden.

Hinweis: Beim Zusammenbau genau auf die richtige Reihenfolge der Trenn-/Reibscheiben achten. Diese dürfen auch nicht gebogen sein. Sonst kann es zu Problemen beim Trennen kommen.

SIP-TIPP Beläge eine Nacht in Getriebeöl einlegen. Neue Sicherungsscheibe, Keil und Mutter verwenden. Andruckplatte und Trennpilz auf Verschleiß prüfen und gegebenenfalls austauschen. Ein SIP/MMW/S&S Sport/ Race Korb ist bei allen Motoren über 15 PS empfehlenswert.

SIP-COMMUNITY User ‚thory1977' (über Art.-Nr. 93080000): „ Wenn die Kupplung schon mal raus ist, können neue Beläge Wunder bewirken!"

SIP-COMMUNITY User Mick' (über Art.-Nr. 93081000): "Yes clutch feels better on my cosa 225 now. beefier. mmmmmm beeeeef"



93081000





93081500

Kupplungsbeläge „COSA 2"			Art.-Nr.	€
Standard	FA	für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2, 4 Beläge, Kork, d 1x 2,65, 1x 2,95, 2x 3,10 mm, Ø 108mm	93080000	13,50
Standard	NEWFREN	für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2, 4 Beläge, Kork, 1x 2,45, 1x 3,10, 2x 3,15mm, Ø 108mm	93082000	16,10
Standard	PIAGGIO	für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2, 4 Beläge, Kork, 1x 2,3, 3x 3,2mm, Ø 108mm	93083000	23,90
Standard	ADIGE	für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2, 4 Beläge, Kork, 3 Scheiben, Ø 108mm	93084000	27,90
Sport	SURFLEX	für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2, 5 Beläge, Kork, 4 Scheiben, d 1x 2,10, 4x 2,25mm, 4 Scheiben, Ø 108mm	93081000	33,00
Race	NEWFREN	für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2, 4 Beläge, Carbon, d 1x 2,40, 3x 3,00mm, Ø 108mm	93081500	35,00

F.A. ITALIA



93080000

Kupplungsfedern Kupplung COSA 2

für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2

Oft werden bei Motorüberholungen oder Tuningmaßnahmen Kleinigkeiten wie etwa **Kupplungsfedern** vernachlässigt. Um eine größtmögliche Reibung zu ermöglichen, pressen die Kupplungsfedern die Beläge an die Trennscheiben. Dabei wirken ihnen hohe mechanische Kräften entgegen. Nur wenn die Reibung zwischen den Kupplungsscheiben das Drehmoment der Kurbelwelle übersteigt, kann die Motorleistung optimal an das Getriebe weitergegeben werden. Mit der Zeit verlieren die Federn an Kraft oder können sogar brechen. Daher sollten sie frühzeitig ausgetauscht werden.

Wir empfehlen auch bereits bei kleineren Tuningmaßnahmen entsprechend verstärkte Federn (erhältlich in unterschiedlichen Härtegraden) zu verbauen, um die freigesetzte Power auch auf die Straße zu bringen. Die L Kupplungsfedern sind notwendig bei Motoren von 18-22PS Hinterradleistung, die XL bei über 22 PS und die XXL erst ab 25 PS.



93120000

FAZIT Ob Service oder Tuning: An Kupplungsfedern sollte man nicht sparen!

SIP-TIPP Neue Sicherungsscheibe, Keil und Mutter verwenden. Eine Kupplungsmontagehilfe und das Haltewerkzeug erleichtern die Arbeit.

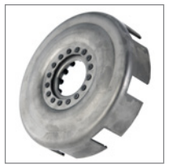
SIP-COMMUNITY User ‚Gabriel01' (über Art.-Nr. 93120000): „Super Sache. Ein Muss bei getunten Motoren und leichtem Lüfterrad."

Kupplungsfedern „COSA 2"			Art.-Nr.	€
Standard	PIAGGIO	für Vespa PX125 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2 125	28960000	1,10
Standard	PIAGGIO	für Vespa PX150-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2 150-200, Härte: 35N	28960300	1,10
Sport	SIP	für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2, Härte L, 50N, 8 Stck	93120000	9,10
Sport	SIP	für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2, Härte XL, 61N, 8 Stck	93121000	10,40
Sport	SIP	für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2, Härte XXL, 73N, 8 Stck	93122000	12,10
Race	SIP	für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2, Härte XXXL, 90N, 8 Stck	93123000	12,80



93401000







23736200



23736400



28960300

Kupplungskorb „COSA 2" Standard

für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2

Leider gab bei allen Herstellern, PIAGGIO eingeschlossen, bei den **Kupplungskörben** der **Cosa 2 Kupplung** extreme Qualitätsschwankungen. Selbst bei leicht getunten Motoren waren aufgeklappte Körbe, herausgesprungene Sicherungsringe, abgescherte Nieten, nicht perfekt passende Beläge oder ausgeschlagene Kupplungsbelagführungen keine Seltenheit. Nur in Verbindung mit einem Sport-/Race Kupplungskorb konnte diese Kupplung in getunten Motoren verwendet werden. Der Ruf der COSA 2 Kupplung als die perfekte Kupplungslösung hat dadurch gelitten.

SIP hat nun den COSA 2 Kupplungskorb neu produzieren lassen. Es wurden neue Pressformen für den Außen- und den Innenkorb erstellt. Der Korb wird aus hochwertigen Materialien gefertigt, die Flanken werden induktionsgehärtet und auf hohe Passgenauigkeit ausgelegt. Die Nut des Sicherungsrings wurde optimiert, das Innenteil mit 16 Federaufnahmen ausgestattet und mit eigens produzierten Nieten verpresst. Das geschmiedete Innenteil passt auch bei allen existierenden COSA 2 Körbe. Der Kupplungsdeckel muss nicht ausgespindelt oder distanziert werden. Plug&Play ist hier die Devise.

Weiterhin haben wir den originalen **PIAGGIO** Kupplungskorb im Programm. Den PIAGGIO Korb gibt es auch modifiziert mit dem SIP Innenteil für 16 Federn. Für starke Motoren empfehlen wir weiterhin die Version mit Außenring.

FAZIT Der SIP Korb macht den bestehenden COSA 2 Korb Problemen ein Ende und stellt den alten und gewohnten Glanz dieser Kupplung wieder her.

SIP-TIPP Der verstärkte Sicherungsring von SURFLEX/SIP ist ein Muss. Neue Andruckplatte, Trennpilz, Sicherungscheibe und Mutter nicht vergessen. Eine Kupplungsmontagehilfe und das Haltewerkzeug sind sinnvolle Helfer. Neue Kupplungsbeläge machen bei solch einem Wechsel auch Sinn.

Kupplungskörbe „COSA 2" Standard		Art.-Nr.	€
PIAGGIO	Ø 115mm	23736200	66,00
PIAGGIO by SIP	Ø 115mm, für 16 Federn	23736600	69,00
SIP	Ø 115mm, für 16 Federn	93401000	79,00
SIP	Kupplungskorb innen, für 16 Nieten	23736400	45,00
SIP	Niete Kupplungskorb, innen	23736500	2,20

Kupplungskorb „COSA 2" Sport §

für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2

Bei getunten Motoren kommt es aufgrund hoher Drehzahlen des Öfteren zum Aufklappen der Kupplungskörbe. Auch Langstreckenfahrten können dem Korb zusetzen und ihn überbelasten, wie wir selbst auf unseren SIP Trips häufig miterleben mussten. Um dem entgegenzuwirken, bieten wir **Sport Kupplungskörbe mit Außenring** an. Dadurch kann sich der Korb nicht mehr aufbiegen und der Sicherungsring bleibt in seiner Nut.

Der PIAGGIO Kupplungskorb ist die Basis des **EM Sport Korbes.** Ein Ring aus einem Stück wird mit dem Korb verschweißt und verhindert das Aufklappen der Wangen. Wir empfehlen, die Kupplungsbeläge leicht anzupassen um ein Haken der Beläge zu vermeiden. Einfach mit einer Feile ein wenig einschleifen.

Der **SIP Sport Kupplungskorb COSA 2** wird exklusiv für **SIP** neu produziert. Es wurden neue Pressformen für den Außen- und den Innenkorb erstellt. Der Korb wird aus hochwertigen Materialien gefertigt, die Flanken werden induktionsgehärtet und auf hohe Passgenauigkeit ausgelegt. Die Nut des Sicherungsrings wurde optimiert, das Innenteil mit 16 Federaufnahmen ausgestattet und mit eigens produzierten Nieten verpresst. Der Ring besteht ebenfalls aus einem Stück und lässt genug Raum zu den Kupplungsbelägen.

FAZIT Die günstigste Art des verstärkten Kupplungskorbes und ein Muss für jeden, der mehr als 12 PS an seinem Roller hat.

SIP-TIPP Der verstärkte Sicherungsring von SURFLEX/SIP ist ein Muss. Neue Andruckplatte, Trennpilz, Sicherungscheibe und Mutter nicht vergessen. Eine Kupplungsmontagehilfe und das Haltewerkzeug sind sinnvolle Helfer. Neue Kupplungsbeläge machen bei solch einem Wechsel auch Sinn.

SIP-COMMUNITY User ‚mihauha' (über Art.-Nr. 93402000): „Geil das Ding, ich hatte noch nie so eine Kupplung! Okay ich hatte auch noch nie ne funktionierende Cosa-Kupplung! Wir sind gestern um die 180 km gefahren, in einer sportlichen Gruppe! Stadtfahrspaß Pur! Die Kupplung war easy zum Einbauen und leicht zu Ziehen! Also alles bestens!"



93242000





93402000





Kupplungskörbe „Cosa 2" Sport		Art.-Nr.	€
EM	Ø 115mm, mit Ring	93242000	99,00
SIP	Ø 115mm, mit Ring, für 16 Federn	93402000	99,00









93400000

Kupplungskorb SIP „COSA 2" Race §

für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2

Um auch Hightech-Jünger und Leistungsfreaks jenseits der 30 PS kupplungstechnisch befriedigen zu können, hat **SIP** ebenfalls einen CNC Kupplungskorb für die COSA 2 Kupplungen entwickelt. Das Preis-Leistungsverhältnis kann sich sehen lassen und macht daher die CNC Version auch für den Normal-Fahrer erschwinglich.

Der Korb ist aus dem vollen CNC gefräst und für beste Haltbarkeit zusätzlich nitriert. Die Nut des Sicherungsrings wurde optimiert, Bohrungen und Ausfräsungen reduzieren das Gewicht. Das für SIP eigens geschmiedete Innenteil hat 16 Federaufnahmen, so dass 8 -16 Cosa 2 Federn verwendet werden können. Auch die Nieten stammen aus einer Sonderproduktion und sind angefast und korrosionsgeschützt. Dadurch gelingt es - trotz der Verwendung hochwertigster Materialien – einen erschwinglichen Verkaufspreis zu erzielen.

SIP-TIPP Wegen der geänderten Höhe des Kupplungskorbes sollte man eine Ausgleichsdichtung oder den umgearbeiteten Kupplungsdeckel mitbestellen. Ein verstärkter Sicherungsring ist ebenfalls Pflicht.

SIP-COMMUNITY User ‚Lukas', SIP Team: "Auf dem SIP Trip 2011 durch die Toskana habe ich einen der ersten Körbe auf 2000km in 6 Tagen dauerbelastet. Egal ob Kuppel-Terror das Stilfserjoch hoch, extrem heiße Autobahnfahrten im Vmax Bereich oder Drehzahlorgien beim Beschleunigen: Die Kupplung machte alles brav mit – im Gegensatz zu anderen Kupplungen, die auf der Fahrt aufgingen …"

Kupplungskorb „COSA 2" Race		Art.-Nr.	€
SIP	Øa 118,3mm, Øi 108mm, CNC gefräst, für 16 Federn	93400000	139,00

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Kupplungskorb MMW/S&S „COSA 2" Race §

für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2

Dieser **Kupplungskorb** ist die Antwort von **MMW** auf alle Kupplungsprobleme mit der COSA 2 Kupplung. Wer kennt es nicht? Bei getunten Motoren muss alle 2000km ein neuer Kupplungskorb her, da der alte aufgebogen, bzw. komplett ausgeschlagen ist. Zu viel Wheelie-Fahren, zu viel Leistung, insgesamt zu hohe Belastung.

Dieser Kupplungskorb ist aus dem vollen gefräst und nachträglich „nitriert" (gehärtet) worden. Durch die massive Bauweise gibt es keine Probleme mehr mit aufgerissenen Kupplungskörben. Noch ein Schmankerl an diesem Kupplungskorb: Man kann ihn mit 16 Federn fahren, was für eine bessere Kraftübertragung sorgt und ein Durchrutschen der Kupplung vermeidet.

Die Version „Superstrong" kommt ohne die Standard COSA 2 Kupplungsgrundplatte aus. Sie ist für 10 COSA Federn konzipiert. Ein Abreißen der Nieten entfällt bei diesem Korb komplett.

SIP-TIPP Durch die geänderte Höhe des Kupplungskorbes sollte man eine Ausgleichsdichtung oder den umgearbeiteten Kupplungsdeckel mitbestellen.

SIP-COMMUNITY User ‚schmidt@hofhaby.de' über Art.-Nr. 9324300 : „Absolut empfehlenswert. Super verarbeitet, Kupplung trennt sauber und endlich keine Kupplungsprobleme mehr bei getunten Motoren. Gut investiertes Geld!"









93243000





93244000

Kupplungskorb „COSA 2" Race		Art.-Nr.	€
MMW Race	Øa 118,3mm, Øi 108mm, CNC gefräst, für 16 Federn	93243000	195,00
MMW „Superstrong"	Øa 118,03mm, CNC gefräst, inkl. Innenteil, für 10 Federn	93245000	209,00



Kupplungszahnrad „COSA 2"

für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2

Das **Kupplungszahnrad** treibt über das Primärzahnrad die Nebenwelle der Largeframes an. Durch die Variation der Zähnezahl ist eine Übersetzungsänderung möglich. Der Austausch des Kupplungszahnrades ist der einfachste Weg, die Übersetzung zu ändern. Je größer die Zähnezahl, desto länger die Übersetzung.

Die COSA 2 Kupplungszahnräder gibt es mit 20, 21, 22 und 23 Zähnen. Ohne eine Anpassung des Primärzahnrades passen die Z 20-22 in die 125-150er, die 21-23er in die 200er Modelle. Mit der Variation des Primärzahnrades können alle Kombinationen in allen Motoren gefahren werden.

Bei den 200ern mit dem 65er Primär können neben den originalen Z 23 auch die Z 21/Z 22 gefahren werden. Die Verkürzung der Übersetzung auf das 22er ist hier besonders beliebt, hilft auch dem langen 4. Gang auf die Sprünge und schafft somit auch ohne leistungssteigernde Tuningmaßnahmen einen besseren Ganganschluss.

Für eine T5 mit 172ccm und Rennauspuff empfehlen sich die 21-22er Zahnräder.

Wenn das Primärzahnrad der 200er verbaut wird, kommen auch 125-150er Motoren in den Genuss der langen 23 Zähne.

DRT schließt auch bei den COSA 2 Kupplungszähnen die Lücken. DRT fertigt die entsprechenden Kupplungszahnräder exakt für die unterschiedlichen Primärzahnräder. Eine bessere Laufruhe und eine höhere Tragfähigkeit sind die Folge. Dies erhöht die Haltbarkeit. Die Leistung wird besser auf die Straße übertragen.

Die geradeverzahnten Zahnräder mit Z 22 und Z 24 sind für die POLINI Übersetzungen ausgelegt. Die Übersetzung 2,67 mit 24/64 damit – neben der W5 Übersetzung – die längste, die man für die COSA 2 Kupplung bekommen kann. Das Z 23 von DRT passt perfekt auf die originalen Z 67/68 Primärzahnräder der 125/150er Motoren.

Hinweis: Alle Largeframemodelle ab der VNA/VBA bis `1994 können mit der COSA 2 Kupplung nachgerüstet werden. Bei diesen 125-150er Modellen muss dann der Kupplungsdeckel modifiziert oder ein PX200 Kupplungsdeckel mit passender Andruckplatte verwendet werden. Daher haben wir bei den Modelllisten auch diese Modelle aufgeführt.

FREIT Für jeden die passende Übersetzung, die in der untenstehenden Tabelle übersichtlich zusammengefasst sind.

SIP-TIPP Neue Andruckplatte, Trennpilz, Mutter und Scheibe sind empfehlenswert. Mit unterschiedlichen Gang- und Primärzahnrädern sind weitere Übersetzungsverhältnisse möglich. Breitreifen sind ebenfalls eine beliebte Art, die Übersetzung zu ändern.

SIP-COMMUNITY User ‚FloMoBiMa' über Art.-Nr. 87473000 : „Harmoniert prima mit dem 177er Pinasco."



87473000





87474000

Kupplungszahnrad „COSA 2"			Art.-Nr.	€
PIAGGIO	Z 20		28960700	65,00
PIAGGIO	Z 21		87470000	72,00
Standard	Z 22		87473000	72,00
DRT	Z 22	für POLINI Primär Z 64	87474000	85,00
PIAGGIO	Z 23		87460000	72,00
DRT	Z 23	für DRT Primär Z 65/Standard Z 67/Z 68	87475000	80,00
DRT	Z 24	für POLINI Primär Z 64	87476000	85,00



Tobias Hümmler, SIP-Photograph, Landsberg, Deutschland

Immer den Finger am Abzug... ääh, Auslöser

Seit 4 Jahren gehört Tobi fest zum SIP Team und ist für alles zuständig, was mit Bildern und Videos zu tun hat. Er macht die Produktphotos für die Website und ist gerade im Sommer fast jedes Wochenende auf Rollertreffen, Ausstellungen oder Rennen mit der Kamera für euch am Start.

Eines seiner Fahrzeuge ist eine Vespa 125 VNB6T. Patina statt Paintjob ist hier die Devise. Ursprünglich hatte er die VNB mit einem 3ÜS PIAGGIO Zylinderkit, einer Rennwelle und einem SIP Roadauspuff ausgestattet. Vom effektiven Ergebnis seiner ersten Tuningmaßnahmen war Tobi, wie er lachend zugibt, selbst überrascht. Eine Cosa 2 Kupplung hilft Tobis alter Dame zuverlässig die neu gefundene Leistung auch auf die Straße zu bringen.

Doch da er motortechnisch den übrigen SIP Jungs nicht hinterherfahren will, wurde der Motor gegen einen 200er mit SIP SetUp getauscht: Malossi, Langhub, Cosa 2 Kupplung mit SIP Kupplungskorb, SIP Road. Jetzt ist er mehr als zufrieden mit der Leistung und wir wünschen ihm auch diesen Sommer gute Fahrt und viele schöne Motive.

Joscha, SIP beantwortet:

Warum ‚rupft' meine Kupplung?



Manchmal reagiert eine Kupplung unpräzise oder hakt. Der Roller springt oder hakt beim Anfahren. Die Kupplung hat keinen Schleifpunkt mehr.

- Kupplungsbeläge oder Trennscheiben verkanten sich -> nach schleifen/ entgraten
- Kupplungsbeläge oder Trennscheiben ausgeschlagen -> erneuern
- Führungsnuten im Korb sind ausgeschlagen -> erneuern
- Kupplungsgrundplatte eingerissen
- Anlaufscheibe verschlissen oder beim Einbau vergessen
- Buchse verschlissen oder gerissen
- Falsches oder zu wenig Öl

TECH TIPP

Übersetzungsverhältnisse (ÜV)

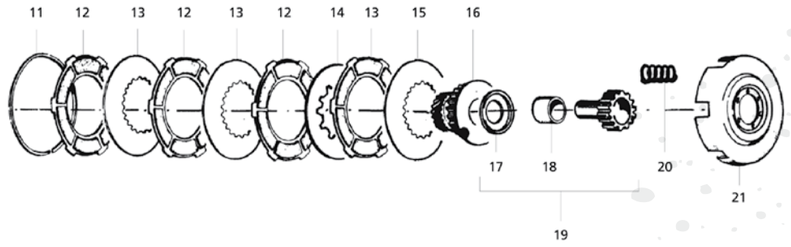
Nachfolgend haben wir unterschiedliche Kombinationen an Übersetzungsverhältnissen zusammengestellt. Die „Verwendung" ist nur eine von vielen Möglichkeiten.

Kupplungszahnrad „COSA 2"

ÜV		Z	Ausführung	Art.-Nr.	Z	Ausführung	Art.-Nr.	Verwendung
68/20	3,40	20	Standard	28960700	68	Standard	17482500	PX125 E Lusso `95 ->/`98/MY/`11 Standard
68/21	3,24	21	Standard	87470000	68	Standard	17482500	PX150 E Lusso `95 ->/`98/MY/`11/Cosa 2 125-150 standard, 172ccm T5
67/21	3,19	21	Standard	87470000	67	Standard	11272100	172ccm T5 lang, PX200-215 kurz
65/21	3,10	21	Standard	87470000	65	Standard	11272000	PX200 kurz
68/22	3,09	22	Standard	87473000	68	Standard	17482500	172ccm T5, 166-177ccm PX
67/22	3,05	22	Standard	87473000	67	Standard	11272100	166-177ccm PX
65/22	2,95	22	Standard	87473000	65	Standard	11272000	PX200 kurz übersetzt
64/22	2,91	22	DRT	87474000	64	POLINI	20200000	166-177er lang, PX200-215 kurz
68/23	2,96	23	DRT	87475000	68	Standard	17482500	172ccm T5 sehr lang, PX200-215ccm kurz übersetzt
67/23	2,91	23	DRT	87475000	67	Standard	11272100	172ccm T5 sehr lang, PX200-215ccm kurz übersetzt
65/23	2,83	23	Standard	87460000	65	Standard	11272000	200 Rally/P200 E/PX200 E/Lusso -> `98 Standard
65/23	2,83	23	DRT	87475000	65	DRT	40432290	172ccm T5, 166-177er sehr lang
64/24	2,67	24	DRT	87476000	64	POLINI	20200010	166-177ccm, extrem lang, PX200-215ccm, T5 sehr lang
63/24	2,63	24	W5	20302000	63	W5	20302000	166-177ccm, extrem lang, PX200-215ccm, T5 sehr lang

Ersatzteile Kupplung „COSA 2"

für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2



Kupplung Ø 115/108mm, „Cosa"			Art.-Nr.	€
11	Sicherungsring Kupplungskorb	für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2, Ø 108mm	93180000	2,50
11	Sicherungsring Kupplungskorb	für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2, SURFLEX verstärkt, Ø 108mm	93181000	4,70
11	Sicherungsring Kupplungskorb	für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2, SIP, verstärkt, Ø 108mm	93182000	4,50
12	Kupplungsbeläge	siehe oben		
13	Kupplungstrennscheibe	für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2, d 1,5mm, Ø 108mm, 2 Stck werden benötigt	28678200	4,90
14	Kupplungstrennscheibe	für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2, d 1,45mm, Ø 108mm	23727100	5,60
15	Kupplungstrennscheibe	für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2, d 2,0, Ø 108mm	23727200	5,60
13/14/15	Kupplungstrennscheiben Kit	für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2, d 2,0, Ø 108mm, 4 Scheiben	23727300	17,90
16	Kupplungszahnrad	für Vespa PX125 E Lusso `95->/`98/MY, Z 20	28960700	65,00
16	Kupplungszahnrad	für Vespa PX150 E Lusso `95->/`98/MY/Cosa 2 125/150, Z 21	87470000	72,00
16	Kupplungszahnrad	für Vespa PX200 E Lusso `95->/`98/MY/Cosa 2 200, Z 23	87460000	72,00
16	Kupplungszahnrad	für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2, Z 22	87473000	72,00
16	weitere Kupplungszahnräder	siehe DRT		
17	Anlaufscheibe Kupplung	für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2	23565100	2,70
18	Kupplungsbuchse	für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2	59365000	4,30
18	Kupplungsbuchse Lager	für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2	59366000	22,00
19	Kupplungsgrundplatte	für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2	15985400	47,00
20	Kupplungsfeder Standard	für Vespa PX125 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2 125	28960000	1,10
20	Kupplungsfeder Standard	für Vespa PX150-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2 150-200	28960300	1,10
20	weitere Kupplungsfedern	siehe oben		
21	Kupplungskorb innen	für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2, für 16 Nieten	23736400	45,00
21	Kupplungskorb Standard	für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2, Ø 115mm	23736200	66,00
21	Kupplungskorb Standard	für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2, Ø 115mm, für 16 Federn, PIAGGIO by SIP	23736600	69,00
21	Kupplungskorb Standard	für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2, Ø 115mm, für 16 Federn, SIP	93401000	79,00
21	Kupplungskorb Sport	für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2, Ø 115mm, mit Ring	93242000	99,00
21	Kupplungskorb Sport	für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2, Ø 115mm, mit Ring, für 16 Federn	93402000	99,00
21	weitere Kupplungskörbe	siehe oben		
	Unterlegscheibe	für Vespa 200 Rally/PX200/PE/Lusso/T5/Cosa, LML, d 3,3mm	11351900	5,30
	Unterlegscheibe	für Vespa 200 Rally/PX200/PE/Lusso/T5/Cosa, SIP, d 3,3mm	11351960	6,20
	Unterlegscheibe	für Vespa 200 Rally/PX200/PE/Lusso/T5/Cosa, DRT, d 3,8mm	11351930	11,40
	Unterlegscheibe	für Vespa PX200/PE/Lusso/Cosa/T5, mit Getrenntschmierung, d 3,7mm	22297700	17,90
	Distanzscheibe	für Vespa PX200/PE/Lusso/Cosa/T5, d 0,8mm	69821000	5,90


69820000


21214100


21214200


11351940


87263000

Befestigung Kupplung

für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2

Befestigung Kupplung	Art.-Nr.	€
Sicherungsscheibe Mutter Kupplung „COSA"	69820000	1,70
Sicherungsscheibe NORD-LOCK, M12	80101200	1,40
Mutter Kupplung „COSA", selbstsichernd	21214100	2,90
Mutter Kupplung „COSA", PIAGGIO	21214200	2,40
Mutter Sechskant Kupplung „COSA", PIAGGIO, mit Bund, SW 18mm	87263000	3,50
Mutter Sechskant Kupplung, mit Bund, SW 15mm, DRT	11351940	10,20

Kupplungsbuchse PINASCO „Clutch Slider“

für Vespa 125 VNB2 ->TS/150 VBB -> T4/Rally/PX/PE/T5/Cosa

Dieses Lager wird anstelle der **Kupplungsbuche** auf der Grundplatte montiert. Es reduziert die Reibung und die Buchse kann nicht mehr in der Grundplatte festgehen.

SIP-COMMUNITY User ‚vespa-and-more‘: „Sensationell. Geniales Teil!!!!!!!!“

Kupplungsbuchse	Art.-Nr.	€
Kupplungsbuchse PINASCO „Clutch Slider“	59366000	22,00



59366000

Verstärkter Sicherungsring „COSA 2“

für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2

Verstärkte Sicherungsringe sind bei allen Tuningmotoren empfehlenswert. Die **SURFLEX** Ringe sind breiter als die Standard. Der **SIP** Ring für die PX200 hat eine stärkere Spannkraft und darüber hinaus noch Bohrungen, um eine leichtere Montage mit einer Sicherungsringzange zu ermöglichen

Verstärkter Sicherungsring	Art.-Nr.	€
Standard	93180000	2,50
SURFLEX verstärkt	93181000	4,70
SIP, verstärkt	93182000	4,50



69821000

Unterlegscheibe/Distanzscheibe DRT/S&S

für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2

Diese Unterlegscheibe **Kupplung DRT** mit 3,8mm kommt immer dann zum Einsatz, wenn die reguläre Distanzscheibe die Kupplung nicht weit genug nach außen versetzt (z.B. bei 5-Scheiben-Kupplungen oder manchen COSA FL2 Kupplungen), damit ein Freiraum von 3.2-3.5mm zwischen Kupplungskorb und Primär, bzw. der Blechplatte des Reparaturkits verbleibt. Diese Distanz ist notwendig, damit die beiden Primärräder optimal ineinander greifen können.

Die **Distanzscheibe von Scooter&Service** ist aus hochwertigem Stahl. Die äußere Fase verhindert ein Anliegen des Zahnrades - was eine häufige Ursache für schlecht trennende Kupplungen ist.

Unterlegscheibe/Distanzscheibe	Art.-Nr.	€
DRT, d 3,8mm	11351930	11,40
S&S, d 3,5mm	11351920	11,50



11351930

11351920

Außenring für Kupplungskorb „COSA 2“

für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2

Ein **verstärkter Außenring** ist eine preiswerte Alternative zu Sport/Race Kupplungskörben für alle, die gerne selber basteln, pressen und schweißen.

Außenring für Kupplungskorb	Art.-Nr.	€
Ø 115mm	93206000	19,90



93182000

93181000

Distanzscheibe SERIE PRO

für Vespa PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/Cosa 2

Zwischen der Außenkante der Kupplungsgrundplatte und dem Kupplungszahnrad ist für ein exaktes Trennen ein Trennspiel von ca. 0,5mm nötig. Toleranzen bei den Kupplungsanlaufscheiben und auch den Kupplungen können zu geringerem Spiel führen, so dass sich manche Unterlegscheiben beim Festziehen der Kupplungsmutter neigen und dadurch am Primärrad anstehen und ein Trennen verhindern.

Wenn es zu den genannten Problemen kommt, empfehlen wir, nur die Anlaufkante des Kupplungszahnrades 2/10 abzuschleifen oder die **Distanzscheibe** Art.-Nr. 69821000 zu verwenden.

Distanzscheibe	Art.-Nr.	€
SERIE PRO, d 0,8mm	69821000	5,90

11351930

11351920



Kupplung DRT Race §

für Vespa 98/125 V1-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/Cosa/T5

SIP Scootershop hat sich zusammen mit **Denis Innocente** von DRT der Largeframes und speziell der Vespamodelle 1946 – 1957 angenommen. Für diese Modelle gibt es keine originalen **Kupplungen** mehr. Bisher war die einzige Chance, sich auf dem 2nd Markt für teures Geld Ersatz zu besorgen. Wir haben nun diese **Kupplungen** neu aufgelegt und durch High-Tech-Features auf den Stand der heutigen Technik gebracht. Dies garantiert eine perfekte und komfortable Wirkungsweise, auch bei erhöhter Leistung.

Die präzise CNC gefertigten Komponenten und die neu entwickelte Grundplatte sorgen für eine optimale Kraftverteilung. Die GS160 Version hat den für die Modelle typischen Konus. Die Federführungen in Korb und Grundplatte wurden auf 12 (Ø 86mm), 24 (Ø 96mm) bzw. 28 (Ø 115mm) erhöht. Es werden die Standard Federn der **Lusso3/Cosa Kupplung** mitgeliefert. Bei Standard Motoren reichen 6 (Ø 86mm), 12 (Ø 96mm) bzw. 14 (Ø115mm) Federn. Im 2. Schritt sollte die Anzahl der Federn auf die maximale erhöht werden. Der Druck wird erhöht und dennoch kann die Kupplung leicht gezogen werden. Ein kleiner Versatz der Federteller führt zu einem „Vorspannen" der Federn und verhindert ein Klappern der Federn. Beim Zusammenbau hilft ein kleiner Schraubendreher, um die Federn sicher und zuverlässig in den einzelnen Federführungen zu positionieren. Die kleine Buchse mit den Nadeln wurde durch eine **dickere Laufbuchse** aus Bronze ohne Nadeln ersetzt. Austausch und Überholung werden wesentlich vereinfacht. Die **Anlaufscheibe** wurde ebenfalls aus den modernen Vespamodellen übernommen. Das passende Kupplungszahnrad wird bei den V98/V1-33T und den VN/VL Kupplungen ebenfalls mitgeliefert.

Bei der **GS160 und der PX Kupplung** können die originalen Kupplungszahnräder verwendet werden. Die Kupplungen müssen noch mit den Kupplungsbelägen/Trennscheiben bestückt werden. Hier empfehlen sich die Standard PX200 Beläge, die an den Nasen leicht modifiziert werden müssen oder die DRT Beläge. Bei manchen Modellen kann es sein, dass der Kupplungsdeckel leicht modifiziert oder ein Spacer verwendet werden muss.

FAZIT Zeitgemäßes Update der alten, nicht mehr lieferbaren Kupplungen. Kupplungsrupfen und Aufbiegen des Korbes werden wirkungsvoll vermieden. Mit der Option die Federstärke ideal und individuell an die Bedürfnisse und Handkraft anzupassen

SIP-TIPP Neue Kupplungsbeläge und Trennscheiben mitbestellen! Mehrere Standard PIAGGIO Federn mitbestellen, um variieren zu können. Für die GS/PX Kupplung das passende Kupplungszahnrad mitbestellen. Ein verstärkter Sicherungsring ist ebenfalls sinnvoll.

SIP-COMMUNITY User ‚Horst Binnig', Vespa Veteranenclub Deutschland 04/2010 (über Art.-Nr: 93290000): „Ich fahre die Kupplung auf der GS4. Die DRT- Kupplung löst gut aus, ist gut dosierbar und der Kraftaufwand ist im Vergleich zur Normalkupplung recht gering. Genau das ist ein Riesenvorteil."

SIP-COMMUNITY User ‚Robin Davy', Vespa-Akrobatik-Team Vespa Oldtimerfreunde München, 03/2010: „Wir verwenden ausschließlich DRT Kupplungen für unsere Vespa-Akrobatik-Roller. Bei dieser Belastung wäre es ein schneller Tod für jede herkömmliche Kupplung."

SIP-COMMUNITY SIP Mann Max, SIP Trip Toskana 2011 (über Art.-Nr. 9327000): „Ich bin von der Kupplung absolut überzeugt und habe sie in meiner Rally 210 mit großem Vergaser und SIP Road verbaut. Auf dem SIP-Trip 2011 habe ich unseren Toni mit seiner abgerauchten PX kilometerweit das Stilfserjoch hochgeschoben - bis mein Oberschenkel versagt hat, die Kupplung jedoch nicht. Perfekt."


93260000

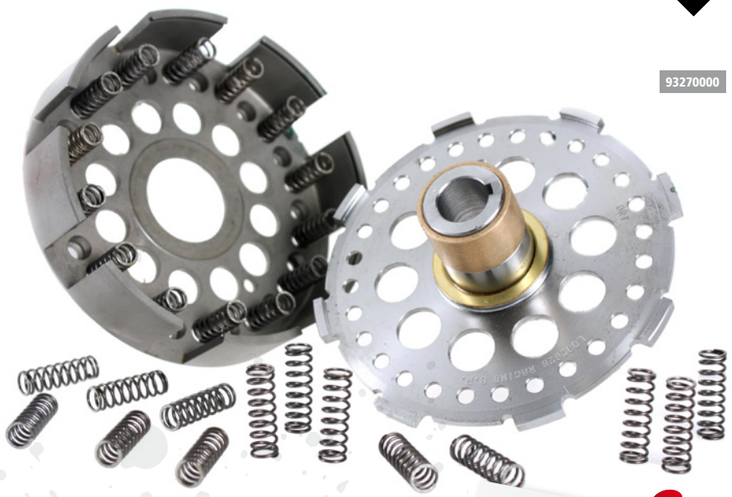

93250000


93290000


93280000

Kupplung DRT Race	Art.-Nr.	€
für Vespa 98/125 V1-15T/V30-33T/VM/VU/VN1T ->06000, Ø 92/85mm, mit Kupplungszahnrad	93260000	249,00
für Vespa 125 VN1T 06001 ->/-> VNA2T 081468/ACMA/150 VL1-3T/VB1T/VD1-2T/VGL1T, Ø 108/96mm, mit Kupplungszahnrad	93250000	249,00
für Vespa 160 GS/180 SS, Ø 115/108mm	93290000	249,00
für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/PX80-150/PE/Lusso -> `94, 108/96mm	93280000	229,00
für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/Cosa/T5, 115/108mm	93270000	249,00
Kupplungsbeläge DRT Sport für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/Cosa/T5, 115/108mm	93118000	35,00




93270000

Kupplungsdeckel

für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/Cosa/T5

Sobald eine Ø115mm 200er Kupplung in ein 125/150er Motorgehäuse verbaut wird, muss der Kupplungsdeckel modifiziert werden. Wer dies nicht selber machen möchte, greift einfach auf den **200er Kupplungsdeckel** von **PIAGGIO** zurück.

MMW modifiziert diesen Deckel passend für die MMW Scheibenbremse. Ebenso gibt es von MMW einen ausgespindelten Deckel für die **höheren CNC Kupplungskörbe**. Damit spart man sich die Verwendung eines Spacers. Diesen Kupplungsdeckel gibt es auch von **S&S,** optimal passend für den **S&S Kupplungskorb „COSA 2"**. Perfekt auch in Verbindung mit jeder anderen Largeframe Race Kupplung.

Alle Kupplungsdeckel kommen ohne Kleinteile wie O-Ring, Entlüfterschraube, Druckhebel, etc.



Kupplungsdeckel		Art.-Nr.	€
PIAGGIO	für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/Cosa/T5	93160000	25,00
PIAGGIO by MMW	für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/Cosa/T5, für Scheibenbremse MMW hinten, mit Kupplungshebel	93162000	55,00
PIAGGIO by MMW	für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/Cosa/T5, für CNC Kupplungskorb MMW	93163000	55,00
PIAGGIO by S&S	für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/Cosa/T5, für CNC Kupplungskorb S&S	93164000	65,00


93160000


93163000


93164000

Kleinteile Kupplung

für Vespa 125 V1-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/ Lusso/Cosa/T5

Viele dieser hier aufgeführten Kleinteile Kupplung gehören zum Pflichtaustauschprogramm bei jedem Kupplungsbelagwechsel. Wer bei diesen Kleinteilen spart, muss es später oft bitter bereuen.



87071000 87060000 87070000



87081000



87080000



87014000



87090000

Kleinteile Kupplung/Kupplungsdeckel	Art.-Nr.	€
Keil Kupplung/Lichtmaschine für Vespa 150 GS	87071000	1,70
Keil Kupplung für Vespa 160 GS/180 SS	87060000	1,20
Keil Kupplung für Vespa 125 V1-TS/150 VL-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/Cosa/T5	87070000	1,20
Andruckplatte Kupplung für Vespa 98/125 V1-15, -> V22M	87092000	16,90
Andruckplatte Kupplung für Vespa 125 V15-TS/150 VL-T4/PX80- 150/PE/Lusso -> 1994	88200000	3,20
Andruckplatte Kupplung für Vespa 125 V15-TS/150 VL-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX125/150 1995->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa/T5	87091000	3,40
Stift Andruckplatte für Vespa 98/125 V1-15, -> V22M	87093000	13,50
Feder Andruckplatte für Vespa 125 V15-TS/150 VL-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/Cosa/T5	14457000	1,80
Trennpilz für Vespa 98/125 V1-15, -> V22M	87083000	18,50
Trennpilz für Vespa V15 V22M ->V33/VM/VN/150 VL/VB1/VGL1	87082000	16,90
Trennpilz für Vespa 150 GS	87081000	9,50
Trennpilz für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa	87080000	2,70
Trennpilz Kit für Vespa für Vespa 125 V15-TS/150 VL-T4/PX80- 150/PE/Lusso -> 1994	87014000	6,30
Trennpilz Kit für Vespa 160 GS/180 SS/Rally/PX125/150 1995->/P200E/PX200 E/Lusso/MY/Cosa/T5	87090000	6,20

Lukas Schuler, SIP-Mann, Landsberg, Deutschland

VOR Tachoanschlag ist NACH Tachoanschlag!

Lukas arbeitet seit Jahren mit SIP zusammen. Seit Sept 2010 ist er fester Bestandteil des Teams in Landsberg. Nachdem er mit seinem Automatikprojekt SIP DIO bereits den Wolf im Schafspelz für den Einsatz in der DSSC gebaut hatte (Husqvarna WR 250 Zylinder, D.N performance und 38er Keihin kitzeln ca. 45PS aus der Dio. Der besondere Kick: Eine NOS-Anlage, die auf Knopfdruck nochmal ca. 10 Pferde dazugibt), hat auch ihn jetzt das Klassikfieber gepackt.

Aber Lukas wäre nicht Lukas, wenn er sich einfach eine originale PX kaufen und fahren würde. Nein, der Klassiktuning Rookie geht gleich in die Vollen und verpasst einer VBA1T ein komplettes Makeover. Bei Lukas sorgen nun ein 210er Malossi, zusammen mit einem MMW Stutzen und einem 30er TMX für ordentlich Schub. Langhubwelle, SIP Road und Getriebegimmicks sind ebenfalls dabei. In Zaum gehalten wird die Leistung von einer Malossi Scheibe an der modifizierten ZIP SP Gabel.

Highlight-Detail: Der neue SIP Cosa2 Race Kupplungskorb, den Lukas auf dem letzten SIP-Trip in die Toskana einem harten Dauertest unterzog. Der erste selbstgebaute Motor hat perfekt gehalten. Die Kupplung auch, und Lukas ist restlos begeistert... vom Toskana-Trip, von den alten Vespas im Allgemeinen und speziell natürlich von seiner eigenen VBA.



Sven Hannawald und Lukas fahren's aus!

Andruckplatte Kupplung SIP

für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/Cosa/T5

Dieses SIP Spezialteil wird anstelle der originalen Andruckplatte und des Trennpilzes montiert. Es verkraftet mühelos höchste Drehzahlen und arbeitet durch das eingesetzte Kugellager völlig verschleißfrei. Ein Verschweißen des Trennpilzes mit der Andruckplatte ist ausgeschlossen, Reibung wird vermindert und etwaiges Kupplungsrupfen beim Anfahren kann verhindert werden. Die **PIAGGIO** Andruckplatte Kupplung der PK XL2 ist ebenfalls kugelgelagert. Sie gibt es auch in einer **SIP Version** für alle übrigen Vespas. Das Lager wird auf die Höhe der originalen Andruckplatte umgearbeitet.

SIP-TIPP Die Feder Andruckplatte PK XL2 mitbestellen!

SIP-COMMUNITY User ‚ebaytspecials' (über Art.-Nr. 50040000): "Excellent little item, and works much better than the original, specially on performance kits."

SIP-COMMUNITY User ‚Luca', Puglia, Italy (über Art.-Nr. 50050000): „Amazing upgrade for my PX. No more clutch vibration."

Andruckplatte Kupplung SIP	Art.-Nr.	€
XT 2000, kugelgelagert	50040000	40,00
PK XL2, kugelgelagert	50050000	30,00



50040000



50050000

Kleinteile Kupplungsdeckel

für Vespa 125 V1-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/ Lusso/Cosa/T5



92130000



83806000



83808000

Kleinteile Kupplungsdeckel	Art.-Nr.	€
O-Ring Kupplungsdeckel für Vespa 98/125 V1-15/V30-33	92131000	4,90
O-Rin g Kupplungsdeckel für Vespa 125 VM-TS/VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/Cosa/T5	92130000	1,80
Druckhebel Kupplungsdeckel für 125 VNB-TS/150 VBB-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/Cosa/T5/PK50/125 XL/XL2, PIAGGIO	83806000	5,80
Druckhebel Kupplungsdeckel für 125 VNB-TS/150 VBB-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/Cosa/T5/PK50/125 XL/XL2, DRT, verstärkt	83808000	14,90

Firmenfeature

NEWFREN

Die Geschichte von NEWFREN reicht bis in die 50er Jahre zurück, in denen Alessandro Barbero im Kundenauftrag Bremsbeläge erneuerte. Die Nachfrage war so hoch, dass seine kleine Selbständigkeit schnell zu einem großen Unternehmen wuchs.

Er baute eine der ersten, auf Bremsbeläge spezialisierte, Fabriken Europas. Mit Hilfe einer revolutionären Technik wurden die flexiblen Beläge dabei mit den Bremsbacken verklebt. Seitdem liefert NEWFREN fortwährend innovative Neuerungen, vom speziellen Schliff, bis hin zum patentierten, wasserfesten Material der Beläge.

Heute führt Valter Barbero das Unternehmen in zweiter Generation weiter. Der Firmensitz in Cirié umfaßt auf den großzügigen 10.000 qm nicht nur Verwaltungsgebäude, sondern auch Fertigungshallen, in denen ein breites Sortiment an Bremsanlagen sowie Brems- und Kupplungszubehör entwickelt und hergestellt wird. Mittlerweile hat sich NEWFREN als qualitativ hochwertig fertigender Zubehörlieferant auch international einen Namen gemacht.





Montage Kupplungsbeläge („Cosa“) Vespa PX



Kupplungsmontagewerkzeug (Art.-Nr. 9330) in Schraubstock einspannen und Kupplung mit Ringschlüssel (SW19) komprimieren.



Kupplungssicherungsring mit Schraubendreher aushebeln und Kupplungsbeläge und Trennscheiben entfernen.



Erste neue Trennscheibe (2mm stark) einsetzen und rundum ölen.



Korkbelag satt einölen, und abwechselnd weiter Trennscheibe und Belagscheibe einsetzen. Immer ordentlich Öl zwischen die Scheiben.



Reihenfolge beachten: Unterste Trennscheibe hat d 2mm; 2. Trennscheibe hat kleine Nut innen; obere zwei Trennscheiben sind identisch.



Sicherungsring montieren, auf genauen Sitz achten. Stöße sollen nicht in Laufnuten sein. Testen, ob sich Zahnrad frei drehen lässt!

Kupplungsbeläge für Lambretta/Ape

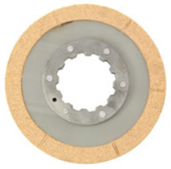
Kupplungen sind ein, wenn nicht der wichtigste Bestandteil eines Motors und sorgen für den Kraftschluss zwischen Kurbelwelle und Getriebe. Um mehr Leistung übertragen zu können ist eine höhere Reibung in der Kupplung nötig. Stärkere Federn führen zu mehr Anpressdruck, mehr Beläge zu einer größeren Reibfläche. Kupplungsbeläge für Ape 50 entsprechen denen der Vespa Smallframe.

SIP-TIPP Beläge vor Benutzung eine Nacht in Getriebeöl einlegen.



93143000

93096000







SIP Getriebeöl SAE 30
für handgeschaltete Vespa und Lambretta Getriebe.
Art.-Nr. 140500 **3,1 0 € (1,24 €/100ml)**

Kupplungsbeläge SURFLEX für Lambretta		Art.-Nr.	€
Standard	für Lambretta J50-100-125 Junior/Luna, 3 Beläge, Kork, d 3,50mm, 5 Federn, 3 Scheiben, 1x2,50mm, 1x1,55mm, Ø 118mm	93140000	39,00
Standard	für Lambretta125 d/DL/FD/LC 150 A/B/C/CL, 3 Beläge, Kork, innen verzahnt, d 5,00mm, 6 Federn, 2 Scheiben, d 2,10mm, Ø 84mm	93141000	49,00
Standard	für Lambretta125 E/F, 3 Beläge, Kork, innen verzahnt, d 5,00mm, Ø 92mm	93142000	39,00
Standard	für Lambretta LI125/150 1-2°/150 3° Serie/200 Special Electronic, 5 Beläge, Kork, innen verzahnt, d 2,50mm, Ø 120mm	93143000	19,10
Sport	für Lambretta LI125/150 1-2°/150 3°/TV175/200 Special Electronic/175 Lambro, 5 Beläge, Kork, innen verzahnt, d 2,50mm, 5 Federn, 4 Scheiben, d 1,55mm, Ø 120mm	93144000	39,00
Standard	für Lambretta LI150/TV175	93145000	56,00

Kupplungsbeläge SURFLEX für Ape		Art.-Nr.	€
Standard	für APE 175 Pentaro, 1 Belag, Kork, innen verzahnt, d 3,20mm, Ø 145mm	93093000	28,00
Standard	für APE 175 MP, 1 Belag, Kork, innen verzahnt, d 3,20mm, Ø 145mm	93094000	28,00
Standard	für APECAR 175 P2/P400/P501, 1 Belag, Kork, innen verzahnt, d 3,30mm, Ø 149mm	93095000	28,00
Standard	für APE MT/501/601/602, 1 Belag, Kork, innen verzahnt, d 3,20mm, Ø 145mm	93096000	28,00
Standard	für APE TM PM 703, 1 Belag, Kork, innen verzahnt, d 3,10mm, Ø 149mm	93098000	28,00

Weitere Ersatzteile für Lambretta und Ape unter **www.sip-scootershop.com**

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Technik Kupplung Teil 2

Fortsetzung von Seite 409

Kupplungsfedern

Wenn die Kupplung bei einem getunten Motor ‚rutscht‘, sollte man in einem ersten Schritt härtere Federn verbauen. Das ist in den meisten Fällen bereits sehr effektiv. Bei älteren Kupplungsmodellen lässt sich der Kupplungshebel dadurch allerdings oft schwerer ziehen. Moderne PIAGGIO Kupplungen wie die ‚Cosa‘-Kupplung (LF) und die Kupplung der PK XL2 (SF) sind hingegen durch ein geändertes Hebelverhältnis sehr leichtgängig und lassen sich auch mit härteren Federn einfach ziehen. Bei Smallframe Kupplungen unterscheidet man zwischen der Version mit einer Zentral-Feder und der Mehr-Federn Version der moderneren PK XL2 Kupplung. Mehr Federn verteilen die Federkraft naturgemäß gleichmäßiger auf die Belagsfläche und sorgen für bessere Kraftübertragung und ein sanfteres Einkuppeln. Einfluss auf die Härte einer Kupplungsfedern haben u.a. die Dicke des Federdrahtes, die Anzahl der Windungen, das verwendete Material und die Gesamtlänge. Wir geben die Härte bei Kupplungsfedern entweder beschreibend z.B. mit „normal“ oder „hart“ oder in Abstufungen wie „L“, „XL“ an.

Kupplungskorb

Der Kupplungskorb ist höchsten Belastungen ausgesetzt. Besonders bei getunten Motoren schlagen die Körbe aus oder biegen sich durch hohe Drehzahlen auf. Der Markt bietet hier mittlerweile jede Menge Abhilfe. Körbe mit Ring verhindern wirksam das „Aufgehen“ der Kupplung. Verstärkte oder nitrierte Körbe sind nochmals gehärtet und daher widerstandsfähiger. High-End Körbe sind äußerst präzise CNC gefräst, gewichtsreduziert und besitzen geschmiedete Innenteile mit verstärkten Nieten und Platz für bis zu 16 Federn.

Eine Frage des Öls?

Bei Standard Korkbelägen ist es empfehlenswert, sich an die Vorgaben von PIAGGIO zu halten und eine entsprechende Menge SAE30 einzufüllen. Die benötigte Ölmenge sollte man unbedingt vorher abmessen und sich nicht auf die Einfüllschraube verlassen. Vor allem, wenn der Winkel des Motors durch ein anderes Fahrwerk verändert wurde oder der Roller nicht komplett eben steht. Gerade im Rennsport verwenden viele Fahrer, die Carbon/Sinterbeläge in ihrer Kupplung fahren, SAE80 Getriebeöl. (Achtung: Motor- und Getriebeöl sind unterschiedlich gradiert!) Auch befüllen sie die Kupplung oft mit 25-50% mehr Öl. Das Limit nach oben setzt dabei jedoch die Entlüfterschraube auf dem Kupplungsdeckel, aus dem während der Fahrt das Öl austritt, wenn der Füllstand zu hoch ist. In den Bedienungsanleitungen der neuen Vespa PX ´98/2011 wird auch SAE80 Getriebeöl freigegeben, dies aber hauptsächlich weil das klassische SAE 30 Öl kaum mehr verbreitet ist. Um Kupplungsprobleme durch die beigefügten Additive des modernen SAE80 Öls zu umgehen, empfehlen wir nach wie vor für den Alltagsbetrieb unser SAE30 Getriebeöl (Art.-Nr. 140500).

Kupplungszahnrad und Primärübersetzung

Die Primärübersetzung einer Largeframe Vespa kann durch ein entsprechendes Kit verändert werden. Viele dieser Primärübersetzungen haben keine schräge, sondern eine gerade Verzahnung. Sie bestehen aus einem großen, an die Nebenwelle genieteten Primärrad und einem dazu passenden kleinen Zahnrad, das auf der Kupplung angebracht wird. Für die Largeframe Vespa gibt es 3 Typen dieser Primärübersetzungen um den verschiedenen Kupplungstypen (6-Feder, 7-Federn, 8-Federn/Cosa) gerecht zu werden. Beim Kauf muss man deshalb genau darauf achten, eine zur Kupplung passende Primärübersetzung auszuwählen. Eine einfachere und günstigere Alternative dazu ist der Austausch des schräg verzahnten Kupplungszahnrads durch ein anderes PIAGGIO Originalzahnrad mit gleichem Durchmesser aber einer anderen Anzahl an Zähnen. Das Standard Kupplungszahnrad der T5 (Z=20) kann beispielsweise durch das Zahnrad der späten PX150 (Z=21) ersetzt werden und passt immer noch auf das originale Primärzahnrad (Z=68) der T5 Nebenwelle. Das verlängert die Übersetzung um ca. 5%, die man z.B. mit einem 172ccm Malossi Zylinder gut brauchen kann. Die Primärübersetzung der Smallframe-Modelle lässt sich nicht ganz so einfach verändern, denn ein Primärübersetzungs-Kit besteht normalerweise aus einem Zahnrad für die Kurbelwelle und einem neuen Kupplungskorb komplett mit festgenietetem Zahnrad. Um dieses zu verbauen muss der Motor komplett geöffnet werden. Wenn man sich hingegen für eine geradeverzahnten Primärübersetzung entscheidet, kann man diese verändern, ohne den Motor jedes Mal vollständig auseinanderbauen zu müssen. DRT z.B. bietet für die Primärübersetzung der Smallframe eine Vielzahl an geradeverzahnten und miteinander kompatiblen Zahnrädern an.

Weitere Upgrades – High Tech Kupplungen

Bei den Smallframes ist die Entwicklung sogar noch weiter fortgeschritten und es werden mittlerweile völlig neu gestaltete Kupplungen mit mehr Scheiben, mehr Federn und verschiedensten Belägen (von Motorrädern oder andern Rollermodellen) angeboten. Angesichts von Rennmotoren, die zuverlässig über 30PS abliefern, scheint das einzige Limit mittlerweile die Dicke des eigenen Geldbeutels.



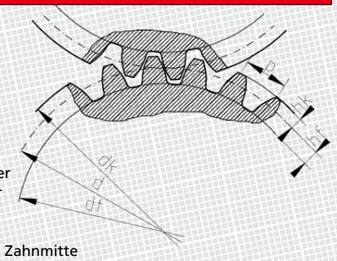
Kupplungskorb SIP Race
CNC gefräst, nitriert, 16 Federn

Ralf, SIP beantwortet:

Warum spezielles Getriebeöl für eine Vespa?



Anforderungen an ein Getriebeöl: Schmierung, Scherstabilität des Schmierstoffes, zuverlässiger Verschleißschutz für Getriebekomponenten sowie Dichtungen auch im Winterkurzstreckenbetrieb, Anti-Schaumverhalten, Temperaturkontrolle, Korrosionsschutz, Lasttragevermögen, Verhinderung von Grübchenbildung (Pitting), Dispergiervermögen, Unempfindlichkeit gegenüber Dichtungen, Unempfindlichkeit gegenüber Metallen, Mischbarkeit mit anderen Schmierstoffen, Kühlung der Kupplung.



d = Teilkreisdurchmesser
dk = Kopfkreisdurchmesser
df = Fußkreisdurchmesser
hk = Kopfhöhe Zahn
hf = Fußhöhe Zahn
p = Abstand Zahnmitte - Zahnmitte

Zahnradpaar im Eingriff. Die Verzahnung kann gerade, d. h. achsparallel oder schräg (Schrägverzahnung) ausgeführt sein. Die Größe der Verzahnung wird bestimmt als Modul. Das Gegenrad muss eine Verzahnung von gleichem Modul aufweisen. Der Modul m ist ein wichtiges Verzahnungsmaß für Zahnräder und ist definiert als der Quotient aus Teilkreis-Durchmesser d (in mm) und Zähnezahl z, bzw. aus Teilung p und Kreiszahl π:

$$m = \frac{d}{z} = \frac{p}{\pi}$$

Das ist auch der Grund, warum man kein 23-Zähne-Kupplungszahnrad in eine original PX125 Primär bauen kann, der Modul passt nicht. DRT hat diese Lücke gefüllt und bietet u.a. ein 23Z Kupplungszahnrad mit PASSENDEM Modul an, für eine simple Verlängerung des Übersetzungsverhältnisses (Art.-Nr. 17473500).



SIP Teamfahrer und GSF Gründer Mike Betz

Tuning Getriebe Smallframe

Das Getriebe - ein Buch mit sieben Siegeln?

Die Kunst ist es, den Motor so abzustimmen, dass sich der Roller bei jedem Schaltvorgang in seinem optimalen Drehzahlband/Resonanzbereich befindet. Ist das Getriebe falsch zusammengestellt, hilft der stärkste Zylinder nicht weiter. Entweder dreht sich der Motor tot oder er zieht die Übersetzung nicht. Eine klug gewählte Übersetzung wirkt oft Wunder bei Durchzug und Ganganschluss - dazu ist oft nur der Austausch eines einzelnen Zanrads nötig. Gerade bei den Getriebekomponenten wurde in den letzten Jahren extrem viel probiert, getüftelt und entwickelt, so dass es Lösungen für alle Einsatzbereiche und Leistungsklassen gibt.

Welche Übersetzung ist denn die richtige?

Hier ein Überblick, auf welche Weise ein Vespa Motor länger oder kürzer übersetzt werden kann. In dieser Reihenfolge kann man sich auch nach und nach an das Thema herantasten.

Primärzahnrad: Dies ist die einfachste Art, das gesamte Getriebe zu verändern, da man den Motor nicht zerlegen muss. Hier darauf achten, dass das Zahnrad auf dem Primär-/Kupplungskorb zum Primärzahnrad passt. Originale Übersetzungen sind schräg verzahnt, Tuningübersetzungen gerade.

Schräg verzahnt:



Gerade verzahnt:



Primärübersetzung: Primärübersetzungen sind der gängigste Weg, das Übersetzungsverhältnis einer Smallframe zu verändern. Sie verlängern – wie die Primärzahnräder – alle Gänge. Sie bestehen aus Primärzahnrad und Primärkorb. Original sind sie schräg verzahnt, die Sport/Race Versionen sind gerade verzahnt. Dadurch haben sie eine geringere Verlustleistung und einen höheren Wirkungsgrad. Je stärker der Zylinder, desto länger kann die Primär werden. Werden 50ccm Vespen kubikmäßig aufgestockt, muss die Übersetzung angepasst werden, sonst dreht sich der Roller tot. In Kombination mit unterschiedlichen Primärzahnrädern ist die Bandbreite der Primärs sehr hoch. Dadurch können die Getriebe perfekt auf die jeweiligen Bedürfnisse angepasst werden. Übersichtstabellen in den folgenden Kapiteln geben Hilfestellungen, welche Übersetzungen wo am besten passen.

Standard: **Sport:** **Race:**



Vorgelege/Nebenwelle: DRT ermöglicht durch unterschiedliche Nebenwellen den Aufbau eines sehr individuellen Getriebes. Bei manchen Nebenwellen wird nur der 4. Gang verkürzt, andere verändern auch die Gänge 1, 2 und 3. Dadurch lässt sich der Motor perfekt auf die Charakteristik der unterschiedlichen Zylinder abstimmen. Im Renneinsatz wird das Getriebe auf die Strecke abgestimmt. Ob Quartermile oder 150 Sprint, Rundenrennen auf Kartstrecken oder Highspeed Kursen. Das richtige Getriebe ist hier siegentscheidend. Im Alltag werden Nebenwellen wie z.B die Runner oder der „kurze 4. Gang“ gerne verbaut. Wer schon einmal neben einem LKW auf der Autobahn verhungert ist, nachdem er aus dem Windschatten zum Überholen angesetzt hat, wird die „kurzen 4. Gänge“ zu schätzen wissen. Übersichtstabellen in dem entsprechen Kapitel erleichtern die Auswahl dieser fast unbegrenzten Möglichkeiten.

Kurzer 4. Gang:



Kurzer 3. u. 4. Gang:



Gangzahnrad: Ist man mit der Abstimmung seiner Primär zufrieden, stellt man in Verbindung mit der passenden Nebenwelle auch noch die einzelnen Gangzahnräder zusammen. Durch längere und kürzere Gangzahnräder lässt sich der Ganganschluss der einzelnen Gänge perfekt abstimmen. Drehzahl-Löcher in der Beschleunigung lassen sich somit verhindern. Hat der Motor Dampf und man selbst das Gefühl, es könnte in einem Gang noch mehr gehen, dann ruhig hier einen längeren Gang probieren. Hält der Motor nach dem Schalten eine kurze Gedenksekunde oder geht in die Knie, dann den Gang kürzer wählen.

Langer 1. Gang: **Kurzer 4. Gang**





3-Gang Fahrer sollten bei Tuningmaßnahmen recht früh auf ein 4-Gang Getriebe umrüsten. Dies ist bei der Smallframe ein verhältnismäßig günstiger und einfacher Umbau mit großer Wirkung.

Lang, kurz, extralang?



Wir können hier nur Empfehlungen geben, welche Übersetzungsarten mit welchen Tuningkomponenten gut harmonieren. Ansonsten ist hier jeder seines eigenen Getriebes Schmied. Wird ein 75ccm Motor aufgebaut, reicht ein Primärzahnrad oder eine längere Primär. 125-130ccm Tourenfahrer freuen sich auch über kurze 3. und 4. Gänge, da man dann in den Bergen und auf der Autobahn nicht so schnell verhungert. Quartermilepiloten bevorzugen oft längere 2. und 3. Gänge. Rundkursfans kombinieren alles. Ein 5 PS Motor hat andere Ansprüche als ein 30 PS Motor. Es gibt viele Möglichkeiten und Wege. Am einfachsten, man tastet sich Step-by-Step heran und optimiert immer wieder. Ein Formel 1 Wagen wird auch bis zum letzten Rennen immer wieder neu abgestimmt....

Who is Who?

Neben den bekannten Herstellern tauchen hier vorwiegend folgende Hersteller auf:

RMS/OLYMPIA/SURFLEX: Sie liefern in erster Linie Primärübersetzungen zu einem sehr guten Preisleistungsverhältnis. Speziell die Produkte von RMS sind Verkaufsschlager.

MEC EUR: Der italienische Hersteller kann noch zahlreiche Getriebeteile liefern, die alle anderen schon seit langem aus dem Programm genommen haben.

PIAGGIO: Viele der aufgeführten Ersatzteile sind von PIAGGIO. Wir führen PIAGGIO jedoch nur in der Herstellerbezeichnung an, wenn dies zu Unterscheidungszwecken nötig ist.

DRT: Sein Logo mit Gearflame ist ein brennendes Getriebe. Top Qualität und sehr viel Knowhow. Es gibt derzeit keinen, der hier DRT das Wasser reichen kann. Aufgrund der regen Nachfrage aus den Rennserien wird die Produktpalette ständig verfeinert und erweitert. Speziell der Smallframe Motor ist seine Spezialität. Wir versuchen so viele DRT Artikel wie möglich im Programm zu haben. Dies ist bei der Innovationsflut von Denis Innocente nicht ganz einfach.

Primärübersetzung

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

In einer Smallframe wird die Kraft des Motors mit dem Primärzahnrad, das auf der Kurbelwelle sitzt, auf den Primärkorb oder auch „äußerer Kupplungskorb" übertragen. Der wiederum sitzt auf der Nebenwelle, welche die Umdrehungen über die Hauptwelle an das Hinterrad überträgt. Je mehr Leistung ein Roller hat, desto schneller verschleißt der Korb.

Die originalen Primärübersetzungen sind schräg verzahnt und werden komplett mit Primärkorb und Primärzahnrad geliefert. Werden sie in einem anderen als dem angegebenen Modell verbaut, führt dies logischerweise zu einer kürzeren oder längeren Übersetzung. Für die nicht aufgeführten Modelle sind nur noch gerade verzahnte Primärübersetzungen lieferbar.

Durch die Variation des Primärzahnrades kann auf einfache Weise die Übersetzung verändert werden. Da die Zahnräder im Durchmesser unterschiedlich sind, passen sie jedoch nicht uneingeschränkt untereinander. Hier am besten auf die DRT Zahnräder zurückgreifen.

FAQ Die Primär sollte bei jeder Motorrevision mit ausgetauscht werden.

SIP-TIPP Neue Mutter, Sicherungsscheibe, Keil, Kupplungsbeläge und Getriebeöl nicht vergessen.



Getriebeübersetzung, Standard, schrägverzahnt		Art.-Nr.	€
Z 18/67 - 3.72	für Vespa 50/N/L/R/S 2°/Special V5A2-3T/SR/SS, passt auch für Vespa 50-90/PK50/S/XL/XL2	15350000	49,00
Z 22/63 - 2.86	für Vespa 90/100/PK80-100 S	15310000	49,00
Z 24/61 - 2.54	für Vespa 90 R/SS/125/PV/ET3/PK50 XL/XL2/PK125/ETS/N/S/XL/XL2	15340000	49,00

Primärzahnrad, Standard, schrägverzahnt		Art.-Nr.	€
Z 14	für Vespa 50 S 1°/3°/PK50 SS/ Ape 50 TL1-TL4 1°, 29,1mm	11362100	24,00
Z 14	für Vespa PK50 XL FL/XL2/HP/N/Rush/ Ape 50 TL4 2°-6T, Ø 29,1mm	24523700	22,00
Z 15	für Vespa PK50/S/XL V5X3T -> 161420, Ø 30mm	16500300	25,00
Z 15	für Vespa PK50 XL V5X3T 161421 ->, Ø 30mm	24524100	25,00
Z 16	für Vespa 50 Special V5B1/2T 2°/V5B3T, DRT404341645,00		45,00
Z 22	für Vespa 90/100/PK80-100 S, Ø 41mm	24523800	22,00
Z 24	für Vespa PK50 XL V5X3T 161421 ->/PK125 N, Ø 45mm	24524000	30,00



Primärübersetzung DRT, Standard, Z 16/68

für Vespa 50 Special V5B1/2T 2°/V5B3T

Auf den originalen 3-Gang-Smallframes waren die 14/69er und die 15/69er Primärs verbaut. Diese sind schon lange außer Produktion. Das ist aber nicht schade, denn sie hatten ein äußerst ungünstiges Übersetzungsverhältnis. Bei der Vespa 50 Special war dies schon anders. Hier wurde die **16/68er** verbaut. Mit einem Verhältnis von 4,25 ist sie die beste Primär für eine originale oder getunte 50ccm Vespa. Auch auf originalen APE 50er macht sie sich perfekt. Doch sie ist ebenfalls schon lange außer Produktion. Da sie aber erste Wahl für alle 50ccm Tunings und Restaurationen ist, hat sich **SIP** entschlossen, diese Primär mit **DRT** wieder neu aufzulegen.

Durch diese Neuauflage sind auch nun schrägverzahnte Übersetzungen Z 15/68 und Z 17/68 möglich. Damit deckt man nun alle Bereiche von leicht getunten 50-75er Smallframes ab.

SIP-TIPP Mit dem DRT Zahnrad Z 17 läßt sich die Übersetzung elegant verlängern.



Getriebeübersetzung, Standard, DRT, schrägverzahnt	Art.-Nr.	€
Z 16/68 - 4.25 für Vespa 50 Special V5B1/2T 2°/V5B3T, passt auch für Vespa 50-90/PK50/S/XL/XL2/Ape 50	15302000	99,00
Z 15/68 - 4.53 für Vespa 50-90/PK50/S/XL/XL2/Ape 50, für 50ccm Zylinder	15303000	99,00
Z 17/68 - 4.00 für Vespa 50-90/PK50/S/XL/XL2/Ape 50, für 50-75ccm Zylinder	15304000	99,00

Primärübersetzung Sport §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Primärübersetzungen sind der gängigste Weg, das Übersetzungsverhältnis einer Smallframe zu verändern. Ein Einbau dieser Übersetzungen macht bei allen Zylindern ab 75ccm Sinn. Prinzipiell gilt, je stärker der Motor, desto länger ist die Übersetzung gegenüber der originalen zu wählen. Primärübersetzungen verlängern alle Gänge. Sie bestehen aus Primärzahnrad und Primärkorb. Sie sind fast alle geradeverzahnt. Dadurch haben sie eine geringere Verlustleistung und einen höheren Wirkungsgrad wie schrägverzahnte Primärübersetzungen. Die Lager in Radialrichtung werden weniger belastet. Wer seinen Motor dafür nicht zerlegen möchte, baut nur ein anderes Primärzahnrad ein. Die angegeben Zylinderklassen sind gute und bewährte Richtwerte. Die Übersetzungen von **RMS** haben ein sehr gutes Preis-/Leistungsverhältnis. Die Primärkörbe von **OLYMPIA** sind etwas massiver ausgeführt, **SURFLEX** wird meist von DRT Fahrern bevorzugt. Die Übersetzungen von **POLINI** füllen die Lücken zwischen den normal erhältlichen Größen. Der hochwertige Aluminium-Primärkorb sorgt für Gewichtsersparnis. Kupplungsbeläge sind hier im Lieferumfang enthalten.

FAQ Es gibt kaum eine effektivere Möglichkeit, die Getriebeübersetzung an die gesteigerte Leistung anzupassen.

SIP-TIPP Neue Mutter, Sicherungsscheibe, Keil, Kupplungsbeläge und Getriebeöl nicht vergessen.

SIP-COMMUNITY User ‚Rosti90' über Art.-Nr. 15300000: „Super Teil! Bringt, was es verspricht."

SIP-COMMUNITY User ‚Schmeiser' über Art.-Nr. 15350000: „Perfekt in Verbindung mit einem 85DR und nem 16.16 Vergaser. Passt perfekt. Sauber verarbeitet. Was will man mehr?"

SIP-COMMUNITY User ‚Patrick S.', Österreich 07/2008:„Die Olympia Primäre sind um vieles besser als andere Primäre. Die beste Kupplung nützt nichts, wenn der Primärkorb nach 500km so eingeschlagen ist das die Kupplung deshalb nimmer trennt."

Getriebeübersetzung, Sport, geradeverzahnt	Art.-Nr.	€
Z 24/72 - 3.00 für 75-102ccm Zylinder, RMS	15300000	49,00
Z 24/72 - 3.00 für 75-102ccm Zylinder, OLYMPIA	15301000	59,00
Z 21/62 - 2.95 für 75-102ccm Zylinder, POLINI	15370000	155,00
Z 22/63 - 2.86 für 85-115ccm Zylinder, schräg	15310000	49,00
Z 23/60 - 2.61 für 102-125ccm Zylinder, POLINI	15380000	155,00
Z 27/69 - 2.56 für 105-130ccm Zylinder, RMS	15330000	49,00
Z 27/69 - 2.56 für 105-130ccm Zylinder, OLYMPIA	15331000	59,00
Z 27/69 - 2.56 für 105-130ccm Zylinder, SURFLEX	15332000	82,00
Z 24/58 - 2.42 für 130-155ccm Zylinder, POLINI	15410000	155,00
Z 29/68 - 2.34 für 135-155ccm Zylinder, CIF	15320000	60,00

Primärübersetzung DRT Sport/Race §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

DRT stattet seine **Sport Primärs** gleich mit seinem CNC gefrästen und verstärkten Abdeckblech und stärkeren Federn aus und bietet damit eine einfache Lösung für alle, die gerne ein verstärktes Primärreparaturkit fahren möchten und die Montage scheuen.

Die **DRT RACE Version** der Primärübersetzungen sind mit dem aus einem zähen Spezial-Stahl CNC gefrästen DRT Primärkorb ausgestattet. Diese High-End Version wird hauptsächlich in der italienischen Rennserie eingesetzt und macht nur bei Motoren mit ordentlich Dampf Sinn.

FAQ Wer eine verstärkte Primär sucht, wird bei DRT fündig.

SIP-TIPP Neue Mutter, Sicherungsscheibe, Keil, Kupplungsbeläge und Getriebeöl nicht vergessen.

Getriebeübersetzung, DRT Sport/Race	Art.-Nr.	€
Z 24/72 - 3.00 für 75-102ccm Zylinder, DRT Sport	15305000	149,00
Z 24/72 - 3.00 für 75-102ccm Zylinder, DRT, Race	15307000	279,00
Z 27/69 - 2.56 für 105-130ccm Zylinder, DRT Sport	15335000	149,00
Z 27/69 - 2.56 für 105-130ccm Zylinder, DRT Race	15337000	279,00
Z 29/68 - 2.34 für 135-155ccm Zylinder, DRT Sport	15325000	149,00
Z 29/68 - 2.34 für 135-155ccm Zylinder, DRT Race	15327000	279,00

olympia RMS polini



§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Primärübersetzung DRT COBRA §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Mit der **Getriebeübersetzung COBRA** ist Denis von **DRT** wieder ein Coup gelungen. Diese Übersetzung mit Z 60 auf dem Primärkorb deckt mit ihren Primärzahnrädern den kompletten Tuningbereich von 75-155ccm ab. Ist sie einmal verbaut, kann schnell und einfach die Übersetzung verändert werden, um z.B. die Vespa auf die verschiedenen Rennstrecken abzustimmen.

DRT stattet bei der COBRA den Primärkorb mit seinem CNC gefrästen und verstärkten Aluminium Abdeckblech und stärkeren Federn aus. Die DRT Zahnräder sind sehr hochwertig verarbeitet, vergütet und aus speziellem Stahl gefertigt. Sie sind geradeverzahnt, CNC gefräst und teils mit Aussparungen zur Gewichtsreduktion versehen.

Die Primärübersetzung wird als Z 22/60 ausgeliefert und kann mit den Primärzahnrädern Z 19/20/21/23 kombiniert werden. Dadurch werden Übersetzungsverhältnisse von 2.61 bis 3.16 möglich, und dies mit nur einem Primärkorb.

FREIT Für Viele die eierlegende Wollmilchprimär.

SIP-TIPP Neue Mutter, Sicherungsscheibe, Keil, Kupplungsbeläge und Getriebeöl nicht vergessen.

SIP-COMMUNITY Salvatore Randazzo, Fahrer in der ESC: „Ich kann mit der Cobra-Primär einen sehr großer Bereich allein durch Ritzel-Tauschen abdecken. Sprich, ich kann den gleichen Roller auf kleinem Kurs/ESC (Übersetzung 3.16) und Langstreck/z.B. Nürburgring (Übersetzung 2.61) fahren, ohne jedes Mal den Motor aufmachenzu müssen."



15440000

Getriebeübersetzung/Primärzahnrad, DRT COBRA			Art.-Nr.	€
Z 22/60 - 2.73	für 102-155ccm Zylinder		15440000	149,00
Z 19 (19/60 - 3.16)	für 75-155ccm Zylinder	für Primär 22/60	15441900	55,00
Z 20 (20/60 - 3.00)	für 85-155ccm Zylinder	für Primär 22/60	15442000	55,00
Z 21 (21/60 - 2.86)	für 85-155ccm Zylinder	für Primär 22/60	15442100	55,00
Z 23 (23/60 - 2.61)	für 102-155ccm Zylinder	für Primär 22/60	15442300	55,00





15442300



15441900

Tech-Tipp Getriebevorschläge mit Primärübersetzung COBRA



Getriebevorschläge mit Primärübersetzung COBRA		
75ccm:	COBRA Z 19/60 + DRT Nebenwelle Runner	40430313
80ccm:	COBRA Z 19/60 + DRT kurzer 4. Gang	40442400
100ccm:	COBRA Z 21/60 + DRT kurzer 4. Gang	40442400
130ccm:	COBRA Z 22/60 + DRT kurzer 4. Gang	40442400
	COBRA Z 23/60 + DRT Nebenwelle Runner	40430313
135ccm->:	COBRA Z 21/60 + DRT kurzer 4. Gang	40442400
	COBRA Z 22/60 + DRT Nebenwelle Runner	40430313

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

GPS – Gruppo Piloti Speciali

In den 60er Jahren brachte PIAGGIO eine sportliche Version der Smallframe Vespa heraus, die Vespa Supersprint. Gekröpfter Lenker, schmales Beinschild, Toolbox und Reserverad im Durchstieg verpassten der normalen Vespa 50 eine schnittige Optik. Auch eine 90ccm Version wurde angeboten. Die Kunden sprach das leider überhaupt nicht an, die Super Sprint verstaubte bei den Händlern. Um den Absatz anzukurbeln, startete PIAGGIO eine Werbekampagne unter dem Motto „Piloten gesucht!". Dazu erfand man eine fiktive Rennsportliga namens „Gruppo Piloti Speciali" und ein schönes Logo. Diese Super Sprint ohne Tank und Reserverad, also eine vereinfachte Version, wurde für 137.000 Lire (= ca. 70 €!) angeboten. Eine gut erhaltene Super Sprint im Originalzustand erzielt heute meist 5-stellige Euro-Beträge...



„Eine spezielle Vespa für spezielle Piloten

Das ist sie, die Vespa Super Sprint von 1967! Man würde sagen, das ist eine ganz normale Vespa, aber fordere sie lieber nicht heraus! Dieser Roller ist im Stande im Sprint sogar einen Rennwagen alt aussehen zu lassen. Die neue Super Sprint erkennt man ganz leicht am GPS Aufkleber auf dem Beinschild. Fordert sie nicht heraus, außer ihr habt selbst eine Super Sprint!"

Zeitungsanzeige von 1967



Gruppo Piloti Speciali lebt!

Die Jungs aus der Rollerfabrik in Ingolstadt sammeln seit mehr als 20 Jahren Smallframes, insbesondere die SS50/SS90 Modelle haben es Tom und Wolfi angetan. Von den Ingolstädtern kommt auch das SS90 Register **www.ss90.com**. Dort können sich SS90 Besitzer auf der ganzen Welt registrieren und austauschen. Unter dem Label GPS wurden einige hochqualitative SS90 Teile nachproduziert.

Ingolstadt gilt schon seit Anfang der 90er Jahre als Hochburg für Smallframes und Super Sprints. Tom und Wolfgang haben sich zur Genüge mit Vespa 50 Rahmen von 1966 und 1967 eingedeckt. Diese eignen sich dank identischer Fahrwerksgeometrie hervorragend für den Umbau zur Super Sprint Replika. Auf Bestellung und in Wunschfarbe entstehen hier äußerst exakte Replikas der SS, die Motorisierung ist frei wählbar, auch das Tuning und die dafür notwendigen TÜV-Abnahmen.

Ein echter Tipp also für alle, die eine unverwechselbare und völlig alltagsgetreue Vespa suchen.

Wir vom SIP Team haben drei dieser Replikas bei uns im Betrieb, nutzen sie auch regelmäßig und haben amtlichen Spaß damit...

Weitere Infos: **www.dierollerfabrik.de**

Primärzahnrad PINASCO, schrägverzahnt §

Immer noch Up to Date: Das Primärzahnrad von PINASCO, passend für Vespa 50/PK50 XL/XL2/FL/HP/N/Rush mit 16 Zähnen. Das Zahnrad ist einfach zu montieren und verspricht in Verbindung mit einem 75ccm Zylinder einen Geschwindigkeitszuwachs von bis zu 10km/h. Durch die längere Übersetzung wird die Enddrehzahl vermindert und das wirkt sich positiv auf die Lebensdauer eures Zylinders aus.

Mögliche Übersetzungsverhältnisse Primär:

14 / 69 **(4.93)** Standard schräg verzahnt, Vespa 50 PK XL/XL2/FL/HP/N/Rush

15 / 69 **(4.60)** Standard schräg verzahnt, Vespa 50˝76/˝77, alle PK50XL Elestart

16/69 **(4.31)** mit PINASCO Zahnrad

SIP-TIPP Dichtung Kupplungsdeckel/Bremsankerplatte und Sicherungsblech Primärzahnrad gleich mitbestellen.



97200000

Primärzahnrad, PINASCO		für Primär	Art.-Nr.	€
Z 16 (16/69 - 4.31)	schrägverzahnt, für 50-75ccm Zylinder	14/69 und 15/69, für Vespa 50 1°/3°/PK50/S/SS/XL 1°/FL/HP/N/Rush/Ape 50, Ø 28,9mm	97200000	45,00



4043216



4043268



4043329

Primärzahnrad DRT, schrägverzahnt §

für Vespa 50/PK50/S/XL/XL2

Auch DRT hat sich der originalen schrägverzahnten Übersetzungen angenommen und bietet damit den 50-75ccm Fahrern eine längere Übersetzung. Je nach Zylinder sind damit bis zu 10 km/h mehr Endgeschwindigkeit zu erreichen.

Die Primärzahnräder mit Z 16 passen entweder auf die 14/69er oder auf die 15/69er Übersetzung. Sie passen sehr exakt zu den originalen Primärkörben und haben daher eine sehr lange Lebensdauer.

Vor der Bestellung einfach prüfen, welches Primärzahnrad original verbaut wurde.

Das Z 17 ist eine hervorragende Ergänzung zu der 16/68er der V50 Special.

Das Z 19 ist für die 18/67er Übersetzung der Vespa 50/N/L/R/S/Special/SR/SS Modelle.

FREIT DRT hat die PINASCO Idee weiterentwickelt und perfektioniert.

SIP-TIPP Dichtung Kupplungsdeckel/Bremsankerplatte und Sicherungsscheibe gleich mitbestellen.

Primärzahnrad, DRT, schrägverzahnt		für Primär	Art.-Nr.	€
Z 16 (16/69 - 4.31)	schrägverzahnt, für 50-75ccm Zylinder	14/69, für Vespa 50 S 1°/3°/PK50 SS/XL FL/HP/Rush/Ape 50, 28,9mm	4043216	45,00
Z 16 (16/69 - 4.31)	schrägverzahnt, für 50-75ccm Zylinder	15/69, für Vespa PK50/S/XL V5X3T -> 161420, Ø 29mm	4043329	45,00
Z 17 (17/68 – 4.00)	schrägverzahnt, für 50-75ccm Zylinder	16/68, für Vespa 50 Special V5B1/2T 2°/V5B3T	4043217	45,00
Z 19 (19/67 - 3.52)	schrägverzahnt, für 50-75ccm Zylinder	18/67, für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SS/PK50/S/SS/XL/XL2/FL/HP/N/Rush	4043268	52,00



Primärzahnrad DRT, geradeverzahnt §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Der Austausch des **Primärzahnrades** auf der Kurbelwelle ist eine effektive und einfache Art der Übersetzungsänderung. Die Basis dafür ist eine gerade verzahnte Primärübersetzung. Durch die feine Abstufung der kleinen Primärzahnräder lässt sich diese dann perfekt auf jede Tuningstufe abstimmen.

Die DRT Zahnräder sind sehr hochwertig verarbeitet, vergütet und aus speziellem Stahl gefertigt. Sie sind CNC gefräst und teils mit Aussparungen zur Gewichtsreduktion versehen.

Die **24/72–3.00er** deckt ein Spektrum von 75-102ccm ab. Die DRT Zahnräder mit Z 21, 22, 23 sind hier willkommene Zwischengrößen, die auch sehr gut mit 75-85ccm Zylindern harmonieren.

Bei den Zahnrädern für die **27/69-2.55er** gibt es eigene Ritzel für die SURFLEX Primär. Die 24/25/26/28er werden meist in Runden- und Sprint Rennen verwendet und dort mit DRT Nebenwellen wie z.B. MATRIX/SINCRO und deren Gangzahnrad empfehlungen kombiniert. Das 26er funktioniert auch sehr gut auf ROAD getunten 125-130ccm. Die 27/69er mit ihren Variationen ist die am häufigsten eingesetzte Primärübersetzung im 130-155ccm Tuning.

Die normal nur für High-End Motoren geeignete **29/68er** wird durch die Z 26/27/68er Ritzel auch für schwächere Motoren nutzbar. Man kann sich dadurch leicht an diese längste Übersetzung heranwagen. High-Speed Fans können mit dem Z 30 sogar auf eine 2.27er verlängern!

Unter den Downloads haben wir für die unterschiedlichen Zylinder Übersetzungsempfehlungen zusammengestellt.

FREIT Ist einmal eine Primärübersetzung eingebaut, kann diese durch die DRT Zahnräder einfach und schnell feiner abgestimmt werden.

SIP-TIPP Unbedingt die passende Primärübersetzung von RMS, OLYMPIA, SURFLEX oder POLINI mitbestellen. Neue Mutter, Sicherungsscheibe, Keil, Kupplungsbeläge und Getriebeöl nicht vergessen.



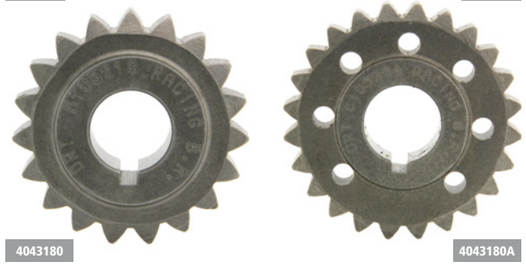
4043172

4043172A



4043165

4043167



4043180

4043180A

Primärzahnrad, DRT, geradeverzahnt		für Primär	Art.-Nr.	€
Z 21 (21/72 - 3.43)	geradeverz., für 75-85ccm Zylinder	24/72	4043172C	55,00
Z 22 (22/72 - 3.30)	geradeverz., für 75-85ccm Zylinder	24/72	4043172B	55,00
Z 23 (23/72 - 3.15)	geradeverz., für 75-102ccm Zylinder	24/72	4043172	55,00
Z 25 (25/72 - 2.88)	geradeverz., für 85-115ccm Zylinder	24/72	4043172A	55,00
Z 24 (24/69 - 2.88)	geradeverz., für 85-155ccm Zylinder	27/69	4043180A	55,00
Z 25 (25/69 - 2.76)	geradeverz., für 102-155ccm Zylinder	27/69	4043180	55,00
Z 25 (25/69 - 2.76)	geradeverz., für 102-155ccm Zylinder	27/69, SURFLEX	4043180S	55,00
Z 26 (26/69 - 2.65)	geradeverz., für 102-155ccm Zylinder	27/69, passt auch SURFLEX	4043165	57,00
Z 28 (28/69 - 2.46)	geradeverz., für 130-155ccm Zylinder	27/69	4043165A	55,00
Z 28 (28/69 - 2.46)	geradeverz., für 130-155ccm Zylinder	27/69, SURFLEX	4043165S	55,00
Z 26 (26/68 - 2.61)	geradeverz., für 130-155ccm Zylinder	29/68	4043167C	55,00
Z 27 (27/68 - 2.52)	geradeverz., für 130-155ccm Zylinder	29/68	4043167B	55,00
Z 28 (28/68 - 2.43)	geradeverz., für 130-155ccm Zylinder	29/68	4043167	55,00
Z 30 (30/68 - 2.27)	geradeverz., für 135-155ccm Zylinder	29/68	4043167A	55,00
Z 22 (22/58 - 2.64)	geradeverz., für 102-155ccm Zylinder	24/58, POLINI	4043215	55,00
Z 23 (23/58 - 2.52)	geradeverz., für 130-155ccm Zylinder	24/58, POLINI	4043215A	55,00



Übersicht Primärübersetzung

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

TECH TIPP

Nachfolgend sind alle gängigen möglichen Primärübersetzungen gelistet. Die „Verwendung" soll eine Hilfe sein und hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Primärübersetzung			Primärzahnrad		Primärkorb		
ÜV		Verzahnung	Z	Art.-Nr.	Z	Art.-Nr.	Verwendung
4,93	14/69	schräg	14	11362100	69	-	für Vespa 50 S 1°/3°/PK50 SS/Ape 50, Standard
4,93	14/69	schräg	14	24523700	69	-	für Vespa PK50 XL FL/XL2/HP/N/Rush/Ape 50 TL4 2°-6T, Standard
4,60	15/69	schräg	15	24524100	69	-	für Vespa PK50 XL V5X3T 161421 ->, Standard
4,53	15/68	schräg	15	15303000	68	15303000	für 50ccm Zylinder
4,31	16/69	schräg	16	97200000	69	-	für 50-75ccm Zylinder
4,31	16/69	schräg	16	4043216	69	-	für 50-75ccm Zylinder, für Vespa 50 S 1°/3°/PK50 SS/XL FL/HP/Rush/Ape 50
4,31	16/69	schräg	16	4043329	69	-	für 50-75ccm Zylinder, für für Vespa PK50/S/XL V5X3T -> 161420
4,25	16/68	schräg	16	15302000	68	15302000	für Vespa 50 Special V5B1/2T 2°/V5B3T, Standard
4,25	16/68	schräg	16	15302000	68	15302000	für 50-75ccm Zylinder
4,19	16/67	schräg	16	-	67	-	für Vespa 50 (D)/Special V5A2-3T (D), Standard
4,00	17/68	schräg	17	15304000	68	15304000	für 50-75ccm Zylinder
3,72	18/67	schräg	18	13530000	67	13530000	für Vespa 50/N/L/R/S 2°/Special V5A2-3T/SR/SS, Standard
3,52	19/67	schräg	19	4043268	67	15350000	für 50-75ccm Zylinder
3,43	21/72	gerade	21	4043172C	72	15300000	für 75-85ccm Zylinder
3,27	22/72	gerade	22	4043172B	72	15300000	für 75-85ccm Zylinder
3,16	19/60	gerade	19	15441900	60	15440000	für 75-155ccm Zylinder
3,13	23/72	gerade	23	4043172	72	15300000	für 75-102ccm Zylinder
3,00	24/72	gerade	24	15300000	72	15300000	für 75-102ccm Zylinder
2,95	24/62	gerade	21	15370000	62	15370000	für 75-102ccm Zylinder
2,88	25/72	gerade	25	4043172A	72	15300000	für 85-115ccm Zylinder
2,88	24/69	gerade	24	4043180A	69	15330000	für 85-155ccm Zylinder
2,86	22/63	schräg	22	15310000	63	15310000	für Vespa 90/100/PK80-100 S, Standard
2,86	22/63	schräg	22	15310000	63	15310000	für 85-115ccm Zylinder
2,86	21/60	gerade	21	15442100	60	15440000	für 85-155ccm Zylinder
2,76	25/69	gerade	25	4043180	69	15330000	für 102-155ccm Zylinder
2,73	22/60	gerade	22	15440000	60	15440000	für 102-155ccm Zylinder
2,65	26/69	gerade	26	4043165	69	15330000	für 102-155ccm Zylinder
2,64	22/58	gerade	22	4043215	58	15410000	für 102-155ccm Zylinder
2,61	23/60	gerade	23	15380000	60	15380000	für 102-125ccm Zylinder
2,61	23/60	gerade	23	15442300	60	15440000	für 102-155ccm Zylinder
2,62	26/68	gerade	26	4043167C	68	15320000	für 130-155ccm Zylinder
2,56	27/69	gerade	27	15330000	69	15330000	für 105-130ccm Zylinder
2,54	24/61	schräg	24	15340000	61	15340000	für Vespa 90 R/SS/125/PV/ET3/PK50 XL/XL2/PK125/ETS/N/S/XL/XL2, Standard
2,52	27/68	gerade	27	4043167B	68	15330000	für 130-155ccm Zylinder
2,52	23/58	gerade	23	4043215A	58	15410000	für 130-155ccm Zylinder
2,46	28/69	gerade	28	4043165A	69	15330000	für 130-155ccm Zylinder
2,43	28/68	gerade	28	4043167	68	15320000	für 130-155ccm Zylinder
2,42	24/58	gerade	24	15410000	58	15410000	für 130-155ccm Zylinder
2,34	29/68	gerade	29	15320000	68	15320000	für 135-155ccm Zylinder
2,27	30/68	gerade	30	4043167A	68	15320000	für 135-155ccm Zylinder



VESPA 250N DAS SCHÖNE BIEST



Wolle /// Hamburg /// Scooter&Service

Scooter&Service Hamburg steht seit vielen Jahren für massive Leistungsänderungen. Tuning-Guru und Chef Wolle setzte bei der Vespa 250N neben einem radikalen Motor-Tuning auf konsequenten Leichtbau und entschied sich daher für den Rahmen einer Vespa 50N.

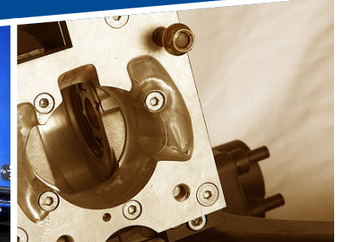
„Gerade den Kontrast zwischen der Fuffi mit eher mäßiger Leistung und dem extremen 250er Motor fand ich interessant. Unglaublich, dass die Kiste trotz einem Leistungsgewicht von <2 kg/PS so gut fahrbar ist und nicht abhebt."

Die Angst ist begründet, denn die Motormodifikationen sind massiv: Dem 200er PX-Motorblock wurde zunächst eine Verstärkungskonstruktion aus hochfestem Aluminium aufgeschraubt, um Überströmer und Aufnahme an den Husqvarna WR260 Zylinder mit Auslassteuerung anpassen zu können. Vom gleichen Hersteller stammt der 8-Klappen-Membranblock, auf dem der 38er Keihin-Vergaser sitzt. In Kombination mit einer speziell angefertigten Kurbelwelle mit 65mm Hub und der S&S Auspuffanlage erreicht das Biest sage und schreibe 52PS am Hinterrad!!!

Diese Kraft gilt es zu bändigen. Deshalb wurde der Rahmen verstärkt und durch eine Mittelstrebe stabilisiert. Auch an das Original-Fahrwerk war längst nicht mehr zu denken. Die Karosse wurde für die Malossi NRG/TPH Telegabel umgearbeitet, so dass eine Oversize Bremsscheibe mit 4-Kolben Bremssattel montiert werden konnte. Hinten kommt ein einstellbarer Bitubo zum Einsatz, der zusammen mit dem 130er Breitreifen für ausreichend Stabilität sorgt. Die beiden Husqvarna Wasserkühler werden über zwei große Öffnungen im Beinschild mit Luft versorgt und verhindern Schäden am Triebwerk. Bei diesen massiven Umbauten ist kaum zu glauben, dass alle Änderungen eingetragen sind und die V250N sogar Straßenzulassung besitzt.









Kupplungskorb/Primärkorb DRT §

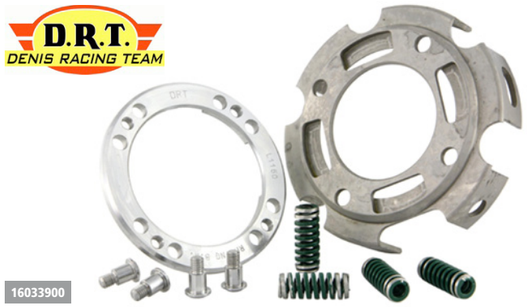
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Wer nach einer deutlichen Optimierung des **Primärkorbs** sucht, wird nun auch im Programm von **Denis Racing Team**, kurz **DRT**, fündig. Denis hat sich mal wieder mächtig in die Arbeit gestürzt und bietet jetzt einen CNC gefrästen und nitrierten Kupplungskorb für Vespa Smallframe Modelle an. Neben der hochwertigen Verarbeitung ist dieses Primärkit verschraubt und kann mit unterschiedlich starken Ruckdämpferfedern, von Race bis Touring, ausgestattet werden! Als weiteres Feature wird der Kupplungskorb mit einem verstärkten und aus dem Vollen gefrästen Abdeckblech sowie vollständigen Befestigungsmaterial ausgeliefert. Ausgeschlagene Kupplungskörbe, Getriebeschäden auf Grund von Primärfederbrüchen etc. sind ein für alle Mal passé! Der neue **Primärkorb Race 700** ist noch stabiler und auch für brachialste Motoren geeignet. Mit ihm ist sogar ein problemloser Einbau einer 6-Beläge-Kupplung möglich. Die PK XL2 Kupplungen passen ebenfalls perfekt.

FR2IT Eine lang erwartetes Updates im Primärsektor. Bedarf allerdings in den meisten Fällen ein wenig Bearbeitung des alten Primärzahnrads.

SIP-TIPP Das „Must have" für alle leistungsstarken Motoren. Wer mit FALC, QUATTRINI, POLINI, MALOSSI und Co sicher unterwegs sein will, wird hier erfolgreich versorgt!

Kupplungskorb/Primärkorb Race	Art.-Nr.	€
FALC	16033600	155,00



16033900

SIP-COMMUNITY User „Hansi": „Kommt man nicht dran vorbei. Ideal bei etwas mehr Leistung!!"

SIP-COMMUNITY User „Biene": Wer Leistungen um die 30 PS auf die Straße bringen will, kommt an DRT nicht vorbei."

Kupplungskorb/Primärkorb Race	Art.-Nr.	€
DRT, Race 700	16033900	229,00



16033600

Montage Primärreparatur Kit Smallframe



Primärfedern in Primärzahnrad mit Zange einbauen.



Kupplungskorb auf Primärkorb aufsetzen.



Grundplatte Primärreparaturkit SIP Art.-Nr. 1603350 auflegen.



Deckplatte in die Primärübersetzung legen.



Mit Schraubensicherung Art.-Nr. 141000 die Schrauben des Reparaturkits sichern. Die 4 Schrauben mit Inbusschlüssel zudrehen.



Reparaturkit Primär SIP Sport für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2, verstärkt, inkl. Schrauben. Art.-Nr. 16033500 38,00 €

Reparaturkit Primär

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Auch bei der Smallframe wirken Federn, die sich unter einer Deckplatte im Primärkorb befinden, bei hohen Belastungen als Ruckdämpfer. Sind sie verschlissen oder gebrochen, fährt der Roller mit einem unschönen Rucken an und es hilft nur ein Austausch. Primärreparaturkits bestehen aus Federn, Abdeckplatten und Montagezubehör. Bei getunten Rollern sollte ein verstärktes Primärreparaturkit verwendet werden.

FR2IT Pflichtaustauschteil bei einer Motorüberholung.

Reparaturkit Primär	Art.-Nr.	€
Standard	16030000	9,50



16030000



16033500

Reparaturkit Primär Sport	Art.-Nr.	€
SIP	16033500	38,00

Reparaturkit Primär SIP Sport §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Motorschäden durch gebrochene Ruckdämpferfedern oder verschlissene Primärkits gehören nun endgültig der Vergangenheit an. Das neue SIP Primärreparaturkit ist ein Muss für jede Smallframe über 10 PS Leistung und sollte bei einer Motorüberholung zu einem Pflichtaustausch gehören. Die Deckscheibe ist CNC gefräst, gasnitriert und hat mit Gewinden versehene Distanzhalter. Kupplungsseitig werden die Ruckdämpferfedern durch ein gelasertes Abdeckblech aus hochfestem CK 75 in die Schranken gewiesen. 4 Inbusschrauben der Festigkeitsklasse 10.9 sorgen für sichere Verschraubung. Das SIP Primärreparaturkit wird verschraubt und nicht wie original vernietet und ist damit viel einfacher zu montieren.

FR2IT Bestes Preis-/Leistungsverhältnis. Getriebeschäden aufgrund von Primärfederbrüchen etc. sind ein für alle Mal passé!

SIP-TIPP Primärlager, Halbmondkeil und Mutter Kupplung nicht vergessen!

Reparaturkit Primär DRT/PLC Race §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Die **Race Primärreparaturkits** werden hauptsächlich bei sehr leistungsstarken Motoren verwendet. Sie bestehen aus einer CNC gefrästen Aluminium Abdeckplatte/Deckscheibe und 4 verstärkten Federn, die ja bekanntlich als Ruckdämpfer wirken. Sie werden nicht vernietet, sondern verschraubt. DRT liefert mit Gewinde versehene Distanzhalter mit, PLC hat diese in der Abdeckplatte integriert. **DRT** bietet 2 Versionen an:

„Sport" mit grünen Federn für alle gängigen Standard Primärübersetzungen.

„Race" mit gelben, stärkeren Federn und entsprechend einem vergrößerten Federsitz. Die „Race" ist wie der Name schon sagt, für alle mit noch mehr Dampf.

PLC-Corse bezeichnet sich als „Home of Italian finest Vespa Tuning". Und die Teile sind wirklich sehr fein. Das PLC Reparaturkit ist nicht nur in der italienischen Rennszene beliebt.

FR2IT Motorschäden durch gebrochene Ruckdämpferfedern oder verschlissene Primärkits gehören nun endgültig der Vergangenheit an.

SIP-TIPP Die Repkits schreien nach einer Race Kupplung! Keil, Mutter, Sicherungsscheibe und Getriebeöl nicht vergessen.

SIP-COMMUNITY User ‚keuk' über Art.-Nr. 16033100: „A little work to fit with the gear, but an excellent part, and no clearance appears even after races."

Reparaturkit Primär Race	Art.-Nr.	€
DRT, grüne Federn, Härte L	16033800	72,00
DRT, gelbe Federn, Härte XL	16033100	72,00
PLC, rote Federn, Härte XL	16034000	72,00



16033800



16034000

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Nebenwelle

für Vespa 50 2°-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Die Nebenwelle bei der Smallframe ist fest mit dem Zahnradsatz verbunden und wird daher auch oft Vorgelege genannt. Sie ist die ‚kleine' Hälfte der Sekundärübersetzung. Modellabhängig unterscheiden sich die Nebenwellen durch die Anzahl der Zähne der jeweiligen Ritzel. Mit den DRT Nebenwellen lassen sich die Getriebe perfekt auf getunte Motoren abstimmen.

FREIT Hochwertige Ersatzteile für Standardgetriebe.

SIP-TIPP Neue Muttern, Sicherungsscheiben, Lager und Getriebeöl mitbestellen.



Nebenwelle Zahnradsatz, Standard		Art.-Nr.	€
Z 22-16-10	für Vespa 50 2°/L/R/Special V5A1-3T/V5B1-2T/90 2°/100/PK50 XL HP/N/Rush, 3-Gang	11202200	49,00
Z 22-18-14-10	für Vespa 50 S 2°/Special V5B3-4T/SR/SS/90 R/SS/100 2°/125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2, 4-Gang/PK	11237700	55,00
Z 26-21-15-10	für Vespa 50 S 3°/Special V5B3T (A)/(N)/PK50 SS, 4-Gang/PK	11362500	99,00
Z 25-20-15-10	für Vespa PK50 XLS V5S2, 4-Gang PK	23713100	79,00



Nebenwelle ZIRRI mit Zahnrad Z 49 §

für Vespa 50 2°-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Die **Nebenwelle ZIRRI** ist der Stammvater aller kurzen 4. Gänge für die Smallframe. Ursprünglich wurde sie für den in den 90er Jahren einmaligen MR2000 Rennzylinder entwickelt. Doch auch auf gut gemachten 130-136ern und unbedingt auf den 135-155ccm Zylindern ist ein kurzer 4. Gang unverzichtbar. Im 3. und/oder 4. Gang wird oft die Resonanzdrehzahl nicht mehr erreicht, da der Unterschied zwischen den Gängen zu groß ist. Die Nebenwelle mit Z 21-18-14-10 muss in Verbindung mit dem ZIRRI Gangzahnrad Z 49 gefahren werden. Dies ist ebenfalls im Lieferumfang enthalten. Im 4. Gang erreicht man damit ein Übersetzungsverhältnis von 2,33 gegenüber dem originalen 2,09. Bei der Montage darauf achten, dass alle Gangzahnräder korrekt fluchten und ineinander greifen.

FREIT Optimaler Ganganschluss vom 3. in den 4. für 136er MALOSSI 136, 133er POLINI und Co.

SIP-TIPP Lager, Wellendichtringe und Kleinteile erneuern. Neue Schaltklaue (am besten eine DRT) und Getriebeöl nicht vergessen.

Nebenwelle Zahnradsatz, ZIRRI	Art.-Nr.	€
Z 21-18-14-10„kurzer 4. Gang", mit Zahnrad Z 49	40442000	249,00

Nebenwelle DRT §

für Vespa 50 2°-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Ein sauberer Ganganschluss verhindert Drehzahl-Löcher im Beschleunigungsvorgang und entscheidet über Sieg und Niederlage. Die Kunst ist es, den Motor so abzustimmen, dass sich der Roller bei jedem Schaltvorgang in seinem optimalen Drehzahlband/Resonanzbereich befindet. Gerade bei den Getriebekomponenten wurde in den letzten Jahren extrem viel probiert, getüftelt und entwickelt. DRT ist in diesem Bereich eine absolute Größe und es sind für beinahe alle Motorkonstellationen passende Getriebekomponenten lieferbar. Bei den Smallframes kann genau wie bei den PX Modellen das Problem auftauchen, dass im 3. und/oder 4. Gang die Resonanzdrehzahl nicht mehr erreicht wird, da der Unterschied zwischen den Gängen zu groß ist. DRT bietet mit seinen Nebenwellen viele Variationsmöglichkeiten: Ausdrehen des 4. mit 150 kg Zuladung auf Langstrecken oder Einsatz des 4. Gangs auf Sprint- oder Rundenrennen. Alles ist möglich. Die **DRT Nebenwellen** sind aus speziellem Stahl CNC gefräst und vergütet. Sie halten daher auch extremen Belastungen stand, überzeugen durch eine sehr hohe Lebensdauer und stellen damit eine optimale Ergänzung zu den bisher erhältlichen Übersetzungen dar. Die Getriebe lassen sich deutlich feiner abstufen und perfekt auf die jeweilige Motorcharakteristik anpassen. Die meisten Nebenwellen sind mit einem M11 Feingewinde ausgestattet. Die Mutter ist natürlich inklusive.

FREIT Vespas im Renneinsatz auf Quartermile und Rundenrennen können auf diese Nebenwellen nicht verzichten. Auch Tourenfahrer wissen den verbesserten Ganganschluss zu schätzen.

Man kann auf folgende DRT Nebenwellen zugreifen:

Nebenwelle „kurzer 4. Gang": Kurzer 4. ohne Anpassung der Gangzahnräder, auch für APE lieferbar. Der Einstieg in die Nebenwellenthematik. Einfach und effektiv.

Nebenwelle RUNNER: Kurzer 4. und kurzer 3. ohne Anpassung der Gangzahnräder. Der 2. Schritt in der Nebenwellenanpassung. Einfach und effektiv.

Nebenwelle DRT „kurzer 4. Gang"/PARMA: Kurzer 4. aber nur in Verbindung mit Gangzahnrad PARMA Z 47. Für alle, die nur mit ihrem 4. Gang unzufrieden sind, und hier mit dem normalen kurzen 4. Gang DRT Art.-Nr. 40430313 nicht auskommen.

Nebenwelle SINCRO/SINCRO REPLICA/NURBURG/MATRIX: Die Renngetriebe. Kurzer 4. und kurzer 3. aber nur in Verbindung mit Gangzahnrad PARMA Z 47, dann aber schöne Abstufungen möglich. Bei der SINCRO PISTA ist auch noch der 2. Gang kürzer. Es empfiehlt sich, mit der NURBURG zu beginnen und dann das Getriebe weiter zu verkürzen.

Nebenwelle CESIO: Kurzer 4. und kurzer 3. ohne Anpassung der Gangzahnräder für APE und ausländische Smallframes.

SIP-TIPP Zuvor mit der Primärübersetzung das gesamte Getriebe verlängern. Dann mit den Nebenwellen und den Gangzahnrädern spielen. Neue Schaltklaue (am besten auch eine DRT) und Getriebeöl nicht vergessen. Mit den SIP Distanzscheiben lässt sich das Spiel zwischen den Zahnräder eliminieren.

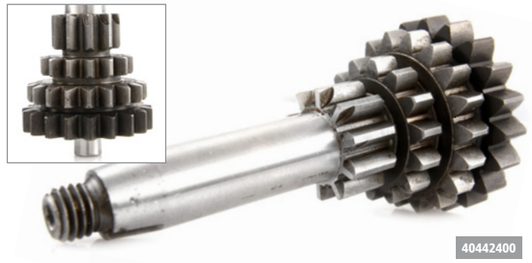
Nebenwelle DRT „kurzer 4. Gang" §

für Vespa 50 S 2°/Special V5B3-4T/SR/SS/90 R/SS/100 2°/125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2, 4-Gang/PK

Die **Nebenwelle DRT** mit **Z 21-18-14-10** ist der **neue kurze 4. Gang.** Damit wird das früher von DRT erhältliche kurze 4. Gangzahnrad Z 48 ersetzt. Diese Nebenwelle passt auf den originalen 4. Gang mit Z 46 und wird hauptsächlich auf getunten Smallframes mit 15-20 PS eingesetzt. Diese Modifikation gehört zu einer der beliebtesten im POLINI 130ccm Tuning.

FREIT Kurzer 4. ohne Anpassung der Gangzahnräder. Der Einstieg in die Nebenwellenthematik. Einfach und effektiv.

Nebenwelle Zahnradsatz, DRT	Art.-Nr.	€
Z 21-18-14-10, kurzer 4. Gang	40442400	135,00



Nebenwelle DRT RUNNER §

für Vespa 50 S 2°/Special V5B3-4T/SR/SS/90 R/SS/100 2°/125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2, 4-Gang/PK

Bei der neuen **DRT RUNNER Nebenwelle** mit Z 20-17-14-10 sind sowohl der 3. wie der 4. Gang kürzer. Alle originalen Gänge können beibehalten werden. Der Ganganschluss ist perfekt und ist besonders für 100-130ccm geeignet. Eine sehr gute Kombination ist der lange 1. Gang DRT ROVIGO Z 55 Art.-Nr. 40431710! Der nächste Schritt wäre dann der kurze 2. Gang DRT Z 55. High-End Motoren vertragen auch den langen 2. Gang DRT Z 52, den extra langen 1. Gang DRT Z 54 und den langen 3.Gang DRT Z 49. Der 4. kann jeweils original belassen werden.Dazu empfiehlt DRT folgende Primärübersetzungen:

POLINI 100ccm	2,88 - Z 24/69 / 2,86 – Z 21/60
POLINI 130ccm	2,55 - Z 27/69 / 2,61 - Z 23/60
QUATTRINI M1/M1L/PARMAKIT	2,73 – Z 22/60/ 2,76 – Z 25/69

FREIT Kurzer 4. und kurzer 3. Gang ohne Anpassung Gangzahnräder. Der 2. Schritt in der Nebenwellenanpassung. Einfach und effektiv.

Nebenwelle Zahnradsatz, DRT	Art.-Nr.	€
Z 20-17-14-10,RUNNER, „kurzer 3. /4. Gang"	40430313	145,00

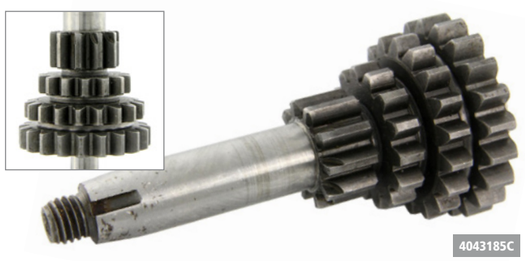


Nebenwelle DRT „kurzer 4. Gang"/PARMA §

für Vespa 50 S 2°/Special V5B3-4T/SR/SS/90 R/SS/100 2°/125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2, 4-Gang/PK

Die Nebenwellen **„kurzer 4. Gang/PARMA"** benötigen zudem noch das 4. DRT Gangzahnrad PARMA Z47. Sie sind für alle gedacht, die nur den 4. Gang verkürzen möchten, hier aber noch weitere Abstufungen wünschen. Vorbild dieser Gänge war der kurze 4. Gang von ZIRRI, der jahrelang die einzige Möglichkeit war, das Getriebe zu modifizieren. Dann kam der Boom der italienischen Rennserien und DRT startete sein Getriebefeuerwerk. Diese Nebenwellen gibt's es mit Z 21/20/19 Zähnen im 4. Gang.

FREIT Für alle, die nur mit ihrem 4. Gang unzufrieden sind, und hier mit dem normalen kurzen 4. Gang DRT Art.-Nr. 40430313 nicht auskommen.



Nebenwelle Zahnradsatz, DRT	Art.-Nr.	€
Z 19-18-14-10,„ultra kurzer 4. Gang"	4043185B	145,00
Z 20-18-14-10, „extra kurzer 4. Gang"	4043185C	145,00
Z 21-18-14-10, „kurzer 4. Gang"	4043185F	145,00
Z 47, Zahnrad PARMA, kurzer 4. Gang	40431770	114,00



§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Nebenwelle DRT NURBURG/ SINCRO/ MATRIX §

für Vespa 50 S 2°/Special V5B3-4T/SR/SS/90 R/SS/100 2°/125/PV/ET3/ PK50-125/S/XL/XL2, 4-Gang/PK

Die NURBURG / SINCRO / MATRIX Nebenwellen benötigen alle noch das 4. DRT Gangzahnrad PARMA Z47.

Die **SINCRO REPLICA** und **NURBURG** verkürzen den 4. Gang noch mehr als die RUNNER Nebenwelle. Zudem wird auch der 3. Gang kürzer. Eine sehr gute Ergänzung ist der 1. Gang DRT Rovigo Z 55 und der 2. Gang DRT Z 55.

Bei der **SINCRO PISTA** ist auch noch der 2. Gang kürzer. Diese Nebenwelle mit Z 19-17-13-10 wird in erster Linie auf der Rennstrecke eingesetzt. Bei leistungsstarken Motoren macht sich die Gangkombination 1. Gang DRT Z 54, 2. Gang DRT Z 51 und 3. Gang Z 49 oder DRT Z 50 sehr gut.

Die Nebenwelle **MATRIX** ist die derzeit die Rennserien beherrschende Getriebebasis. Denis Innocente: „It won in all classes and races, where it was used in 2011". Ein Fahrer mit PARMA-KIT und 19er Vergaser fuhr mit 140 km/h über die Zielgerade. Bei High-End Motoren wird die MATRIX Welle in der Regel neben dem 4. Gang PARMA noch mit den langen 1. Gängen DRT Z 55 oder Z 54, den teils ultrakurzen Gängen DRT Z 51 (2. Gang) und dem DRT Z 49 bzw. original Z 50 (3. Gang) kombiniert.

Die hier gemachten Angaben sind natürlich nur Richtwerte und für Kurzbahnstrecken, Kartbahnen oder Stadtverkehr gedacht. Auf langen Kursen wie z.B. dem Cadwell Park in England, müssen die Getriebe auch länger abgestimmt werden.

FRAIT Wer Rennen fährt oder davon träumt, kommt an diesen Getrieben nicht vorbei.



40431770





40442171

40442172

4043275A

Nebenwelle Zahnradsatz, DRT SINCRO, PARMA, MATRIX		Art.-Nr.	€
Z 18-16-13-10	MATRIX, „ultra kurzer 4. Gang/ ultra kurzer 3. Gang/ ultra kurzer 2.Gang"	40440285	189,00
Z 19-17-14-10	SINCRO REPLICA, „ultra kurzer 4. Gang/ kurzer 3. Gang"	40442171	139,00
Z 19-17-13-10	SINCRO PISTA, „ultra kurzer 4. Gang/ extra kurzer 3. Gang /ultra kurzer 2.Gang"	4043275A	145,00
Z 20-17-14-10	NURBURG, „kurzer 4. Gang/ kurzer 3. Gang"	40442172	169,00
Z 47	Zahnrad PARMA, kurzer 4. Gang	40431770	114,00

Nebenwelle DRT kurzer 4. Gang - CESIO

für Vespa 50 S 3°/Special V5B3T (A)/(N)/PK50 SS/XLS/Ape 50, 4-Gang/PK

Die **DRT Nebenwelle** mit Z 23-21-15-9 ist der **kurze 4. Gang** für „ausländische" Smallframes und Ape 50 ab der TL1 8884->. Wir geben die „ausländischen" Smallframes mit den Modellen Vespa 50 S 3°/Special V5B3T (A)/(N)/PK50 SS/XLS an, DRT weist sie als PK50 Belgien/Schweiz/Frankreich aus. Sicher sind es die Modelle mit Z 20-21 im 3. und Z 25-26 im 4. Gang.

Die **Nebenwelle CESIO** ist im 4. Gang noch kürzer und hat auch einen kurzen 3. Gang. Sie ist besonders bei APE Fahrern beliebt und wird zum Beispiel in Sizilien auf 500m Ape Sprint-Rennen eingesetzt. Eine gute Kombination ist zudem noch der originale 4. Gang der ET3/PK mit Z 46.

FRAIT Kurzer 4. und kurzer 4./3. Gang ohne Anpassung der Gangzahnräder für APE und „ausländische" Smallframes.

Nebenwelle Zahnradsatz, DRT	Art.-Nr.	€
Z 23-21-15-9, kurzer 4. Gang	4043205A	129,00
Z 22-19-15-10, CESIO, „kurzer 3./ 4. Gang"	40430205	145,00



4043205A

40430205

Kleinteile Getriebe - Nebenwelle

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Viele der hier aufgeführten Kleinteile Nebenwelle gehören zum Pflichtaustauschprogramm bei jedem Getriebewechsel. Wer bei diesen Kleinteilen spart, muss es später oft bitter bereuen.

Kleinteile Nebenwelle		Art.-Nr.	€
Keil Nebenwelle/Kupplung	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2, BUZZETTI, 3x3x10mm	87050000	1,20
Keil Nebenwelle/Kupplung	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2, PIAGGIO, 3x3,6x9,5mm	87071000	1,70
Sicherungsring Primär	für Vespa 50 2°/N/L/R/S 2°/Special/SR/SS/90 2°/R/SS/100/125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2	64250000	1,70
Sicherungsring Kupplung	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2	66470000	1,70
Sicherungscheibe Kupplung	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2	88500000	1,20
Mutter Kupplung	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2, M10x1,5mm	88540000	1,80
Sicherungscheibe Primärzahnrad	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2	88510000	1,30
Mutter Primärzahnrad	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2, M12x1,5mm	88530000	1,90



87050000



87071000

66470000

64250000



88500000



88510000

88530000

88540000

Lager Nebenwelle/ Primär	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2, Radseite, 10x30x9	70350000	6,90
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2, Primär, 25x47x8	90190000	14,80

901900

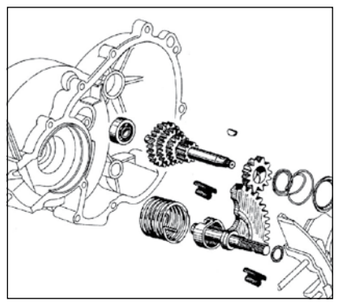


703500



ERSATZTEILKATALOG : EXPLOSIONSZEICHNUNGEN

Weitere Ersatzteile für Kickstarter und Nebenwelle unter
www.sip-scootershop.com/ersatzteile



§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

ALLE PREISANGABEN STAND 04/2012, INKL. 19% MWST. ZZGL. VERSAND, SIEHE LETZTE SEITE **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM**

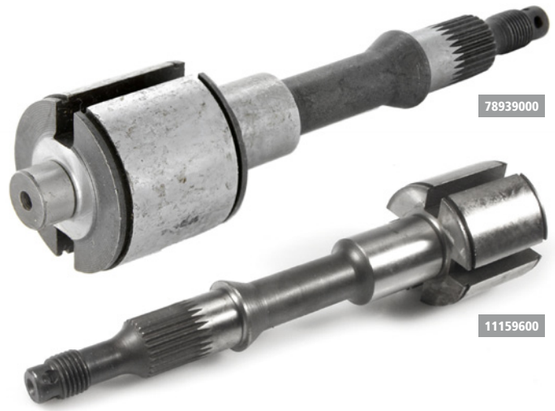
Getriebe Antriebswelle

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Die PIAGGIO Antriebswelle der jüngsten Smallframe Generation kann ebenfalls in die Vorgängermodelle Vespa 50/N/L/R/S 1-2°/SS/SR/Special/90 1-2°/100 1°/125/PV 1°/ET3 1° verbaut werden, wenn die passende Mutter/Korb/Scheibe Bremstrommel verbaut wird. Die Gangzahnräder können beibehalten werden. Die Gänge werden hier – wie bei der PX Lusso – mit 2 Sicherungsringen und 2 Distanzscheiben gehalten.

SIP-TIPP Die richtige Schaltklaue und die Mutter Bremstrommel Art.-Nr. 8723000, den Sicherungskorb Art.-Nr. 87230000 und die Distanzscheibe Art.-Nr. 18398000 mitbestellen.

SIP-COMMUNITY User ‚elektropolis' über Art.-Nr. 88110000: „Top Qualität! Nur zu empfehlen!"



Antriebswelle		Art.-Nr.	€
MEC EUR	für Vespa 50 1° V5A1T -> 92876//90 1° V9A1T -> 25000, 3- Gang, für 2-Arm Schaltklaue	78939000	89,00
PIAGGIO	für Vespa 50 2°/N 2°/L/R/S/Special/SR/SS/90 2°/100/125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2	11159600	72,00

Zahnrad Gang Standard

für Vespa 50 2°-125 PV/ET3/PK50-125 XL/XL2

Die auf der Hauptwelle angeordneten **Gangzahnräder** bilden zusammen mit den kleinen Ritzeln der Nebenwelle die sekundäre Übersetzung des Motors. Ist diese falsch zusammengestellt, hilft der stärkste Zylinder nicht weiter. Entweder dreht sich der Motor tot oder er verzieht die Übersetzung nicht. Eine klug gewählte Übersetzung wirkt oft wahre Wunder bei Durchzug und Ganganschluss - dazu ist oft nur der Austausch eines einzelnen Zahnrads nötig.

Gangzahnräder unterliegen auch - wie alle mechanischen Teile - dem Verschleiß. Motoren mit vielen Kilometern oder hoher Leistung zeigen Verschleißerscheinungen, besonders bei den Aussparungen, in welche die Schalklaue greift. Spätestens wenn diese abgerundet sind, ist unbedingt ein Austausch nötig.

Im Katalog haben wir die Zahnräder für die gängigsten Getriebe gelistet. Die Smallframes wurden selbst in geringen Stückzahlen mit unterschiedlichen Gangabstufungen ausgestattet: z.B. gibt es eigene 2./3./4. Gänge für Vespa 50 S V5SA1T 22445->69443, oder anders abgestufte 2. Gänge für die PK 50 XL HP und auch die PK 50 XL FL. Alle noch lieferbaren Zahnräder und auch New Old Stock Teile aus aufgekauften Lagern sind unter www.sip-scootershop.com zu finden.

SIP-TIPP Distanzscheiben, Sicherungsring, Wellendichtring, Schaltklaue und Lager miterneuern!









Zahnrad Gang „3-Gang"

für Vespa 50 2°/N 2°/L/R/Special V5A2/3/V5B1/2/90 2°/100/PK 50XL FL/HP/N/Rush/PK100 S

Gang	Zähne	Mittelsektion	Art.-Nr.	€
1. Gang	Z 58	4,5mm	13438100	36,00
2. Gang	Z 54	4,1mm	13254700	36,00
3. Gang	Z 47	5,8mm	13254800	37,00

Zahnrad Gang „4-Gang" Vespa 50 S

für Vespa 50 S 2° V5SA1T 22445->69443/Ape 50 TL1/TL2 1°

Gang	Zähne	Mittelsektion	Art.-Nr.	€
1. Gang	Z 58	3,9mm	15283500	32,00
2. Gang	Z 54	4,8mm	15283900	30,00
3. Gang	Z 49	4,2mm	15284000	37,00
4. Gang	Z 43	5,0mm	15284100	30,00

Zahnrad Gang „4-Gang"

für Vespa 50 S 2°/Special V5B3T 2°/V5B4T 1°/SR 1°/SS/90 R/SS/125/PV 1°/ET3 1°

Gang	Zähne	Mittelsektion	Art.-Nr.	€
1. Gang	Z 58	3,9mm	15283500	32,00
2. Gang	Z 54	4,3mm	15283600	41,00
3. Gang	Z 50	4,3mm	15283700	49,00
4. Gang	Z 46	4,5mm	15283800	42,00

Zahnrad Gang „4-Gang PK"

für Vespa 50 S 3°/Special V5B3T 3°/V5B4T 2°/SR (D)/100 2°/125 PV 2°/ET3 2°/PK50/S/SS/XL/2/FL/PK80-125 S/PK125/ETS/N//XL/XL2

Gang	Zähne	Mittelsektion	Art.-Nr.	€
1. Gang	Z 58	3,9mm	13490300	38,00
2. Gang	Z 54	4,5mm	13490400	36,00
3. Gang	Z 50	3,6mm	13490500	35,00
4. Gang	Z 46	6,9mm	13490600	44,00

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



KŌBE

34° 41′ N | 135° 12′ O

Skütourist Scooter Club Kobe

In der japanischen Küstenmetropole Kobe gibt es eine lebendige Vespa- und Lambretta Szene, die sich rund um Dero Bowman und den Skütourist Scooter Club formiert hat.

Kobe ist eine tolle, moderne Stadt. Direkt am Ozean gelegen, braucht man nur 45-Minuten um mit dem Roller um in die nahen Berge zu kommen – mit traumhaften Serpentinenstraßen und atemberaubenden Ausblicken. Die Gegend ist eine Mischung aus traditionellem Japan und moderner urbaner Architektur, Geschäften und Restaurants. Wir treffen uns häufig auf einen Kaffee oder ›Matcha‹, den traditionellen japanischen grünen Tee oder fahren in eine Pizzeria oder essen gemeinsam ›Unagi‹, einen gegrillten und marinierten Aal – köstlich!

Für uns ist das die beste Möglichkeit, dem oft stressigen japanischen Alltag zu entfliehen – eine Ausfahrt mit der Vespa und Freunden! Zentraler Treffpunkt für uns ist der Smoky Scootershop in Kobe – und natürlich der Webshop von SIP Scootershop!

Wenn du in Kobe bist – versäume nicht bei uns vorbeizuschauen!

http://skutourist.blog127.fc2.com





Getriebekit „4-Gang PK“

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Statt an Einzelteilen herumzudoktern, entscheidet man sich mit dem **Getriebekit „4-Gang PK“** für das ideale Ersatzteilpaket für verschlissene Smallframe-Getriebe. Es ist auch die einfachste Möglichkeit, eine 3-Gang Vespa auf ein 4-Gang Getriebe umzurüsten. Der zusätzliche Gang erlaubt dabei, das Leistungsband des Motors gezielter auszunutzen. Nice to have nicht nur für Tuningsetups!

Das **Getriebekit Kit** enthält die 4 Gangzahnräder 1.-4. Gang mit Z 58-54-50-46, eine Nebenwelle mit Z 22-18-14-10, eine Schaltklaue und eine Sicherungsscheibe. Wer nur die Gänge sucht, ist bei dem **Zahnrad Gang Kit** bestens beraten. Das Kit hat ein unschlagbares Preis-/Leistungsverhältnis. Wobei dies streng genommen nur auf die Modelle Vespa 50 S 3°/Special V5B3T 3°/V5B4T 2°/SR (D)/100 2°/125 PV 2°/ET3 2°/PK50/S/SS/XL/2/FL/PK80-125 S/PK125/ETS/N//XL/XL2 passt.

Bei einer Umrüstung von 3- auf 4 Gang benötigen die Modelle Vespa 50 1° V5A1T -> 92876/90 1° V9A1T -> 25000 auch noch die Hauptwelle mit den passenden Kleinteilen. Die 3-Gang PK-Modelle können ihre Antriebswelle weiter nutzen.

FREIT Ein 4-Gang Getriebe ist Pflichtprogramm für jeden getunten Motor!

SIP-TIPP Distanzscheiben für perfektes Ausdistanzieren mitbestellen. Lager, Wellendichtringe, Motordichtsatz und Getriebeöl nicht vergessen.



134907J0

13490750

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Getriebekit Kit Z 58-54-50-46, „4-Gang PK“, inkl. Gänge, Schaltklaue, Nebenwelle Z 22-18-14-10	134907J0	159,00
Zahnrad Gang Kit Z 58-54-50-46, „4-Gang PK“	13490750	79,00

Zahnrad Gang DRT §

DRT steht für Denis Racing Team und garantiert rennerprobte Getriebekomponenten, basierend auf Erfahrungen aus dem Rallysport. Die Sprint-Szene Italiens schwört auf DRT Teile und auch in den Rennrollern des SIP-STOFFI-Racing Teams sind einige Getriebekomponenten verbaut.

Ein sauberer Ganganschluss verhindert Drehzahl-Löcher im Beschleunigungsvorgang und entscheidet über Sieg und Niederlage.

Die Kunst ist es, den Motor so abzustimmen, dass sich der Roller bei jedem Schaltvorgang in seinem optimalen Drehzahlband/Resonanzbereich befindet. Wer schon einmal neben einem LKW auf der Autobahn verhungert ist, nachdem er aus dem Windschatten zum Überholen angesetzt hat, wird die **„kurzen 4. Gänge“** zu schätzen wissen.

Die Zahnräder sind aus speziellem Stahl CNC gefräst und vergütet. Sie halten daher auch extremen Belastungen stand und überzeugen durch eine sehr hohe Lebensdauer. Sie sind teilweise mit Aussparungen zur Gewichtsreduktion versehen und sehr exakt gearbeitet. Sie verfügen über mehr oder weniger Zähne als die originalen und stellen damit eine optimale Ergänzung zu den bisher erhältlichen Übersetzungen dar. Die Getriebe lassen sich dadurch deutlich feiner abstufen und perfekt auf die jeweilige Motorcharakteristik anpassen. Vom langen 1.Gang für 3-Gang Langhub Setups bis hin zum extra kurzen 4.Gang bleibt in Punkto Gangräder tatsächlich kein Wunsch offen.

Hinweis: Hat der Motor Dampf und man selbst das Gefühl, es könnte in einem Gang noch mehr gehen, dann ruhig hier einen längeren Gang probieren. Hält der Motor nach dem Schalten eine kurze Gedenksekunde oder geht in die Knie, dann den Gang kürzer wählen.

FREIT Vespas im Renneinsatz auf Quartermile und Rundenrennen können auf diese Zahnräder nicht verzichten. Auch Tourenfahrer wissen den verbesserten Ganganschluss zu schätzen.

SIP-TIPP Zuvor mit der Primärübersetzung das gesamte Getriebe verlängern. Neue Schaltklaue und Getriebeöl nicht vergessen. Mit den SIP Distanzscheiben lässt sich das Spiel zwischen den Zahnräder eliminieren.



40431640

Zahnrad Gang DRT „3-Gang“

für Vespa 50/N/L/R/Special V5A2/3/V5B1/2/90/100/PK 50XL FL/HP/N/Rush/PK100 S

Der **lange 1. Gang** Z 55 ist perfekt auf leistungsstarken Motoren mit FALC/QUATTRINI/PARMAKIT Zylinder. Der **kurze 3. Gan**g Z 48 sorgt für einen sauberen Ganganschluss vom 2. in den 3.

Beide Gänge in Kombination mit dem originalen 2., einer 24/72, 25/72 oder 22/63 Primär und einem Tuningzylinder sorgen für durchgehende Beschleunigung und Durchzug bis in höchste Drehzahlen.

Gang	Zähne	Bezeichnung	Art.-Nr.	€
1. Gang	Z 55	„langer 1. Gang“	40432220	114,00
3. Gang	Z 48	„kurzer 3. Gang“, MS 6,3mm	40431640	114,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Zahnrad Gang DRT „4-Gang“ §

für Vespa 50 S 2°/Special V5B3T 2°/V5B4T 1°/SR 1°/SS/90 R/SS/125/PV 1°/ET3 1°

Der lange 1. Gang ROVIGO ist durch seinen perfekten Ganganschluss vom 1. in den 2. ideal für Runden- und Sprintrennen. In Kombination mit DRT Primärzahnräder Z 24-27, der 27/69er Primär und der Nebenwelle DRT RUNNER hat man das perfekte Getriebe für POLINI 100ccm (Z 24/69), POLINI 130ccm (Z 27/69) oder QUATTRINI/PARMAKIT (Z 25/69).

Wer richtig Dampf hat, kann auch auf den **extra langen 1.** zurückgreifen.

Der **kurze 4.** mit Z 48 sorgt z.B. mit einer 27/69er Primär, die ruhig auch mit den Z 26-28 Primärzahnrädern kombiniert werden kann, für eine sehr gute Leistungsübertragung.



4043162A

40431710

Gang	Zähne	Bezeichnung	Art.-Nr.	€
1. Gang	Z 55	„langer 1. Gang“, ROVIGO, MS 4,0mm	40431710	114,00
1. Gang	Z 54	„extra langer 1. Gang“, MS 4,0mm	4043171C	114,00
4. Gang	Z 48	„kurzer 4. Gang“, MS 4,5mm	4043162A	114,00



40431710



4043171C



40431740



4043173A



40431730



40431630



40431770



40434945

Zahnrad Gang DRT „4-Gang PK“ §

für Vespa 50 S 3°/Special V5B3T 3°/V5B4T 2°/SR (D)/100 2°/125 PV 2°/ET3 2°/PK50/S/SS/XL/2/FL/PK80-125 S/PK125/ETS/N//XL/XL2

Das „4-Gang PK“ Getriebe ist in getunten Motoren das am meisten verwendete Getriebe. Alle 4-Gang Smallframes ab ca. 1976 sind damit ausgerüstet.

Der lange **1. Gang ROVIGO** ist durch seinen perfekten Ganganschluss vom 1. in den 2. ideal für Runden- und Sprintrennen. In Kombination mit DRT Primärzahnräder Z 24-27, der 27/69er Primär und der Nebenwelle DRT RUNNER hat man das perfekte Getriebe für POLINI 100ccm (Z 24/69), POLINI 130ccm (Z 27/69) oder QUATTRINI/PARMAKIT (Z 25/69). Die **extralangen 1. und 2. Gänge** sind perfekt bei Sprint- und Rundenrennen.

Die **kurzen 2. und 3. Gänge** bilden besonders mit DRT Nebenwellen eine hervorragende Kombination. (Der 3. Gang Z 51 passt jedoch nur auf die originalen Nebenwellen, nicht aber auf die DRT SINCRO Replica/SINCRO).

Der **3. Gang Z 49 RSP** wird mit einer speziellen DRT Schaltklaue ausgeliefert. Das Paket zeichnet sich durch geringste Toleranzen aus und wurde für Motoren mit mehr als 140ccm und 30-35 PS entwickelt.

Ideal auf Originalen, wie auf DRT Nebenwellen mit kurzem 3. Gang.

Der Anschluss an den originalen 4. Gang ist meist zäh. 2-Personenbetrieb, Passfahrten und Überholmanöver können ermüdend sein. DRT bietet hier – auch in Verbindung mit eigenen Nebenwellen – die Lösung. Wenn der Sprung vom dritten in den vierten Gang zu groß ist, um innerhalb des Resonanzfensters stattzufinden, dann sollte der **kurze 4. Gang** verbaut werden, der mittlerweile von DRT durch eine Nebenwelle ersetzt wurde.

Der **kurze 4. Gang PARMA** muss mit einer DRT Nebenwelle kombiniert werden. Es sind damit feinere Abstufungen gegenüber der Standardübersetzung möglich.



40442400

Gang	Zähne	Bezeichnung	Art.-Nr.	€
1. Gang	Z 55	„langer 1. Gang“, ROVIGO, MS 4,0mm	40431710	114,00
1. Gang	Z 54	„extra langer 1. Gang“, MS 4,1mm	4043171C	114,00
2. Gang	Z 56	„extra kurzer 2. Gang“, MS 4,0mm	40431740	114,00
2. Gang	Z 55	„kurzer 2. Gang“, MS 4,0mm	4043173A	114,00
2. Gang	Z 52	„langer 2. Gang“, KATANA, MS 4,2mm	40431730	114,00
3. Gang	Z 51	„kurzer 3. Gang“, MS 4,2mm	40431630	114,00
3. Gang	Z 49	„langer 3. Gang“, MS 4,2mm, RSP, inkl. Schaltklaue DRT Art.-Nr. 4043316	40434945	199,00
4. Gang	Z 48	„extra kurzer 4. Gang“	*	
4. Gang	Z 47	„kurzer 4. Gang“, PARMA, MS 7,4mm, für DRT Nebenwelle NURBURG/SINCRO/MATRIX	40431770	114,00

* wurde von DRT durch Nebenwelle # 40442400 Z 21-18-14-10 für original 4. Gang Z 46 ersetzt

Tech-Tipp: Getriebe „4-Gang PK“

für Vespa 50 S 3°/Special V5B3T 3°/V5B4T 2°/SR (D)/100 2°/125 PV 2°/ ET3 2°/PK50/S/SS/XL/2/FL/PK80-125 S/PK125/ETS/N//XL/XL2

Überblick über die verschiedenen Gangzahnräder und deren Einsatzbereiche



	Hauptwelle					Nebenwelle				weitere Eigenschaften
Gang	ÜV		Z	Ausführung	Art.-Nr.	Z	Ausführung	Art.-Nr.	Verwendung	der Nebenwelle
1.	58/10	5,8	58	Standard	134903000	10	alle Nebenwellen, Standard wie DRT		Standard	-
1.	55/10	5,5	55	DRT ROVIGO	40431710	10	alle Nebenwellen, Standard wie DRT		langer 1. Gang	-
1.	54/10	5,4	54	DRT	4043171C	10	alle Nebenwellen, Standard wie DRT		extra langer 1. Gang	-
1.	54/10	5,4	54	DRT	4043171C	10	DRT MATRIX	40440285	extra langer 1. Gang	ultra kurzer 2./3./4. 3. Gang
2.	54/13	4,15	54	Standard	134904000	13	DRT SINCRO PISTA	4043275A	ultra kurzer 2. Gang	ultra kurzer 4. Gang/extra kurzer 3. Gang
2.	56/14	4	56	DRT	40431740	14	Standard	11237700	extra kurzer 2. Gang	-
2.	52/13	4	52	DRT KATANA	404317300	13	DRT SINCRO PISTA/ MATRIX		extra kurzer 2. Gang	ultra kurzer 4. Gang/extra kurzer 3. Gang
2.	55/14	3,93	55	DRT	4043173A	14	Standard	11237700	kurzer 2. Gang	-
2.	55/14	3,93	55	DRT	4043173A	14	DRT RUNNER/NUR-BURG/SINCRO		kurzer 2. Gang, optimale Kombination	extra kurzer 3./4. Gang
2.	51/13	3,92	51	DRT	40432980	13	DRT MATRIX	40440285	kurzer 2. Gang	ultra kurzer 4. Gang/ultra kurzer 3. Gang
2.	54/14	3,86	54	Standard	134904000	14	Standard	11237700	Standard	-
2.	52/14	3,71	52	DRT KATANA	404317300	14	Standard	11237700	langer 2. Gang	-
3.	50/16	3,13	50	Standard	13490500	16	DRT MATRIX	40440285	ultra kurzer 3. Gang	ultra kurzer 4. Gang/ultra kurzer 2. Gang
3.	51/17	3	51	DRT	4043163	17	DRT NURBURG	40442172	extra kurzer 3. Gang	extra kurzer 4. Gang
3.	51/17	3	51	DRT	4043163	17	DRT RUNNER	40430313	extra kurzer 3. Gang	extra kurzer 4. Gang
3.	50/17	2,94	50	Standard	13490500	17	DRT NURBURG	40442172	extra kurzer 3. Gang	extra kurzer 4. Gang
3.	50/17	2,94	50	Standard	13490500	17	DRT RUNNER	40430313	extra kurzer 3. Gang	extra kurzer 4. Gang
3.	50/17	2,94	50	Standard	13490500	17	DRT SINCRO Replica	40442171	extra kurzer 3. Gang	extra kurzer 4. Gang
3.	50/17	2,94	50	Standard	13490500	17	DRT SINCRO PISTA	4043275A	extra kurzer 3. Gang	ultra kurzer 4. Gang/ultra kurzer 2. Gang
3.	49/17	2,88	49	DRT RSP	40434945	17	DRT NURBURG	40442172	kurzer 3. Gang	extra kurzer 4. Gang
3.	51/18	2,83	51	DRT	4043163	18	Standard	11237700	kurzer 3. Gang	-
3.	50/18	2,78	50	Standard	13490500	18	Standard	11237700	Standard	-
3.	49/18	2,72	49	DRT RSP	40434945	18	Standard	11237700	langer 3. Gang	-
4.	47/18	2,61	47	DRT PARMA	40431770	18	DRT MATRIX	40440285	ultra kurzer 4. Gang	ultra kurzer 3. Gang/ultra kurzer 2. Gang
4.	47/19	2,47	47	DRT PARMA	40431770	19	DRT SINCRO Replica	40442171	ultra kurzer 4. Gang	extra kurzer 3. Gang
4.	47/19	2,47	47	DRT PARMA	40431770	19	DRT SINCRO PISTA	4043275A	ultra kurzer 4. Gang	extra kurzer 3. Gang/ultra kurzer 2. Gang
4.	47/19	2,47	47	DRT PARMA	40431770	19	DRT kurzer 4. Gang/ PARMA	4043185B	ultra kurzer 4. Gang	-
4.	47/20	2,35	47	DRT PARMA	40431770	20	DRT NURBURG	40442172	extra kurzer 4. Gang	extra kurzer 3. Gang
4.	47/20	2,35	47	DRT PARMA	40431770	20	DRT kurzer 4. Gang/ PARMA	4043185C	kurzer 4. Gang	-
4.	49/21	2,33	49	ZIRRI	40442000	21	ZIRRI	40442000	kurzer 4. Gang	-
4.	46/20	2,3	46	Standard	13490600	20	DRT RUNNER	40430313	kurzer 4. Gang	extra kurzer 3. Gang
4.	47/21	2,24	47	DRT PARMA	40431770	21	DRT kurzer 4. Gang/ PARMA	4043185F	kurzer 4. Gang	-
4.	46/21	2,19	46	Standard	13490600	21	DRT	40442400	kurzer 4. Gang	-
4.	48/22	2,18	48	DRT	*	22	Standard	11237700	extra kurzer 4. Gang (* wurde von DRT durch Nebenwelle Z 21-18-14-10 für original 4. Gang Z 46 ersetzt	
4.	46/22	2,09	46	Standard	13490600	22	Standard	11237700	Standard	-

Tech-Tipp

Nachfolgend eine kleine Zusammenstellung unterschiedlicher Tuningkombinationen mit entsprechenden Getriebe-Set-Up. Die gelisteten Zylinder geben nur ein Beispiel der entsprechenden Klasse an. Bei den Auspuffanlagen unterscheiden wir zwischen „Sport“, wie z.B. Banane, VSP Road, PM40 und „Race“, wie Scooter&Service, VSP Race, Falc, etc.

Wichtig: Diese Kombinationen stellen nur Beispiele dar, die sich in der Vergangenheit auf Straße und Strecke bewährt haben. Viele coole Teile sind mittlerweile dazugekommen und man kann vieles mehr kombinieren.

Alex, SIP beantwortet:

Meine Gänge springen! Warum?



- zu straff eingestellter Kupplungszug/Gangzug
- Zahnräder falsch zusammengebaute oder verschlissen
- falsche Schaltklaue eingebaut oder verschlissen
- Schaltarm raste hat zu viel Spiel oder falscher Typ
- Gänge über Seilzug nicht richtig eingestellt
- zu viel Spiel in den Gängen -> richtig ausdistanzieren
- Distanzscheiben Getriebe an Schaltkreuzauflagerpunkten verschlissen

Zylinder	Auspuff	Primär	Nebenwelle DRT		1. Gang	2. Gang	3. Gang	4. Gang	Ergebnis	Empfehlung
POLINI 100	Sport	21/60 - 24/69	Runner	20-17-14-10	DRT 55	54 / DRT 52	50	46	Standard	-
POLINI 100	Sport	21/60 - 24/69	SINCRO PISTA	19-17-13-10	58	54	50	DRT 47	langer 1. Gang	-
POLINI 130	Sport	23/60 - 27/69	Runner	20-17-14-10	DRT 55	54 / DRT 52	50	46	extra langer 1. Gang	-
POLINI 130	Sport	23/60 - 27/69	SINCRO PISTA	19-17-13-10	58	54	50	DRT 47	extra langer 1. Gang	ultra kurzer 2./3./4. 3. Gang
POLINI/DR 130	Sport	27/69	Runner	20-17-14-10	DRT 55	DRT 55	50/ DRT 51	46	ultra kurzer 2. Gang	ultra kurzer 4. Gang/ extra kurzer 3. Gang
POLINI 130	Sport	27/69	NUR-BURG	20-17-14-10	DRT 55	DRT 55	DRT 51	DRT 47	extra kurzer 2. Gang	-
POLINI 130	Sport	27/69	NUR-BURG	20-17-14-10	DRT 55	54	50	DRT 47	extra kurzer 2. Gang	ultra kurzer 4. Gang/ extra kurzer 3. Gang
POLINI 130	Sport	25/69 - 27/69	kurzer 4.	21-18-14-10	58	54	50	46	kurzer 2. Gang	-
QUATTRINI	Sport	22/60 - 25/69	Runner	20-17-14-10	DRT 55	54 / DRT 52	50	46	kurzer 2. Gang, optimale Kombination	extra kurzer 3./4. Gang
QUATTRINI	Sport	25/69	Runner	20-17-14-10	58	54	50	46	kurzer 2. Gang	ultra kurzer 4. Gang/ ultra kurzer 3. Gang
QUATTRINI	Sport	23/60 - 27/69	SINCRO PISTA	19-17-13-10	58	54	50	DRT 47	Standard	-
QUATTRINI	Race	27/69	SINCRO PISTA	19-17-13-10	DRT 54	DRT 51	50	DRT 47	langer 2. Gang	-
QUATTRINI	Race	25/69	Runner	20-17-14-10	58	54	50	46	ultra kurzer 3. Gang	ultra kurzer 4. Gang/ ultra kurzer 2. Gang
QUATTRIN	Race	24/69	kurzer 4.	21-18-14-10	58	54	50	46	extra kurzer 3. Gang	extra kurzer 4. Gang
QUATTRINI	Race	28/68	MATRIX	18-16-13-10	DRT 54	DRT 51	50/ DRT 49	DRT 47	extra kurzer 3. Gang	extra kurzer 4. Gang

Distanzscheiben Getriebe

für Vespa 50 2°/L/R/S 2°/SR/SS/90 2°/100/125/PV/ET3/PK50-125/XL/XL2

Ein exaktes Spiel zwischen den Gangzahnrädern ist für einen sauberen Schaltvorgang mitverantwortlich. Für dieses Spiel sorgen Distanzscheiben auf der Antriebswelle.

Besonders bei getunten Motoren ist ein sauberes Ausdistanzieren wesentlich. Daher hat SIP zu den original vorhandenen Stärken noch Zwischengrößen anfertigen lassen, um auch im Hundertstelbereich sauber arbeiten zu können. Gänge, Schaltklaue und Tannenbaum sagen dafür Dank.

Hinweis: PIAGGIO gibt ein maximales Einbauspiel von 0,15-0,40mm und ein Ausbauspiel von 0,50mm vor.

SIP-TIPP Die Fühlerlehre Distanzscheibe Getriebe # 60824000 erleichtert die exakte Bestimmung des Spiels zwischen den Gangzahnrädern. Neue Schaltklaue, Schaltstange und Getriebeöl nicht vergessen.

	Art.-Nr.	€
d 1,00mm	13839300	3,90
d 1,05mm	13839400	7,90
d 1,10mm	16541800	5,20
d 1,15mm	16541810	7,90
d 1,20mm	16541700	5,50
d 1,25mm	16541710	7,90
d 1,30mm	16541600	5,70
d 1,35mm	16541610	7,90
d 1,40mm	16541500	5,90
d 1,45mm	16541510	7,90
d 1,50mm	16541900	7,90


13839300


59010000

Sicherungsring Getriebe	Art.-Nr.	€
für Vespa 50 1°/S 1°/90 1°	87370000	4,90
für Vespa 50 2°/L/R/S 2°/SR/SS/90 2°/100/125/PV/ET3/PK50-125/XL/XL2	59010000	2,20

Schaltklaue

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Die **Schaltklaue** gehört zu den mit am meisten beanspruchten Teilen im Vespa Motor. Sie sorgt für den Kraftschluss zwischen Zahnrad und Antriebswelle. Je mehr Leistung ein Motor hat, desto öfter muss sie gewechselt werden. Spätestens nach 10-12.000 km ist das Leben einer Schaltklaue in jedem Fall beendet. Falsche oder defekte Schaltklauen, falsch zusammengebaute Zahnräder, lockere Nebenwellen und schlecht ausdistanzierte Zahnräder verkürzen die Lebensdauer erheblich. Dann springen die Gänge und einem selber die Nervenstränge. Daher sollte die Schaltklaue bei jeder Motorrevision gewechselt werden.

Wir empfehlen den Einbau originaler **PIAGGIO** Schaltklauen. Sparfüchse können auch auf Zubehörschaltklauen von **RMS** und **FA Italia** zurückgreifen. Tuner sollten auf die gehärteten Versionen von **DRT** vertrauen.

Die 3-Gang Getriebe hatten zuerst Schaltklauen mit 2, danach mit 4 Armen.

Beim 4-Gang Motor unterscheidet man zwei Schaltklauen: rund und eckig. Diese Klauen sind in ihrer Rast-/Gangposition grundsätzlich wirklich verschieden. Eine falsche Schaltklaue führt zu extremem Gangspringen. Also unbedingt die richtigen Klaue einbauen, d. h. schauen welche verbaut ist und am besten zusätzlich prüfen, ob die Klaue dann auch in ihren 5 Positionen perfekt mit den Gangrädern fluchtet, notfalls etwas oben anschleifen.

Das ist bei der Smallframe recht einfach zu kontrollieren. Die Hauptwelle kann man schön senkrecht im Schraubstock einspannen, die Schaltklaue mit Feder einbauen und nach und nach die Zahnräder RICHTIG auflegen und Rastpositionen (Flucht) prüfen.

FA2IT Wer hier spart, verliert. Eine neue Schaltklaue gehört in jede Ersatzteilkiste.

SIP-TIPP Gänge richtig einbauen und exakt ausdistanzieren. Neues Getriebeöl nicht vergessen. Das Montagewerkzeug (Art.-Nr. 63791000) macht die Montage von Schaltklaue, Feder und Kugeln zum Kinderspiel.

SIP-COMMUNITY User ‚vespa-and-more' über Art.-Nr. 13490260: „Beste Qualität und Passform!"



13490260

Schaltklaue		Art.-Nr.	€
FA	für Vespa 50 1° V5A1T -> 92876/90 1° V9A1T -> 25000, 3-Gang, 2-Arme	16530150	69,00
PIAGGIO	für Vespa 50 1° V5A1T -> 92876/90 1° V9A1T -> 25000, 3-Gang, 2-Arme	78942000	123,00
RMS	für Vespa 50 2°/L/R/Special V5A1-3T/V5B1-2T/90 2°/100/PK50 XL HP/N/Rush, 3-Gang, 4-Arme	16530400	45,00
PIAGGIO	für Vespa 50 2°/L/R/Special V5A1-3T/V5B1-2T/90 2°/100/PK50 XL HP/N/Rush, 3-Gang, 4-Arme	11200700	89,00
RMS	für Vespa 50 S 2°/Special V5B3-4T 1°/SR/SS/90 R/SS/125/PV 1°/ET3 1°, 4-Gang, 4-Arme, 51mm, eckig	11158900	40,00
FA	für Vespa 50 S 2°/Special V5B3-4T 1°/SR/SS/90 R/SS/125/PV 1°/ET3 1°, 4-Gang, 4-Arme, 51mm, eckig	11158950	47,00
PIAGGIO	für Vespa 50 S 2°/Special V5B3-4T 1°/SR/SS/90 R/SS/125/PV 1°/ET3 1°, 4-Gang, 4-Arme, 51mm, eckig	11158960	79,00
RMS	für Vespa 50 S 3°/Special V5B3-4T 2°/SR (D)/100 2°/125 PV 2°/ET3 2°/PK50-125/S/XL/XL2, 4-Gang PK, 50,2mm, rund	13490200	39,00
FA	für Vespa 50 S 3°/Special V5B3-4T 2°/SR (D)/100 2°/125 PV 2°/ET3 2°/PK50-125/S/XL/XL2, 4-Gang PK, 50,2mm, rund	13490250	45,00
PIAGGIO	für Vespa 50 S 3°/Special V5B3-4T 2°/SR (D)/100 2°/125 PV 2°/ET3 2°/PK50-125/S/XL/XL2, 4-Gang PK, 50,2mm, rund	13490260	59,00



16530150



11200700



11158960



Schaltklaue DRT

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Die DRT Schaltklauen sind aus speziellem Stahl gefertigt, gehärtet, vergütet und zeichnen sich durch präzise Verarbeitung aus. Sie halten hohen Beanspruchungen langfristig stand und sind dadurch vor allem für leistungsstarke Motoren geeignet. Für die 4-Gang Smallframe haben wir sie sowohl in Ø51mm/eckig als auch in Ø50,2mm/rund im Angebot.

Ein besonderer Gimmick aus der italienischen Tuning-Szene: Die ‚PK STRETTA'-Variante der Schaltklaue. Diese wird von DRT so modifiziert, dass ihr radiales Spiel gegen Null geht. Das reduziert das schaltklauenbedingte Gangspringen und macht den Schaltvorgang dadurch besonders präzise. Schleift man sie innen an den Enden der Arme um wenige Zehntel ab, kann sie auch auf der Hauptwelle der PV/ET3 gefahren werden.

FA2IT High End Getriebekomponente für Hochleistungsmotoren.

SIP-TIPP Gänge richtig einbauen und exakt ausdistanzieren. Neues Getriebeöl nicht vergessen. Das Montagewerkzeug (Art.-Nr. 63791000) macht die Montage von Schaltklaue, Feder und Kugeln zum Kinderspiel.

SIP-COMMUNITY User ‚chup4' über Art.-Nr. 4043175: " Die Zacken zum Rasten der Kugel sind deutlich spitzer und ausgeprägter, was ein gangspringen wirkungsvoll verhindert. Zusammen mit einer verstärkten Schaltfeder und einem gut ausdistanzierten Getriebe echt die paar Euro mehr wert im Vergleich zur Piaggio Klaue. Gangspringen adé!"

SIP-COMMUNITY Salvatore Randazzo, ESC Fahrer über Art.-Nr. 4043175F: "Je weniger Spiel , desto perfekteres Getriebe. Ich hab's auch schon angepasst. Sei es beim 2 x Springrace Rennen, 1 x Fallrace, hatte nie ein Gangspringen, und wir sind alle Rennen ohne Kuppeln gefahren."



78942500



4043175A



4043175



4043175F

Schaltklaue DRT	Art.-Nr.	€
für Vespa 50 1° V5A1T -> 92876/90 1° V9A1T -> 25000, 3-Gang, 2-Arme	78942500	89,00
für Vespa 50 S 2°/Special V5B3-4T 1°/SR/SS/90 R/SS/125/PV 1°/ET3 1°, 4-Gang, 4-Arme, 51mm, eckig	4043175A	85,00
für Vespa 50 S 3°/Special V5B3-4T 2°/SR (D)/100 2°/125 PV 2°/ET3 2°/PK50-125/S/XL/XL2, 4-Gang PK, 50,2mm, rund	4043175	88,00
für Vespa PK50-125/S/XL/XL2, 4-Gang PK, 50,2mm, rund	4043175F	88,00

Walter Barth, SIP Mann, Landsberg, Germany

GTS versus ET3

Walter Barth gehört schon seit Jahren zum festen Bestandteil des SIP Teams. Ohne ihn würde das SIP Headquarter oft im Chaos versinken oder im Dunkeln sitzen. Wie ein Controller hat er die Augen überall und sorgt auch dafür, dass SIP immer die neuesten Verpackungsverordnungen einhält, den Überblick im Zoll-Dschungel bewahrt und der Fuhrpark an Lagerfahrzeugen Up-to Date ist.

Privat fährt er die SIP GTS 300 mit der er schon auf der Eurovespa in Zell am See und auch in Italien war. „Die GTS ist mein Favorit. Sehr schnell, guter Durchzug und zuverlässig. Daher wird sie leider auch oft von SIP Kollegen entführt. Dann greife ich auf die ET3 meiner Tochter zurück. Mit POLINI 130er, POLINI Rennauspuff, 19er Vergaserkit und längerer Primär komm ich damit auch zügig vom Fleck. Für eine Langstrecke bevorzuge ich aber die GTS, die ist bequemer ;-)"





Kleinteile Antriebswelle Smallframe

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Viele der hier aufgeführten Kleinteile Antriebswelle gehören zu den am häufigsten benötigten Kleinteilen.

SIP-COMMUNITY User ‚undi' über Art.-Nr. 15011500 „Die DRT Schaltfeder ist ein super Kompromiss zwischen härter, aber noch schaltbar und sie altert nicht. Die meisten harten Schaltfedern sind nach einer Saison 2-3mm kürzer und fast so weich, wie die originalen."



23140000



15930000



15005100



87200000

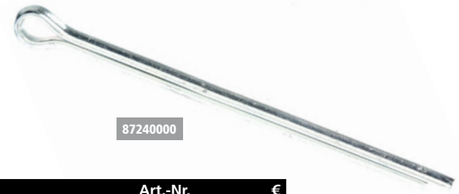


87230000



18398000

90899100



87240000

Toni, SIP beantwortet:

Warum wackelt das Hinterrad bzw. habe ich ein schwammiges Fahrgefühl?



- Kronenmutter bzw. Sicherungskorb der Hinterradmutter ist ausgelutscht oder gebrochen
- Antriebswelle ist an den Bohrungen zur Aufnahme für den Splint ausgebrochen
- Splint der Hinterradmutter evtl. gebrochen – Mutter lose
- Felgenmuttern lose
- Felgenmutter beim Anziehen verkantet und daher nicht fest.
- Bremstrommel-Innenverzahnung schlecht oder ausgerieben.
- Antriebswelle an den Lagersitzen abgerieben/verschlissen.
- Kugel- und/oder Nadellager der Antriebswelle im Motorgehäuse sind defekt
- Falsche Distanzscheibe, daher sitzt Mutter nicht korrekt

Kleinteile Antriebswelle Smallframe		Art.-Nr.	€
Kronenmutter Bremstrommel	für Vespa 50/N/L/R/S 1-2°/SS/SR/Special/90 1-2°/100 1°/125/PV 1°/ET3 1°	23140000	2,40
Distanzscheibe Bremstrommel	für Vespa 50 1°/R 2°/S 1°/Special V5A2/3T/90 1°, H 4,0mm	15930000	1,40
Distanzscheibe Bremstrommel	für Vespa 50 2°/L/R 1°/S 2°/Special V5B2/3 1°/4T/SR/SS/90 2°/100 1°/125/PV 1°/ET3 1°, H 8,5mm	15005100	3,90
Mutter Bremstrommel	für Vespa 50 S 3°/Special V5B3T 2°/90 3°/100 2°/125/PV 2°/ET3 2°/PK50/S/SS/XL/2/FL/HP/N/ Rush/PK80-125S/PK125/ETS/N/XL/XL2	87200000	2,40
Sicherungskorb Mutter Bremstrommel	für Vespa PX80-150 E 2°/P150S 2°/P200E 2°/PX80-200 E Lusso/˙98/MY/˙11/T5/Cosa	87230000	2,80
Distanzscheibe Bremstrommel	für Vespa 50 S 3°/Special V5B3T 2°/90 3°/100 2°/125 PV 2°/ET3 2°/PK50/S/SS/XL/2/FL/HP/N/ Rush/PK80-125S/PK125/ETS/N/XL/XL2, H 7,0mm	18398000	3,90
Splint	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2	87240000	0,60
Feder Schaltklaue	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2	15011000	2,00
Feder DRT Schaltklaue	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2, verstärkt	15011500	3,60
Kugel Schaltklaue	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2	63790000	1,40
Dichtung Bremsankerplatte	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2	90899100	1,60

Lager Antriebswelle Radseite

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Die **Lager Antriebswelle** sind stark beanspruchte Lager. Mit der Zeit erhöht sich das Spiel im Lager. Das Hinterrad fängt zu wackeln an.

Wir führen ausschließlich Qualitätslager. Normalerweise werden C3 und C4 Lager für das Hinterrad verwendet. Viele schwören auf Lager mit normaler Lagerluft (CN Lager). Damit wird das Hinterradspiel weiter verringert.

SIP-TIPP Mit dem Werkzeug Abzieher Lager Art.-Nr. 21467000 wird Lagerwechseln zum Hobby. Getriebeöl und Wellendichtring nicht vergessen. Am besten auch gleich die Bremsbeläge wechseln.

Lager Antriebswelle Radseitee	Art.-Nr.	€
SKF, CN, 20x47x14	90032000	9,70
SKF, C3, 20x47x14	90030000	9,50
SKF, C4, 20x47x14	6204C4	10,90



90032000



90030000



Einfacher Ausbau fast aller Motorlager einer Vespa!
Art.-Nr. 21467000 106,00 €

Lager Antriebswelle LIMA

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2



71880000

Lager Antriebswelle LIMA	Art.-Nr.	€
für Vespa 50 1° V5A1T -> 92876/S 1° V5SA1T -> 15324/90 1° V9A1T -> 25000 16x20x10	71890000	8,90
für Vespa 50 2°/L/R/S 2°/SR/SS/90 2°/100/125/PV/ET3/PK50-125/XL/XL2 16x22x12	71880000	7,20

Wellendichtring Antriebswelle

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Ist der **Wellendichtring Antriebswelle** defekt, läuft Getriebeöl auf Bremstrommel und Bremsbacken. Verölte Reifen und Bremsbacken sind äußerst gefährlich und Unfälle vorprogrammiert. Daher sollte dieser Wellendichtring häufiger gewechselt werden.

Die Maße der alten Wellendichtringe sind entscheidend. Häufig wurden Bremstrommeln oder ganze Motoren im Laufe eines Vespalebens gewechselt. Es gibt Fans von blauen (CORTECO) oder schwarzen Wellendichtringen. Daher haben wir bei den gängigen Wellendichtringen beide im Programm.

SIP-TIPP Neue Mutter, Sicherungssplint/-käfig und Getriebeöl nicht vergessen. Am besten auch gleich die Bremsbeläge wechseln.

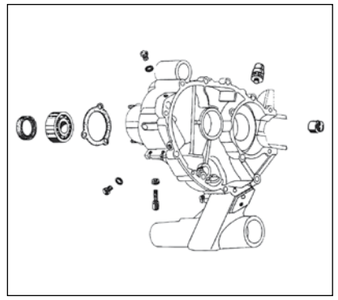
46599000



Wellendichtring Antriebswelle	Art.-Nr.	€
blau, 27x37x7	46599000	3,90
schwarz, 27x37x7	46598000	5,10

ERSATZTEILKATALOG : EXPLOSIONSZEICHNUNGEN

Weitere Ersatzteile für Antriebswelle und Bremstrommel unter
www.sip-scootershop.com/ersatzteile



Umrüstkit Schaltung auf 2 Schaltzüge SERIE PRO by VSR §

für Vespa PK XL2/FL

Nachdem jetzt auch langsam die alten V50/PK Motoren rar werden, muss man unweigerlich auf PK XL2 Motoren zurückgreifen. Damit man bei V50/PK S/XL die 2-Seilzugtechnik weiter verwenden kann, benötigt man ein Umrüstkit für die Schaltung. Wir haben für euch ein Kit aufgetrieben, mit dem man jeden XL2 Schaltmotor easy auf 2-Schaltzugtechnik umbauen kann. Die Montage erfolgt über eine Schaltwippe -> Umlenkmechanik, die schon vormontiert ist. Es müssen am Motorblock nur noch zwei Löcher mit M5 Gewinde gebohrt werden und fertig.

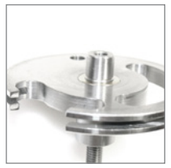
SIP-TIPP Gangseilzüge, Tonnen- und Schraubnippel nicht vergessen!

SIP-COMMUNITY User ‚Stallone90':
„Sehr gute Verarbeitung und echt sehr nützlich"

Umrüstkit Schaltung auf 2 Schaltzüge	Art.-Nr.	€
für Vespa PK50 XL FL/HP/XL2/PK125 N/XL2	28678300	62,00



28678300





Schaltrastenabdeckung

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Schaltrastenabdeckungen schützen euren Motor vor Staub und Dreck und verhindern ein Ausreißen der Seilzüge. Neben den serienmäßig verbauten Abdeckungen in silber könnt ihr noch zwischen Carbon-Look, Chrom und Edelstahl poliert wählen.

SIP-TIPP Kommt besonders gut in Kombination mit der farblich passenden Lüfterradabdeckung.

SIP-COMMUNITY User ‚eleCtr00nix' über Art.-Nr. 75152000:
„Perfekt wenn die alte gebrochen oder verloren ist."



75152000 75153000 29069600

Schaltrastenabdeckung	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3, Plastik	75152000	3,90
für Vespa 50-125/PV/ET3, Edelstahl gebürstet	78920000	9,90
für Vespa 100 2°/PK50/S/SS/XL/N/Rush/PK80-125S/PK125/ETS/XL	75153000	3,90
für Vespa PK50 XL FL/HP/XL2/PK125 N/XL2	29069600	5,90



Kickstarterwelle und Kleinteile

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Kickstarterwellen und **Kickstarterzahnräder** nützen sich ab. **O-Ringe** werden undicht. **Federn** verlieren an Kraft und **Kickstarteranschlaggummis** werden mit der Zeit zerrieben. Daher müssen diese Teile nach längerer Nutzungsdauer überprüft und bei einer Motorrevision getauscht werden.

Kickstarterwelle	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2	78976000	27,00
für Vespa 50 S 1°/3°/PK 50 S Lusso/SS	79734000	69,00
für Vespa PK50 XL Plurimatic	23695400	79,00

75152000







78478000



15194300



13249500



67210000



16520700



16520600



24075300

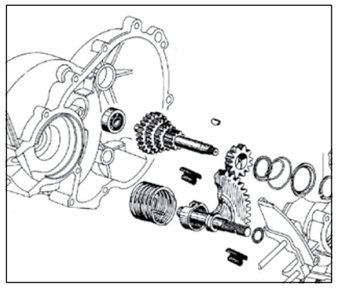


22333300

Kleinteile Kickstarterwelle		Art.-Nr.	€
Rückholfeder Kickstarter	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2	78478000	3,90
Rückholfeder Kickstarter	für Vespa PK50XL Plurimatic/PK80-125S Automatica	22337700	7,90
Feder Kickstarterzahnrad	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2	15149300	2,10
Kickstarterzahnrad	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2, Z 12-10	13249500	11,90
Kickstarterzahnrad	für Vespa 50 S 1°/3°/PK 50 S Lusso/SS, Z 15 -10	79733000	14,50
O-Ring Kickstarterwelle	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2	67210000	0,60
O-Ring Kickstarterwelle	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2, 1. Übermaß	67221000	1,60
Kickstarteranschlaggummi	für Vespa 50/N/L/R 1°/S 1°/Special V5A2/V5B1/3/4T/SR 1°/SS/90 1°/R/SS/125/PV 1°/ET3 1°, 15x24x6mm	16520700	2,90
Kickstarteranschlaggummi	für Vespa 50 R 2°/S 2°/Special V5B3T 2°/SR 2°/90 2°/100/125 PV 2°/ET3 2°/PK50/S/SS/XL/2/FL/HP/ Rush/PK80-125 S/PK125/ETS/N/XL/XL2, 20x24x9mm	16520600	2,10
Kickstarteranschlaggummi	für Vespa PK50 XL/2/FL/HP/N/Rush/PK100-125 XL/PK125 XL2, 23x23x13mm	24075300	2,90
Kickstarteranschlaggummi	für Vespa PK50XL Plurimatic/PK80-125S Automatica, 17,5x29x8mm	22333300	6,20

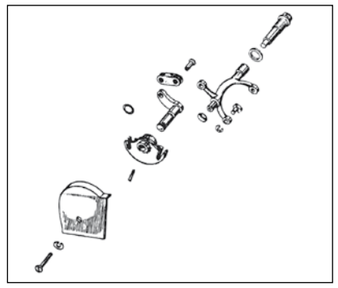
ERSATZTEILKATALOG : EXPLOSIONSZEICHNUNGEN

Weitere Ersatzteile für Kickstarter und Nebenwelle, auch für andere Smallframemodelle gibt es es unter
www.sip-scootershop.com/ersatzteile



ERSATZTEILKATALOG : EXPLOSIONSZEICHNUNGEN

Viele weitere Kleinteile wie Schaltarme, O-Ringe, Schaltklötze gibt es unter
www.sip-scootershop.com/ersatzteile



Kickstarter

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2

Ein **Kickstarter** ist mehr als nur ein Ersatzteil. Er rundet eine Restauration oder einen Custom ab. Wird er häufig getreten, nützt sich die Verzahnung ab. Dann spätestens muss er getauscht werden.

Original Kickstarter sind aus Aluminium. Aus dem Zubehörbereich sind auch verchromte, blau eloxierte und carbon-look Kickstarter zu haben.

Die Smallframe Kickstarter V50/PV/ET3, PK und XL können untereinander getauscht werden.

SIP-TIPP Kickstartergummis schonen Schuhsohle und Schienbein. Auch für Smallframes erhältlich!

Kickstarter Standard	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3	79077000	26,00
für Vespa PK50/S/SS/PK80-125S/PK125/ETS	21614100	19,00
für Vespa PK50 XL/2/FL/HP/N/Rush/XL/XL2/PK125 N	21635100	26,00



79077000



21614100



79077300



79077100



79077200

Kickstarter Zubehör	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3, blau eloxiert	79077300	22,00
für Vespa 50-125/PV/ET3, Carbon-Look	79077100	25,00
für Vespa 50-125/PV/ET3, chrom	79077200	28,00

Kickstartergummi

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2für Vespa 50-125/PV/ET3/ PK50-125/XL/XL2

An originalen Kickstartern der Smallframes ist kein Kickstartergummi vorgesehen. Wer Löcher in seinen Adidas Samba Turnschuhen oder die Schrammen an seinem rechten Schienbein kennt, weiß **Kickstartergummis** zu schätzen.

Kickstartergummi, schwarz	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3, geriffelt,schwarz	86033000	5,20
für Vespa 50-125/PV/ET3, gerillt, schwarz	86035000	14,90
für Vespa PK50-125/XL/XL2, schwarz	86034000	6,90



86033000



86034000



Schaltklaue wechseln Smallframe Vespa

Wenn bei der Smallframe die Gänge anfangen unter Last zu springen, sollten Schaltklaue, die beiden Kugeln und die Feder erneuert werden. Diese Maßnahmen sollten auch ohne Symptome Teil jeder Motorrevision sein. Es gibt verschiedene, teilweise verstärkte Schaltklauen und auch verstärkte Federn.

SIP-TIPP Beim Wiedereinbau der Getriebezahnräder auf das Zwischenspiel achten, max. 0.4mm. Ausgleich über Distanzscheiben Getriebe, die gibt es in mehreren Übermaßen. z.B. 1. Übermaß Art.-Nr. 16541800.





Neues Getriebeöl SAE 30 mitbestellen, Art.-Nr. 1405000



Zur Demontage der Schaltklaue die Antriebswelle in ein Tuch schlagen, Schaltklaue nach außen ziehen und rechts und links rausspringende Schaltkugel auffangen.



Zur Montage der Schaltkugeln Werkzeug Art.-Nr. 6379100 verwenden. Neue Kugeln (Art.-Nr. 637900) und verstärkte Feder (Art.-Nr 1501150) nicht vergessen.



Feder und beide Kugeln in Antriebswelle einsetzen und mit den beiden Werkzeughälften fixieren. Neue Schaltklaue (z.B. Art.-Nr. 13490260) aufschieben - fertig.

SIP-TIPP Es gibt verschiedene Schaltklauen: 3- und 4-Gang, eckig und rund.
Für getunte Motoren auch gehärtete Schaltklauen von DRT. Ist bei uns im Webshop gut erklärt, siehe **http://tinyurl.com/schaltklaue**. Siehe auch PDF-Dokument „Schaltklaueninfo“ als Download bei jeder Schaltklauen-Artikeldetailseite.



S.I.P. Aid+ Scootershop

SIPAID

Warum geht´s manchen so schlecht und uns so gut? Wir wissen es auch nicht. Wir wissen jedoch, dass andere mit Hunger, Obdachlosigkeit oder Flutkatastrophen kämpfen müssen, während es uns an nichts fehlt. Wir von SIP Scootershop haben eine Arbeit, die uns Spaß macht, wir haben genug Freizeit, um an unseren Rollern rumzuschrauben und auch immer ein paar Euro übrig für ne Pizza und ein Bier. Die Bilder der Flutkatastrophe 2005 in Asien haben alle tief bewegt, weshalb auch wir uns spontan für eine Spende entschieden. Und da war die Idee von SIP-Aid geboren. Rollerfahrer helfen - wir spenden pro Onlinebestellung, unabhängig vom Bestellwert, 1 Euro an eine anerkannte wohltätige Einrichtung.
Beispielsweise das SOS Kinderdorf.

Näher könnt ihr euch hier zu dem Thema informieren:

sip-scootershop.com/sipaid

performance&style

Technik Getriebe Teil 1

Obwohl sich die Getriebe der Smallframe- und Largeframe-Motoren in einigen Details unterscheiden, ist ihre Funktionsweise grundsätzlich identisch. Wir fassen sie deshalb in einem Techniktext zusammen. Textpassagen, die nur für eine der beiden Getriebearten relevant sind, sind dementsprechend gekennzeichnet. Da sich der Aufbau von Automatica/Plurimatic Getrieben grundlegend von den übrigen Schaltgetrieben unterscheidet, lassen wir diese hier außen vor. Nach einigen kurzen Begriffsdefinitionen findet sich auf den folgenden Seiten Erklärungen zu Funktion, Aufbau und richtiger Zusammenstellung von Small- und Largeframe-Getrieben.

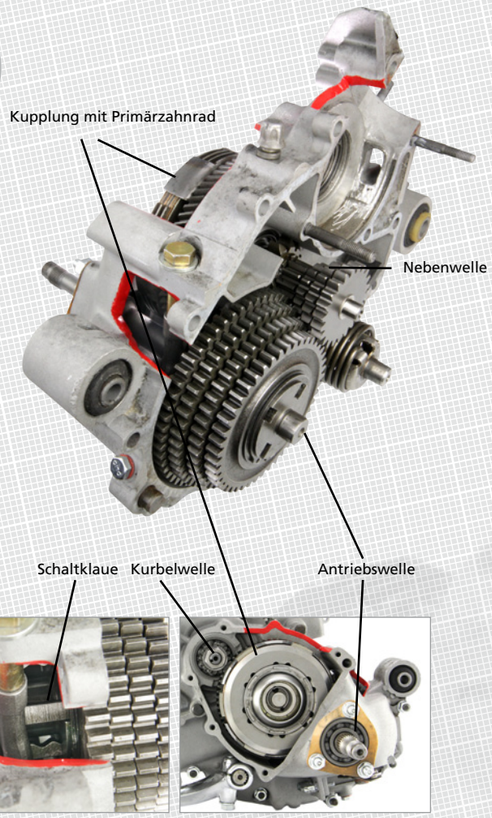
Nebenwelle, Vorgelege, Zahnradsatz... was ist hier was?

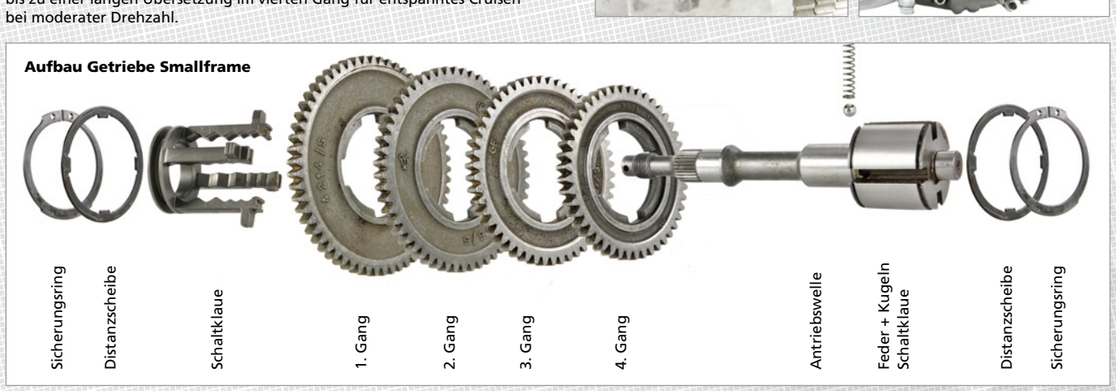
Wir unterscheiden sowohl bei den Smallframe- als auch bei den Largeframegetrieben zwischen unterschiedlichen Begriffsdefintionen: Die Nebenwelle wird oft auch als Vorgelegewelle oder Steckachse bezeichnet. Die Zahnräder der Nebenwelle greifen in die Gangräder der Hauptwelle. Zusammen mit dem Primärzahnrad bilden diese Teile das Vorgelege (oft auch als ‚Tannenbaum' bezeichnet). Modellabhängig unterscheiden sich bei der Nebenwelle Länge und Durchmesser von Lagersitz und Buchse, beim Zahnradsatz Anzahl der Zähne der jeweiligen Ritzel. Die Hauptwelle ist gleichzeitig die Achse des Hinterrads.

Wie arbeitet ein Getriebe?

Jeder Gang stellt, abhängig von der Leistungsverteilung des Motors, eine bestimmtes Band an fahrbarer Geschwindigkeit zu Verfügung. Wenn man bei hohen Drehzahlen aus einem niedrigen Gang hochschaltet, verbindet man Kurbelwelle und Hinterrad in einem anderen Übersetzungsverhältnis. Dadurch kann der Motor, proportional zur ansteigenden Drehzahl, weiter beschleunigen. Der Drehzahlabfall von einem Gang in den nächst höheren wird als ‚Overlap' bezeichnet. Da ein (originaler) Roller seine Leistung in einem relativ breiten Drehzahlband abgibt, ist ein Abfall von 2000U/min bei einem Gangwechsel in der Regel kein Problem. Mit einer entsprechenden Übersetzung kann man bei einem Motor mit breitem Leistungsband deshalb unterschiedlich variieren: Von einer kurzen Übersetzung im ersten Gang für einen soliden Start an der nächsten Ampel, bis zu einer langen Übersetzung im vierten Gang für entspanntes Cruisen bei moderater Drehzahl.

TECH TIPP





Kleine Schaltklauenkunde

Die Schaltklaue sorgt beim Smallframe-Motor für den Kraftschluss zwischen Zahnrad und Antriebswelle. Die 3-Gang Getriebe waren ursprünglich mit zweiarmigen Schaltklauen ausgestattet. Spätere 3-Gang Motoren verwenden eine Schaltklaue mit 4 Armen. Auch im Viergangmotor ist eine 4-armige Schaltklaue (eckig, Ø 51mm) verbaut. Zusätzlich gibt es für die Viergangmodelle der PK eine weitere – runde (Ø 50,2mm) – Variante der Schaltklaue. Nur eine zum jeweiligen Getriebe passende Klaue kann einen einwandfreien Kraftschluss gewährleisten.



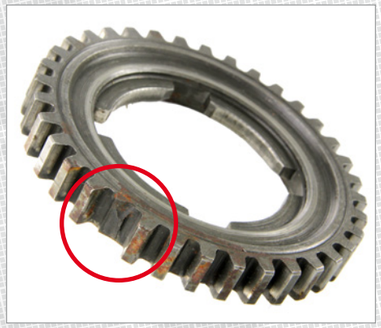
Schaltklaue 3-Gang 2 Arme | Schaltklaue 3-Gang 4 Arme | Schaltklaue 4-Gang eckig | Schaltklaue 4-Gang rund | Schaltklaue 4-Gang rund | Schaltklaue 4-Gang eckig

Warum fliegen Gänge?

Ein unkontrolliertes Springen der Gänge kann mehrere Ursachen haben. Ein zu straff eingestellter Kupplungszug, ein lockerer Schaltbolzen oder falsch eingebaute Getriebeteile können dafür ebenso verantwortlich sein, wie abgenutzte Getriebekomponenten. Ein verschlissenes Schaltkreuz/Schaltklaue oder abgenutzte Gangräder gewährleisten keine formschlüssige Kraftübertragung. Falls Abrundungen an den Gangräder erkennbar sind, müssen diese umgehend ausgetauscht werden. Anderenfalls verschleißt nicht nur ein neu eingebautes Schaltkreuz/Schaltklaue binnen kürzester Zeit erneut, man riskiert dadurch auch Schäden an Getriebe und Motor.



verschlissene Schaltklaue



auswechselwürdiges Zahnrad

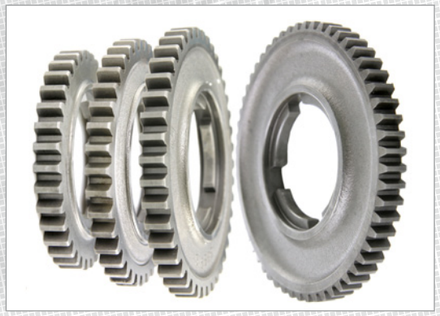


abgenutztes Schaltkreuz

‚Spiel'wiese

Jedes Getriebe weist produktionsbedingt ein gewisses Spiel innerhalb seiner Komponenten auf. Je nach Einsatzbereich des Motors kann dieses jedoch verringert werden. Das radiale Spiel der Schaltklaue lässt sich beispielswiese durch die DRT Schaltklaue PK Stretta Art. 4043175F minimieren. Das axiale Spiel des Getriebes kann man durch entsprechend gewählte Distanzscheiben beeinflussen. Generell gilt hierbei: Ist nur wenig Spiel vorhanden, wirkt sich das positiv auf die Leistungsfähigkeit des Motors aus. Allerdings – und das wird oft vergessen – verzeiht ein sehr gering gehaltenes Spiel auch keine Fehler. Um Schäden am Motor zu vermeiden, sollte man sich hier also besser nicht ‚Verschalten'.



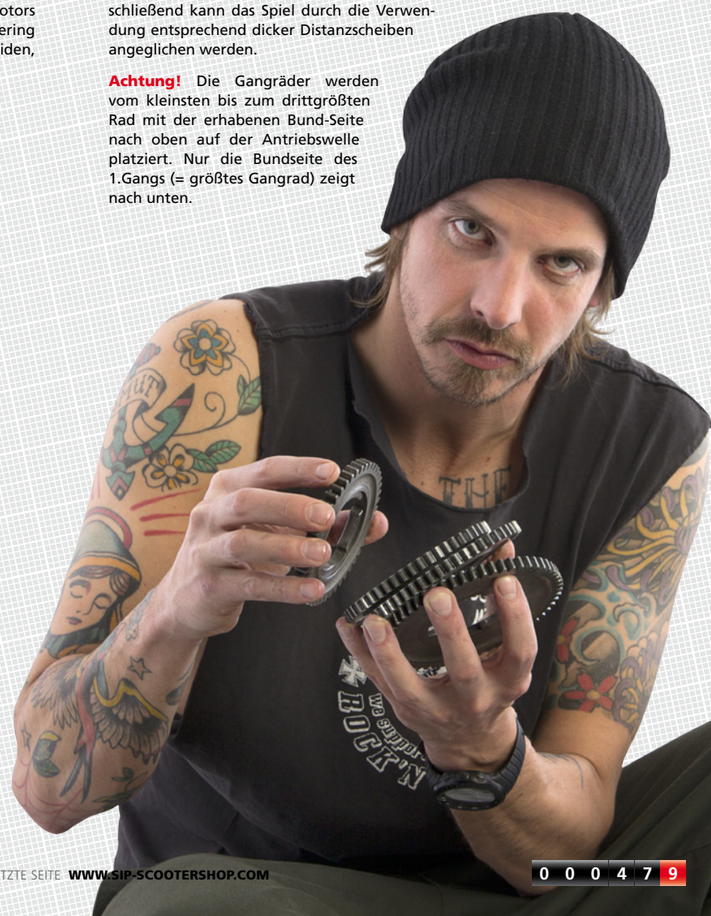


Fortsetzung auf Seite 512

Getriebe richtig distanzieren

PIAGGIO gibt ein maximales Einbauspiel von 0,15-0,40mm und ein Ausbauspiel/Verschleißspiel von 0,50mm zwischen den Gangrädern vor. Es ist wichtig, diese Vorgaben einzuhalten, denn nur ein sauber ausdistanziertes Getriebe kann haltbar auch höhere Kräfte übertragen. Zur Prüfung des Axialspiels verwendet man eine Fühlerlehre Art.-Nr. 60824000. Diese wird über dem letzten Gangrad eingesetzt. Anschließend kann das Spiel durch die Verwendung entsprechend dicker Distanzscheiben angeglichen werden.

Achtung! Die Gangräder werden vom kleinsten bis zum drittgrößten Rad mit der erhabenen Bund-Seite nach oben auf der Antriebswelle platziert. Nur die Bundseite des 1.Gangs (= größtes Gangrad) zeigt nach unten.



§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



Tuning Getriebe Largeframe

Das Getriebe - ein Buch mit sieben Siegeln?

Die Kunst ist es, den Motor so abzustimmen, dass sich der Roller bei jedem Schaltvorgang in seinem optimalen Drehzahlband/Resonanzbereich befindet. Ist das Getriebe falsch zusammengestellt, hilft der stärkste Zylinder nicht weiter. Entweder dreht sich der Motor tot oder er verzieht die Übersetzung nicht. Eine klug gewählte Übersetzung wirkt oft wahre Wunder bei Durchzug und Ganganschluss - dazu ist oft nur der Austausch eines einzelnen Zahnrades nötig. Gerade bei den Getriebekomponenten wurde in den letzten Jahren extrem viel probiert, getüftelt und entwickelt, so dass es Lösungen für alle Einsatzbereiche und Leistungsklassen gibt.

Welche Übersetzung ist denn die Richtige?

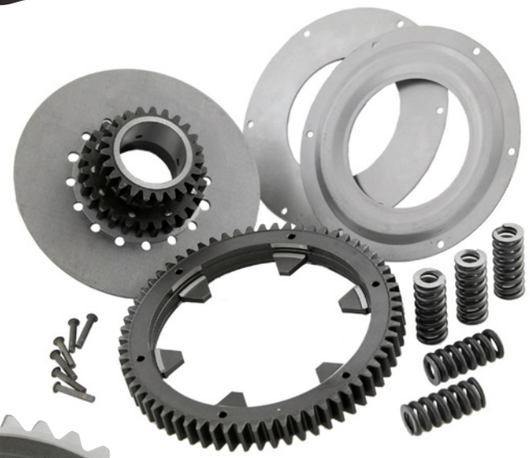
Hier ein Überblick, auf welche Weise ein Vespa Motor länger oder kürzer übersetzt werden kann. In dieser Reihenfolge kann man sich auch nach und nach an das Thema herantasten.

Kupplungszahnrad: Dies ist die einfachste Art, das gesamte Getriebe zu verändern, da man den Motor nicht zerlegen muss. Hier darauf achten, dass das Primärzahnrad zum Kupplungszahnrad passt. Das Thema wurde im vorigen Kupplungskapitel ausführlich behandelt.



Reifen: Ein Hinterreifen mit größerem Abrollumfang verlängert die Übersetzung ohne den Motor zerlegen zu müssen. Hier bietet sich ein Breitreifenumbau an. Mehr dazu im Kapitel Reifen.

Primärübersetzung: Durch Umnieten des Primärzahnrades wird ebenfalls eine Veränderung des gesamten Getriebes erreicht. Bei 125/150ern wird häufig das Z 65 Zahnrad verwendet um das Getriebe im Gesamten zu verlängern. Zusammen mit den Kupplungszahnrädern lässt sich so sehr gut eine gute Gesamtübersetzung kombinieren. Bei den kompletten Primärübersetzungen werden Primärzahnrad und Kupplungszahnrad als Set geliefert. Sie sind der Klassiker im Getriebetuning.





Gangzahnrad: Ist man mit der Abstimmung seiner gesamten Übersetzung zufrieden, geht es an das Feintuning. Durch längere und kürzere Gangzahnräder lässt sich der Ganganschluss der einzelnen Gänge perfekt abstimmen. Löcher in der Beschleunigung lassen sich somit verhindern. Hat der Motor Dampf und man selbst das Gefühl, es könnte in einem Gang noch mehr gehen, dann ruhig hier einen längeren Gang probieren.

Hält der Motor nach dem Schalten eine kurze Gedenksekunde oder geht in die Knie, dann den Gang kürzer wählen. Wer schon einmal neben einem LKW auf der Autobahn verhungert ist, nachdem er aus dem Windschatten zum Überholen angesetzt hat, wird die „kurzen 4. Gänge“ zu schätzen wissen.

Vorgelege: Im Oldiebereich wird bei 177er Tuning des Öfteren das kurze Vorgelege gegen ein längeres (z.B. das der Super) getauscht. Mit dem langen 4. Gang hat hier PINASCO einen alten Klassiker neu aufgelegt, DRT bietet nun auch für PX Modelle ein perfekt abgestimmtes Vorgelege an.



Lang, kurz, extralang?

Wir können hier nur Empfehlungen geben, welche Übersetzungsarten mit welchen Tuningkomponenten gut harmonieren. Ansonsten ist hier jeder seines eigenen Getriebes Schmied.

Wird eine 125er/150er getunt, muss das Getriebe verlängert werden. Touren freuen sich auch über dezent längere Übersetzungen, da der Motor bei Reisegeschwindigkeit nicht so hoch dreht. Hat ein Motor ordentlich Kraft und Drehzahlen, können lange Übersetzungen hier zu Geschwindigkeiten jenseits der 130 km/h führen. Ist man oft mit 2 Personen, in den Bergen oder im Stadtverkehr unterwegs, können auch kürzere Zahnräder ihren Einsatz finden.

Es gibt viele Möglichkeiten und Wege. Am einfachsten, man tastet sich Step-by-Step heran und optimiert immer wieder. Ein Formel 1 Wagen wird auch bis zum letzten Rennen immer wieder neu abgestimmt....



Kupplung Standard



Kupplung Cosa

Who is Who?

Neben den bekannten Herstellern tauchen hier vorwiegend folgende Hersteller auf:

MEC EUR/FA/OLYMPIA: Alle 3 sind alteingesessene italienische Firmen, die sehr gute Qualität liefern und gerade in den Standard Komponenten noch viele Modelle bedienen können

DRT: Sein Logo mit Gearflame ist ein brennendes Getriebe. Top Qualität und sehr viel Knowhow. Es gibt derzeit keinen, der hier DRT das Wasser reichen kann. Aufgrund der regen Nachfrage aus den Rennserien werden die Produkte ständig verfeinert und erweitert.

MALOSSI/PINASCO/POLINI: Die Klassiker liefern längere Primärübersetzungen oder einen längeren 4. Gang. Hier wird auf Altbewährtes gesetzt.

Primärzahnrad

Für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Cosa/T5

Zusammen mit dem Kupplungsritzel bildet das **Primärzahnrad** die primäre Übersetzung der Vespa. Es ist fest auf der Nebenwelle/Vorgelege/Tannenbaum vernietet und in direkter Verbindung mit der sekundären Übersetzung. Das Verhältnis der Anzahl an Zähnen der beiden Ritzel zueinander entspricht dem primären Übersetzungsverhältnis. Je mehr Leistung ein Motor hat, desto länger sollte die Übersetzung sein, damit diese Leistung auch in Geschwindigkeit auf die Straße gebracht werden kann.

Die Z 67/ Z 68 Primärzahnräder passen auf die Z 20/ Z 21/ Z 22 Kupplungszahnräder. Die Z 65 auf die Z 21/ Z22 und Z 23 der großen Ø 115mm Kupplung. In Verbindung mit anderen Gangzahnrädern lässt sich das Getriebe noch individueller auf jeden Motortyp abstimmen.

FREIT Eine Veränderung der Primärübersetzung wirkt sich auf das Verhalten in allen Gängen aus und empfiehlt sich bei allen größeren Tuningmaßnahmen.

SIP-TIPP Das passende Primärreparaturkit und Getriebeöl nicht vergessen.

SIP-COMMUNITY User ‚charly' über Art.-Nr. 11272000: „Cool! Very good item."



11272000

Primärzahnrad Nebenwelle		Art.-Nr.	€
Z 67	für Vespa 125 VNB/Super/150 VBA/VBB/VGLA/B/150 GS VS5M	11272200	35,00
Z 67	für Vespa 125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V/Super/160 GS/180 SS/180 Rally/P125-150X 1°/P150S 1°	11272100	42,00
Z 68	für Vespa P80-150X/PX80-150 E/Lusso/`98/MY/`11/Cosa 125-200/T5	17482500	45,00
Z 68	für Vespa P80-150X/PX80-150 E/Lusso/`98/MY/`11/Cosa 125-200/T5, LML	17482510	45,00
Z 65	für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/`98/MY	11272000	42,00

Primärzahnrad DRT Z 62/ Z65 §

für Vespa 125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V/Super/160 GS/180 SS/180 Rally/P80-150X/PX80-150 E/Lusso/`98/MY/`11/Cosa 125-150/T5

Das Primärzahnrad DRT mit Z 65 Zähnen wurde entwickelt, um die Übersetzung von Largeframe Vespas ab 1960 bis hin zu den 125/150ccm PX Modellen zu verlängern. Das DRT Zahnrad hat einen größeren Durchmesser als das PX200 Primär Z 65 und stimmt somit mit dem originalen überein. Es passt perfekt auf alle Kupplungszahnräder mit Z 20/21/22, nicht jedoch auf die Kupplung der PX200 mit Z 23. Ein DRT Primärreparaturkit ist im Lieferumfang enthalten. Mit dem **Primärzahnrad DRT Z 62** kann das Getriebe einer z.B. mit QUATTRINI 177 M1XL getunten Vespa 150 GS/GS/3 sinnvoll und einfach verlängert werden. Das kurze GS Getriebe kann sonst nicht die Power in Geschwindigkeit umsetzen. Mit dem DRT Z 62 sind extrem lange Übersetzungen für alle 80-200cc Modelle möglich. Die starken Setups der derzeitigen Motoren machen solche Übersetzungen notwendig.

Hinweis: Bei beiden Primärzahnrädern ist eine große 115/108mm PX200 Kupplung, das passende, geradeverzahnte DRT Kupplungszahnrad und ein Primärreparaturkit nötig.

SIP-TIPP Die Kombinationen langer 4. Gang Z 33 und kurze Primär (65-20) oder 4. Gang DRT Z 36 mit 21er oder 22er Kupplungszahnrad haben sich beim Z65 bewährt.



40432290

Primärzahnrad Nebenwelle DRT		Art.-Nr.	€
ZZ 65	für Vespa 125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V/Super/160 GS/180 SS/180 Rally/P80-150X/PX80-150 E/Lusso/`98/MY/`11/ Cosa 125-150/T5, für Z 20, 21 und Z 22 Kupplungen	40432290	139,00
Z 62	für Vespa 150 GS, für Kupplungszahnrad DRT Z 23/24/25, geradeverzahnt	40432940	109,00
Z 62	für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/PX80-200/PE/Lusso -> 1994/Cosa 1 125-200/T5, für Kupplungszahnrad DRT Z 23/24/25, geradeverzahnt	40432930	109,00



§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM OFFENTLICHEN STRAßENVERKEHR. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE.

Getriebeübersetzung MALOSSI/POLINI/DRT §

für Vespa 125 GTR 2°-TS 2°/150 GS/Sprint V 2°-Super 2°/Rally/PX80-200/PE/Lusso/Cosa/T5

Primärübersetzungen verlängern das Übersetzungsverhältnis einer Vespa. Ein Einbau dieser Übersetzungen macht bei allen Zylindern mit 166-177ccm bei den 80-150ern Sinn. Bei einer 200er sollte ebenfalls ein Rennzylinder oder englischer Auspuff verbaut sein. Dann liegt bei den Rollern so viel Leistung an, dass die höheren Drehzahlen in allen Gängen auch in Geschwindigkeit umgesetzt werden können. Auch drehmomentstarke Tourenfahrer müssen damit ihr Reisetempo nicht mit Höchstdrehzahl fahren.

Die Getriebeübersetzungen bestehen aus Primärzahnrad, Reparaturkit (außer DRT) und Kupplungszahnrad. Sie sind geradeverzahnt. Dadurch haben sie eine geringere Verlustleistung und einen höheren Wirkungsgrad als schrägverzahnte Primärübersetzungen. Die Lager in Radialrichtung werden weniger belastet. Primärübersetzungen verlängern alle Gänge. Wer seinen Motor dafür nicht zerlegen möchte, baut ein anderes Kupplungszahnrad ein. Wer nur einzelne Gänge verlängern will, greift auf längere/ kürzere Gangzahnräder zurück.

MALOSSI und **POLINI** haben ihre Primärklassiker nach einiger Zeit der Abstinenz wieder neu aufgelegt. Mit der 24/63er gibt es von MALOSSI auch eine ultralange Übersetzung. Da viele 210er Motoren über genügend Dampf verfügen, werden mit diesen Übersetzungen Endgeschwindigkeiten jenseits der 135km/h Grenze möglich, ohne Beschleunigungshilfe durch einen Transporter-Windschatten.

DRT liefert auch hier Speziallösungen: Die 24/59 ist eine extrem lange Version für die Königsklasse 210-215ccm. Die 24/60er ist für GS 150 Tuner gedacht, die z.B eine Mehrleistung durch Rennauspuff oder QUATTRINI M1XL Umbau in Geschwindigkeit übersetzen wollen.

Wenn diese Übersetzungen mit einer COSA 2 Kupplung kombiniert werden sollen, ist das entsprechende DRT Zahnrad erforderlich. Alternativ kann man auf die 24/63er **MALOSSI by Worb5** Übersetzung zurückgreifen, die speziell für COSA 2 Kupplungen modifiziert wurde.

FREIT Es gibt kaum eine effektivere Möglichkeit, die Getriebeübersetzung an die gesteigerte Leistung anzupassen.

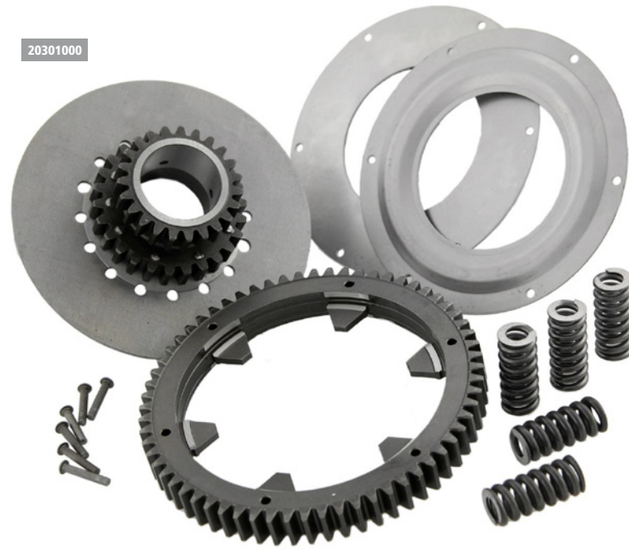
SIP-TIPP Sicherungsblech, Mutter Nebenwelle und auch Nadeln Nebenwelle mit austauschen. Sollte eine 200er Kupplung in einer 80-150er gefahren werden, muss auch die 200er Primär eingebaut werden. Getriebeöl, Dicht- und Wellendichtringsatz nicht vergessen.

SIP-COMMUNITY User ‚Mick' über Art.-Nr. 20301000: „Spot on. Assembled easily."

SIP-COMMUNITY User Vespisti1' über Art.-Nr. 2030200: "I'd not try this unless you fit a Pinasco or Polini 177, with a Sito Plus and a 24/24 SI carb. Benefits: You can save gas when cruising with ease in 4th gear (a lot of it), and at the same time have an unstopable screaming tractor in 3rd gear capabable of climbing a hill, on a windy morning, with a tall screen and two up at 100 kmph"



20301000





20200000

Getriebeübersetzung		Art.-Nr.	€
POLINI	23/64, für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/PX80-150/PE/Lusso bis `94, Ø 96mm	20200000	129,00
MALOSSI	23/64, für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/PX80-150/PE/Lusso bis `94, Ø 96mm	20230000	125,00
POLINI	23/64, für Vespa 180-200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso bis `94/Cosa 1 125-200/T5, Ø 108mm	20200010	129,00
MALOSSI	23/64, für Vespa 180-200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso bis `94/Cosa 1 125-200/T5, Ø 108mm	20290000	125,00
MALOSSI	24/63, für Vespa 180-200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso bis `94/Cosa 1 125-200/T5, Ø 108mm, ultralang	20301000	125,00
DRT	23/62, für Vespa 180-200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso bis `94/Cosa 1 125-200/T5, Ø 108mm, extrem lang	16020300	159,00
DRT	24/62, für Vespa 150 GS, Ø 108mm, lang	16020100	159,00
DRT	25/62, für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/PX80-200/PE/Lusso -> 1994/Cosa 1 125-200/T5, Ø 108mm, extrem lang	16020200	159,00
MALOSSI	by W524/63, für COSA 2 Kupplung, für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX80-200/PE/Lusso/Cosa/T5, ultralang	20302000	299,00

Getriebe Nebenwelle

für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Die Nebenwelle wird auch Vorgelegewelle oder Steckachse genannt. Sie bildet zusammen mit dem Zahnradsatz und dem Primärzahnrad das Vorgelege, von manchen auch als Tannenbaum bezeichnet. Der Zahnradsatz ist die ‚kleine' Hälfte der Sekundärübersetzung. Modellabhängig unterscheiden sich bei der Nebenwelle Länge und Durchmesser von Lagersitz und Buchse, beim Zahnradsatz Anzahl der Zähne der jeweiligen Ritzel.

PIAGGIO liefert nur noch Nebenwellen für die PX Modelle. FA Italia hat noch Wellen bis zur GT/GL/Super im Programm. MEC EUR kann noch einige ältere Modelle liefern.

Von Worb5 kommt eine für die PX80 modifizierte PX200 Nebenwelle. Damit kann ein PX125-200 Getriebe in einen PX80 Motor eingebaut werden.

Die Zahnradsätze müssen noch mit den passenden Primärzahnrädern vernietet werden. Hier können wir sogar noch bis zur VNA 3-Gang Zahnradsätze liefern.

Die Vorgelege sind inklusive Primärzahnrad. PINASCO liefert zudem noch einen kurzen 4. Gang mit.

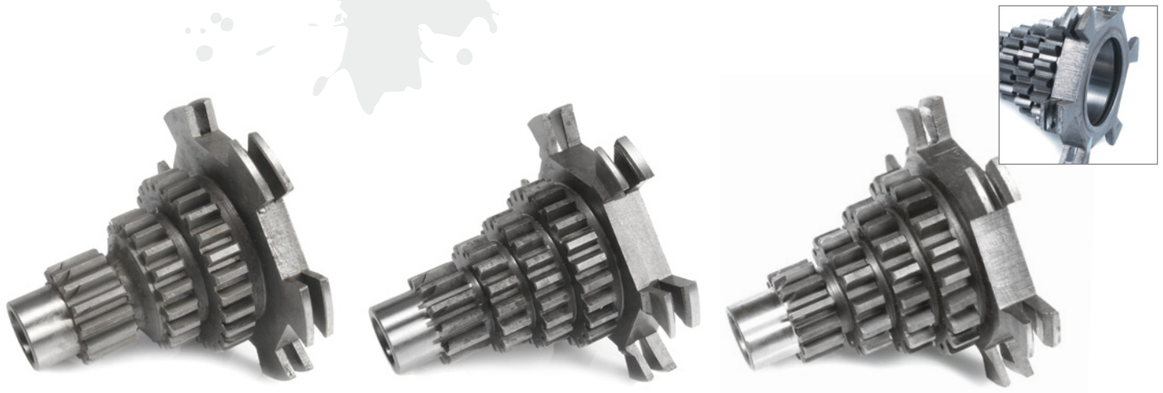
FREIT Hochwertige Ersatzteile für Standardgetriebe.

SIP-TIPP Neue Mutter Nebenwelle, Sicherungsblech, Lager und Getriebeöl mitbestellen. Zu einem Service gehört auch der Austausch des Primärreperaturkits.

SIP-COMMUNITY **User ‚hekan' über Art.-Nr. 88220000: w„Nice fit. Good device with the right tolerances."**



Nebenwelle		Ø Radseite	Ø Lagersitz	Ø Buchse	Art.-Nr.	€
MEC EUR	für Vespa 125 VNB 4-6T/Super -> VNC1M 011000/150 VBB2T	12	12	11,5	94417000	24,90
FA	für Vespa 125 GT 1°/3°/GTR/TS/150 GL/150 Sprint 1°/3°/V/P125-150X 1°	12	12	11,5	88212000	20,90
FA	für Vespa 125 GT 2°/Super 2°/150 Sprint 2°/Super/P150 S 1°	12	15	11,5	88216000	22,90
FA	für Vespa 180-200 Rally/P200E 1°	15	15	11,5	11171500	22,90
PIAGGIO	für Vespa P80X/PX80-100E/PX80 E Lusso	12	12	13	17772100	24,90
W5	für Vespa P80X/PX80-100E/PX80 E Lusso	12	15	11,5	88211000	56,00
PIAGGIO	für Vespa P125-150X 2°/P150S 2°/P200E 2°/PX125-200E/Lusso/ˆ98/MY/ˆ11/T5/Cosa	15	15	13	88210000	29,00



Nebenwelle Zahnradersatz		Lagersitz innen	Zähne	Art.-Nr.	€
MEC EUR	für Vespa 125 VNA	37	14-20-17	88219000	99,00
MEC EUR	für Vespa 125 GT 1°/3°/GTR/TS/150 GL 2°/150 Sprint 1°/3°/V/P125-150X 1°	40	12-16-20-25	88213100	99,00
MEC EUR	für Vespa 125 GT 2° VNL2T 35096 -> 38600/150 Sprint 2° VLB1T 35096 -> 38600	42	12-16-20-25	88215000	106,00
MEC EUR	für Vespa 125 Super 2°/150 Super/P150S 1°	42	13-17-22-27	88213200	109,00
PIAGGIO	für Vespa 180/200 Rally/P125-150X 2°/P150S 2°/P200E/PX125-200E/Lusso/ˆ98/MY/ˆ11/T5/Cosa	42	12-13-17-21	88213000	109,00



Nebenwelle Zahnradersatz		Primärzahnrad	Lagersitz innen	Zähne	Art.-Nr.	€
MEC EUR	für Vespa 125 VNA/VNB1-4T/150 VL/VB1/VBA	67	37	14-20-27	88219500	129,00
MEC EUR	für Vespa 125 GT 1°/3°/GTR/TS/150 GL 2°/150 Sprint 1°/3°/V/P125-150X 1°	67	40	12-16-20-25	97922000	149,00
MEC EUR	für Vespa 150 GL 1° VLA1M -> 050118	67	37	12-16-20-25	94381000	129,00
PINASCO	für Vespa 125 GT 1°/3°/GTR/TS/150 GL 2°/150 Sprint 1°/3°/V/P125-150X 1°	67	40	12-16-20-21	10270806	229,00
MEC EUR	für Vespa 125 GT 2° VNL2T 35096 -> 38600/150 Sprint 2° VLB1T 35096 -> 38600	67	42	12-16-20-25	88215500	129,00
PIAGGIO	für Vespa P80X/PX80-100E/PX80 E Lusso	68	37	10-14-19-23	17771900	137,00
PIAGGIO	für Vespa P125-150X 2°/P150S 2°/PX125-150/Lusso/ˆ98/MY/ˆ11/T5/Cosa	68	42	12-13-17-21	23622300	139,00
LML	für Vespa P125-150X 2°/P150S 2°/PX125-150/Lusso/ˆ98/MY/ˆ11/T5/Cosa	68	42	12-13-17-21	88222000	109,00
PIAGGIO	für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/ˆ98/MY	65	42	12-13-17-21	88220000	179,00
LML	für Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/ˆ98/MY	65	42	12-13-17-21	88221000	109,00

Vorgelege DRT SPITFIRE §

für Vespa 200 Rally/P125-150X 2°/P150S 2°/P200E/PX125-200 E/Lusso/ˆ98/MY/ˆ11/T5/Cosa

Die Spitfire hat nicht nur der deutschen ME109 Beine gemacht, durch DRT bringt sie auch die PX in Trab.

Das neu konstruierte Vorgelege ist aus speziellem Stahl CNC gefräst und vergütet. Es hält daher auch extremen Belastungen stand, überzeugt durch eine sehr hohe Lebensdauer und stellt damit eine optimale Ergänzung zu den bisher erhältlichen Übersetzungen dar. Die Getriebe lassen sich dadurch deutlich feiner abstufen und perfekt auf die jeweilige Motorcharakteristik anpassen.

Das Vorgelege hat einen Zahnkranz von Z 12-14-17-20. Der 2. Gang ist länger, der 4. etwas kürzer. Das Primärzahnrad hat 65 Zähne und passt auf alle großen Kupplungen mit Z 20-23.

Das SPITFIRE Getriebe ermöglicht selbst auf originalen PXen eine sehr schön zu fahrende Übersetzung. Hier haben sich die folgende Gangzahnradkombinationen bewährt: PX125 Z 58/42/38/36 und PX150/200 Z 57/42/38/35.

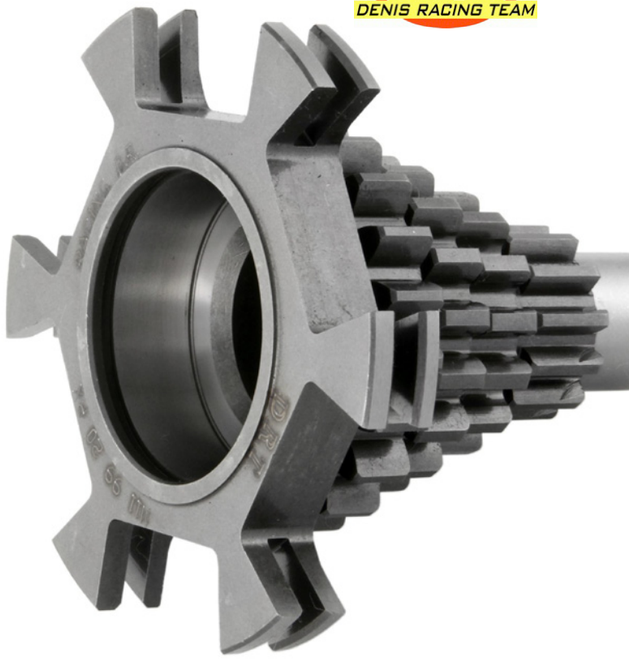
Bei getunten Motoren lässt sich in Kombination mit den DRT Gängen Z 55 (1. Gang), Z 41 (2. Gang), Z 36 /37 / 39 (3. Gang) und Z 36/ 35 ein Getriebe aufbauen, dass in allen Gängen einen perfekten Anschluss hat.

Es sind natürlich durch Kupplungs-, Primär- und Gangzahnräder sehr viele weitere Kombinationen möglich.

Hinweis: Einige DRT Gänge passen nicht auf dieses Vorgelege: 2. Z 40, 4. Z 37, Z 34, Z 33.

FREIT DRT ermöglicht damit eine einfaches und optimales Getriebetuning.

SIP-TIPP Neue Mutter Nebenwelle, Sicherungsblech, Lager und Getriebeöl mitbestellen. Zu einem Service gehört auch der Austausch des Primärreparaturkits.



Vorgelege DRT	Lagersitz innen	Zähne	Art.-Nr.	€
mit Primärzahnrad Z 65	42	12-14-17-20	40436302	189,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Reparaturkit Primär

für Vespa 125 V1T-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/ PE/Lusso/Cosa/T5

Ineinandergesteckte Federn, die sich unter einer Deckplatte im Primärzahnrad befinden, wirken bei hohen Belastungen als Rückdämpfer. Sind diese verschlissen oder gebrochen, macht sich das durch ein starkes Rucken beim Gangeinlegen bemerkbar und es hilft nur noch der schnelle Austausch.

Primärreparaturkits enthalten neben Federn auch Abdeckplatten und Nieten. Sie müssen mit dem Primärzahnrad und dem Tannenbaum vernietet werden. Bei den Downloads unter www.sip-scootershop.com findet man Anleitungen, wie dies funktioniert.

Wir haben Reparaturkits für alle Vespa Modelle von der V1 bis zur PX`11 im Angebot.

FREIT Der Austausch des Primärrepkits gehört zum Pflichtprogramm einer Motorüberholung. Nachlässigkeit rächt sich hier oft mit Schäden an der Peripherie.

SIP-TIPP Auf jeden Fall immer das komplette neue Reparaturkit verbauen und nicht nur einzelne Teile austauschen! Sicherungsblech, Mutter Nebenwelle und auch Nadeln Nebenwelle mit austauschen. Getriebeöl, Dicht- und Wellendichtringsatz nicht vergessen.

SIP-COMMUNITY User ‚tcpip' über Art.-Nr. 16020000: „Unbedingt! Wenn schon, denn schon. Wenn der Motor offen ist – machen."


16020000


16022000

Reparaturkit Primär	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 V1T-V33T `48-`52, 6 Federn	16024000	49,00
für Vespa 125 VM/VN/VNA/VNB1T ->068988/150 VL/VB1/VBA1T ->124018/VGL1T, 6 Federn	16040000	30,00
für Vespa 125 VM/VN/VNA/VNB/GT/Super VNC -> 11000/150 VL/VB1/VBA/VBB/VGLA/VGLB/VGL1T, ECO, 6 Federn	16041000	12,90
für Vespa 125 VNB1T 068989 ->/GT/Super VNC1T ->11000/150 VBA1T 124019 ->/VBB/VGLA1M 029963 ->/VGLB/GS VS5M 00102950 ->, 6 Federn	16022000	9,90
für Vespa 125 GT/GTR/Super VNC1T 11001->/TS/150 GL/Sprint/V/Super/P80-150X/PX80-150 E/Lusso ->`94/Cosa 1 125-150, 6 Federn	16021000	8,50
für Vespa 150 GS VS1T-> VS5T 00102949, 6 Federn	16042000	32,00
für Vespa 160 GS/180 SS/180-200 Rally/PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/P200E/ PX200E/Lusso/Cosa 2 125-200/Cosa 1 200, 12 Federn, RMS	16020000	8,90
für Vespa 160 GS/180 SS/180-200 Rally/PX125-200 E Lusso `95->/`98/MY/`11/P200E/ PX200E/Lusso/Cosa 2 125-200/Cosa 1 200, 12 Federn, CIF	16025000	10,90

D.R.T. DENIS RACING TEAM

Reparaturkit Primär DRT

für Vespa 125 V1T-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/ PE/Lusso/Cosa/T5

Vor allem die Getriebe getunter Motoren sind hohen Belastungen ausgesetzt. **DRT** hat speziell dafür extrem hochwertige **Reparaturkits** im Angebot. Diese verfügen über verstärkte Federn und halten damit auch starken Beanspruchungen stand. Das macht sie zur ersten Wahl für gehobene Ansprüche bei originalen und leistungsoptimierten Motoren. Auch für getunte Oldie-Motoren mit POLINI oder PINASCO Setups bieten die **DRT** Kits ein zeitgemäßes Update.

FREIT Der Austausch des Primärrepkits gehört zum Pflichtprogramm einer Motorüberholung. Nachlässigkeit rächt sich hier oft mit Schäden an der Peripherie.

SIP-TIPP Auf jeden Fall immer das komplette neue Reparaturkit verbauen und nicht nur einzelne Teile austauschen! Sicherungsblech, Mutter Nebenwelle und auch Nadeln Nebenwelle mit austauschen. Getriebeöl, Dicht- und Wellendichtringsatz nicht vergessen.


16020600


16020770

Reparaturkit Primär	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 V1-V33/VM/VN/VNA/VNB/VNC/150 VL/VB1/VBA/VBB/VGL1/VGLA-B/GS, 6 Federn, verstärkt	16020770	30,00
für Vespa 125 GT/GTR/Super VNC1T 11001->/TS/150 GL/Sprint/V/Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/Cosa/T5, 12 Federn, verstärkt	160206000	32,00


90082000


90083000


90081000


90074000


90028000


90024000


90027000


90025000


90060000


90026000

Kleinteile Getriebe - Nebenwelle

für Vespa 125 V1-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/ Lusso/Cosa/T5

Viele der hier aufgeführten Kleinteile Nebenwelle gehören zum Pflichtaustauschprogramm bei jedem Getriebewechsel. Wer bei diesen Kleinteilen spart, muss es später oft bitter bereuen.

Lager Nebenwelle		Maße (mm)	Art.-Nr.	€
Nadelset	für Vespa 98/125 V1-15T/V30-33T/U/Hoffmann A/B/Ape A A1-15T, 19 Stck	2,5x7,8	90082000	9,90
Nadelset	für Vespa 125 VM/VN/Hoffmann C/M24/150 VB1/VL/VD/GS/Ape AB1-4T, 23 Stck	3x11,8	90083000	11,90
Nadelset	für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/180-200 Rally/PX125-200/PE/Lusso/Cosa/T5	2x11,8	90081000	9,90
Nadelset	für Vespa P80X/PX80 E/Lusso/PX100 E, 24 Stck	1,5x11,8	90074000	24,00
Lager	für Vespa 125 VM/VN/VNA/VNB/Super 1°/Hoffmann C/M24/150 VL/VB1VBA/VBB/VD/VGL1/ VGLA-B/GL 1°/GS/P80X/PX80-100 E/Lusso	12x37x12	90024000	15,20
Lager	für Vespa 98/125 V1-15T/V30-33T/U/Hoffmann A/B/Ape A A1-15T	15x35x8	90028000	29,00
Lager	für Vespa 125 GT 1°/3°/GTR/TS/150 GL 2°/150 Sprint 1°/3°/V/P125-150X 1°, FA	12x40x12	90027000	25,50
Lager	für Vespa 125 GT 1°/3°/GTR/TS/150 GL 2°/150 Sprint 1°/3°/V/P125-150X 1°, PIAGGIO	12x40x12	90027500	45,00
Lager	für Vespa 125 GT/Super 2°/150 Sprint/Super/PX125-150X 2°/PX125-150 E/Lusso/`98/MY/`11/Cosa 125-150 1/2	15x42x13	90025000	15,30
Lager	für Vespa 180-200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/`98/MY/Cosa 200 1/2/T5, 15x42x13mm	15x42x13	90060000	15,20
Lager	für Vespa 160 GS/180 SS, Radseite	12x37x17	90026000	27,00


20210000


20109000


94320000


13940000


16616000


16410000


58560000


16305000


80109000

Befestigung Nebenwelle		Art.-Nr.	€
Mutter	für Vespa 98/125 V1-15T/V30-33T/U/Hoffmann A/B, M8	20210200	4,50
Mutter	für Vespa 125 VM/VN/Hoffmann C/M24/150 VB1/VL/VGL1/VD/GS, M9	20210000	2,20
Mutter	für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/P125-150X 1°/P150S 1°, M9	20109000	1,40
Mutter	für Vespa 180-200 Rally/PX80-200/PE/Lusso/Cosa/T5, M9	94320000	1,90
Unterlegscheibe	für Vespa 125 VM/VN/Hoffmann C/M24/VNA-TS/150 VB1/VL/VGL1/VD/GS/VBA-Super/160 GS/180 SS/P125-150X 1°/P150S 1°	13940000	1,20
Unterlegscheibe	für Vespa 180-200 Rally/PX80-200/PE/Lusso/Cosa/T5	16616000	1,40
Sprengring	für Vespa 125 VM/VN/Hoffmann C/M24/VNA/VNB 1°/150 VB1/VL/VGL1/VD/VBA 1°, M9	16410000	0,80
Sicherungsblech	für Vespa 125 VNB 2°-TS/150 VBA 2°-Super/P125-150X 1°/P150S 1° , passt auch für Vespa 160 GS/180 SS	58560000	1,40
Sicherungsblech	für Vespa 180-200 Rally/PX80-200/PE/Lusso/Cosa/T5	16305000	1,20
Sicherungsscheibe	NORD-LOCK, 3/8", ca. M9	80109000	0,90



Marco Abate kämpft in der ESC

ERSATZTEILKATALOG : EXPLOSIONSZEICHNUNGEN

Weitere Ersatzteile für die Nebenwelle einschließlich vieler unterschiedlicher Nebenwellen, Tannenbäume und Vorgelege gibt es unter
www.sip-scootershop.com/ersatzteile

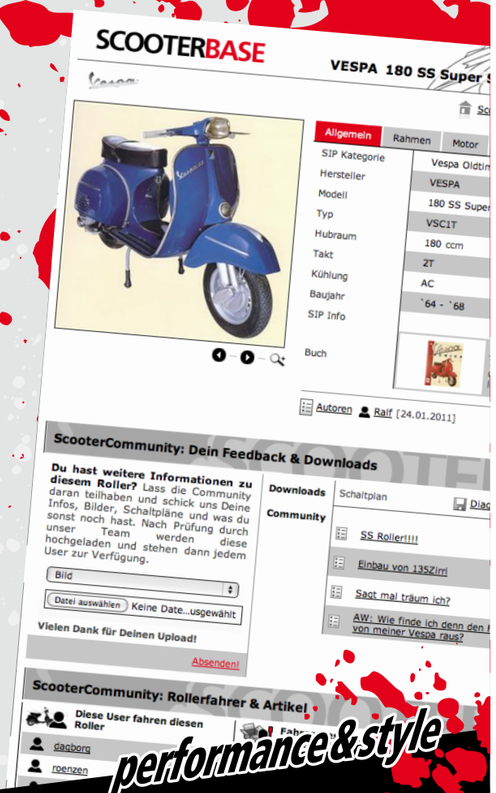
SIP SCOOTERBASE

1285 Rollermodelle werden hier von uns und euch gepflegt. Neben einer Beschreibung zum Fahrzeug findet man hier auch Schaltpläne und viele weitere nützliche Downloads zum Fahrzeug.
MITMACHEN!

sip-scootershop.com/scooterbase/

SIP CASHPOINTS®

Wir möchten dich für deine Treue belohnen. SIP CashPoints® kannst du durch Beiträge in der SIP Community sammeln. Also alle Foreneinträge und Rezensionen von Artikeln im Artikelforum. 1 SIP CashPoint® entspricht 1 Eurocent. Dein CashPoint® Guthaben kann ab 35 € Wert bei Bestellungen eingelöst werden!



Primär neu vernieten & Kupplung montieren Vespa PX



Benötigte Teile: Zahnradsatz Nebenwelle, Reparaturkit Primär (Art.-Nr. 16020), Lager Nebenwelle (90060) und Nadeln (Art.-Nr. 900810) sowie Sicherungsring (Art.-Nr. 66420).



Auf richtige Montage des Primärzahnrads achten, Flanken müssen bündig sein. Im kleinen Bild ist erkennbar wie es nicht sein darf.



Primär Federn mit großer Zange einsetzen. Achtung: bei der Vespa PX200 befinden sich 2 Federn ineinander.



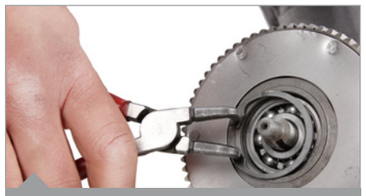
Gewellte Deckscheibe zum Zahnradsatz, flache Deckscheibe zur Kupplungsseite. Nieten einsetzen (Kopf zur flachen Scheibe). Letzte Niete verkehrt herum einsetzen, um mit dem Vernieten zu starten.



Zum Vernieten Nebenwelle auf Planfläche am Schraubstock setzen. Deckscheibe mit Schraubendreher fixieren. Mit stumpfem Durchschlag und Hammer erste Niete verklopfen.



SIP-Tipp: Nieten vor Montage zum Glühen bringen (kleiner Gasbrenner) zur leichteren Verformung und perfektem Sitz. Nietenende müssen ganz flach verklopft sein, um ein Streifen im Gehäuse zu vermeiden.



Nebenwelle in Zahnradsatz einsetzen, Lager (vorher in Gefrierfach legen) mit passendem Steckschlüsseleinsatz (Nuss) Lager bis Anschlag einklopfen. Mit Sicherungsring sichern.



Nebenwellenpaket ins Motorgehäuse einfädeln. Nebenwelle noch etwas herausstehen lassen, um die Nadeln (Art.-Nr. 900810) einsetzen zu können.



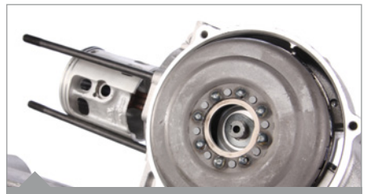
SIP-Tipp: Nadeln bis auf die die letzte einfädeln und mit einem passenden O-Ring (aus Dichtsatz Art.-Nr. 92050) fixieren. Nebenwelle ein Stück herausziehen und letzte Nadel einführen.



Nebenwelle anschrauben mit Sicherungsblech, Distanzscheibe und Mutter. Mit Durchschlag das Sicherungsblech an die Mutter biegen, um diese zu sichern.



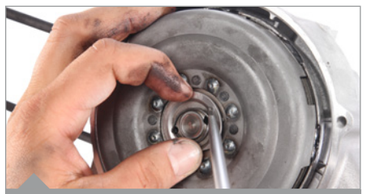
Kupplungsmontage: Keil (Art.-Nr. 87070) in Nut einsetzen. Aufpassen, dass er nicht ins Getriebe fliegt, Nut nach oben! Dann Unterlegscheibe (Art.-Nr. 2229770) mit Fase nach unten auf Lager setzen.



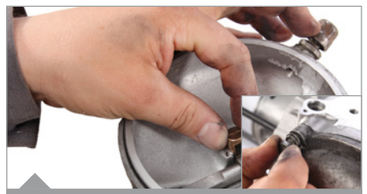
Kupplung mit der Nut vorsichtig über den Halbmondkeil schieben, bis sie auf der Unterlegscheibe aufliegt. Gewellte Scheibe (Art.-Nr. 69820) nicht vergessen, dann Kupplungsmutter aufschrauben.



Kupplungsmutter mit Schlagschrauber anziehen (45Nm). Wer keinen Schlagschrauber hat, verwendet Haltewerkzeug Kupplung (Art.-Nr. 909910).



Kupplungsandruckplatte einsetzen, offene Federenden zuerst einfädeln, dann mit flachem Schraubendreher die Feder nachdrücken bis sie einschnappt.



O-Ring (Art.-Nr. 92130) in Deckel einsetzen, Trennpilz (Art.-Nr. 87080) einlegen und Deckel mit den 3 Schrauben auf Gehäuse montieren.

Getriebe Antriebswelle

für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX80-200/PE/ Lusso

Die Antriebswelle der Vespa „PX alt", die auch bei den Modellen Sprint/ Rally/ etc. verbaut ist, hat einen Bund zur Radseite hin. Sie hat keine Aussparungen, in denen das Schaltkreuz bei Kraftschluss greift. Hier ist oftmals das Problem, dass bei einer zusätzlich schlechten oder alten Schaltraste die Gänge springen.

Bei den Antriebswellen der PX Lusso Wellen ab Bj. 83 ist kein Bund, sondern noch 2 Sicherungsringe und 2 Schulterringe vorhanden. Sie hat kleine Aussparungen in der Laufnut des Schaltkreuzes. Das Schaltkreuz arretiert bei Kraftschluss auf der Position des Gangzahnrades und macht die Welle zur ersten Wahl für getunte Motoren. Sollte man also ein neues Getriebe für getunte Motoren suchen, dann auf das Lusso-Getriebe zurückgreifen.

Achtung: Die für die Lusso typischen leichten Einkerbungen zur Führung des Schaltkreuzes sind bei den LML Wellen nicht vorhanden. In Motoren mit viel Kraft und Drehzahl sollten PIAGGIO Lusso Wellen verbaut werden, um ein Springen der Gänge unter Volllast zu minimieren.

SIP-TIPP Unbedingt auch die richtige Schaltraste, Schaltstange, Schaltkreuze und Gangzahnräder verwenden. Am besten mit dem Online-Ersatzteilkatalog bestellen. Sonst springen die Gänge und ihr an die Decke.

SIP-COMMUNITY User ‚elektropolis' über Art.-Nr. 88110000: „Top Qualität! Nur zu empfehlen!"


15780000


88110000


88114000

Antriebswelle		Art.-Nr.	€
MEC EUR	für Vespa 150 GS/T2/T3	15790500	99,00
MEC EUR	für Vespa 125 VNA/VNB/GT 1°/Super 1°/150 VBA/VBB/VGLA/B/GL/Sprint 1°/Super 1°	15790000	79,00
PIAGGIO	für Vespa 125 GT 2°/Super 2°/TS/150 Sprint 2°/V/Super 2°/180-200 Rally/P80-150X/P150S/PX80-200 E/PX80-200 E Lusso 1°	15780000	109,00
LML	für Vespa PX80-200 E Lusso 2°/ '98/MY/ '11/T5/Cosa, Economy Qualität, *	88102000	62,00
MEC EUR	für Vespa PX80-200 E Lusso 2°/ '98/MY/ '11/T5/Cosa *	88110000	95,00
PIAGGIO	für Vespa PX80-200 E Lusso 2°/ '98/MY/ '11/T5/Cosa *	88114000	139,00

* passt in Verbindung mit PX Lusso Schaltkreuz/-raste/-stange/Gänge auch in Vespa 125 GT 2°/Super 2°/TS/150 Sprint 2°/V/Super 2°/180-200 Rally/P80-150X/ P150S/PX80-200 E/PX80-200 E Lusso 1°

Getriebe Antriebswelle

für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/180-200 Rally/PX80-200/PE/ Lusso

Die erste Getriebe-Wahl bei einem getunten Largeframemotor ist das PX Lusso Getriebe. Das Schaltkreuz arretiert bei Kraftschluss exakt auf der Position des Gangzahnrades, auch bei hohen Beanspruchungen.

Das komplette PX Lusso Getriebekit kommt mit 4 Zahnrädern Z 57-42-38-35, Schaltkreuz, Schaltstange, Distanzscheiben und Sicherungsringen. Es erspart aufwändiges Zusammenstellen der Einzelteile. Die Kits gibt es sowohl sehr hochwertig ausgeführt von MEC EUR als auch in einer preiswerten ECO-Version von LML. Die Nebenwelle/Tannenbaum muss nicht geändert werden.

Die MEC EUR ‚LUSSO'-Antriebswelle besitzt neben jeweils 2 Sicherungs- und Schulterringen auch die kleinen typischen Aussparungen in der Laufnut des Schaltkreuzes.

Die LML Welle verfügt nicht über diese lussotypischen Einkerbungen und sollte deshalb nur bei leicht getunten Motoren Verwendung finden. Die LML Version ist auch ein ideales Ersatzteil für Standardmotoren.

FAZIT Rundum-Sorglos Paket für das Largeframegetriebe.

SIP-TIPP PX Lusso Schaltraste, passende Hinterradmutter und Getriebeöl nicht vergessen. Neue Wellendichtringe, Lager und Dichtsatz sind selbstverständlich.

SIP-COMMUNITY User ‚scootereast' über Art.-Nr. J88100000: „Das Non plus Ultra. Wer schon mal eine PX Alt richtig hergetunt hat, der weiß, von was ich spreche… Keine Gänge springen mehr. Absolut obergeil. Kostet, aber lohnt sich!"


88100000

Antriebswelle „PX Lusso" komplett			Art.-Nr.	€
LML	Z 57-42-38-35	für Vespa PX150-200 E Lusso 2°/ '98/MY/ '11/Cosa 150-200, „PX Lusso", Economy-Qualität, *	88101000	159,00
MEC EUR	Z 57-42-38-35	für Vespa PX150-200 E Lusso 2°/ '98/MY/ '11/Cosa 150-200, „PX Lusso", *	88100000	259,00

Getriebekit 5-Gang

F.A. ITALIA

Für Vespa 125 GT 1°/3°/GTR/TS/150 GL 2°/150 Sprint 1°/3°/V/P125-150X 1°

Eine weitere Möglichkeit, sein Getriebe feiner abzustufen, ist das 5-Gang Getriebe von FA Italia.

Das Kit beinhaltet: Antriebswelle, 5 Gangzahnräder (57-53-49-45-41), 2 Distanz- und Sicherungsringe, Schaltstange, Schaltkreuz, Schaltraste, Zahnradsatz Nebenwelle (12-16-20-24-28), Kickstarterzahnrad Z 12, Primärreparaturkit und eine Montageanleitung. Das Primärzahnrad des originalen 4-Gang Getriebes kann weiterverwendet oder entsprechend variiert werden. Die Übersetzung ist insgesamt recht lang und sollte bei einer PX200 mit einer 21er Kupplung kombiniert werden.

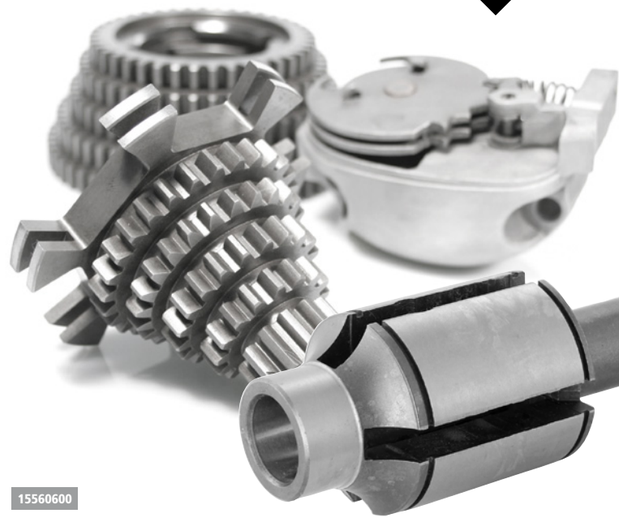
Um Platz für den 5. Gang zu schaffen, sind die Ritzel des 5-Ganggetriebes ca. ¼ schmaler als original gearbeitet, was sich tendenziell negativ auf Belastbarkeit und Stabilität auswirkt. Daher sollten leistungsstarke Motoren andere Übersetzungen bevorzugen.

FAZIT Perfekt für experimentierfreudige Feintuner.

SIP-TIPP Motordichtsatz, Wellendichtringe und Getriebeöl nicht vergessen.

SIP-COMMUNITY User ‚Rita': „Ich hatte das mal im PX Gespann drin. 5-Gang mit kurzer Primär (von der 80er). Die Gangabstufung war für meinen 20 PS Motor prima."

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Getriebekit 5-Gang, komplett	15560600	449,00
Schaltraste Getriebekit 5-Gang	15560800	37,00
Schaltkreuz Getriebekit 5-Gang	15560700	19,00


15560600









Zahnrad Gang Standard

für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/Sprint V/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Die auf der Hauptwelle angeordneten Gangzahnräder bilden zusammen mit den kleinen Ritzeln der Nebenwelle die sekundäre Übersetzung des Motors. Ist diese falsch zusammengestellt, hilft der stärkste Zylinder nicht weiter. Entweder dreht sich der Motor tot oder er zieht die Übersetzung nicht. Eine klug gewählte Übersetzung - dazu genügt oft der Austausch eines einzelnen Zahnrades - wirkt oft wahre Wunder bei Durchzug und Ganganschluss.

Gangzahnräder unterliegen auch - wie alle mechanischen Teile - dem Verschleiß. Motoren mit vielen Kilometern oder hoher Leistung zeigen Verschleißerscheinungen, besonders bei den Aussparungen, in welche das Schaltkreuz greift. Spätestens wenn diese abgerundet sind, ist unbedingt ein Austausch nötig.

Im Katalog haben wir die Zahnräder für die 125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/Sprint V/Super/PX/T5/Cosa Modelle gelistet. Zahnräder für ältere Modelle sind unter www.sip-scootershop.com zu finden.

SIP-TIPP Distanzscheiben, Sicherungsring, Wellendichtring, Schaltkreuz und Lager miterneuern!


88150000


15280500


88130000


88120000

Zahnrad Gang „Super“

Zahnrad Gang „Super“		Art.-Nr.	€
1. Gang	Z 57 für Vespa 125 VNB5T-6T/Super/150 VBB/VNT/Super/GT (CH)/(F)/P150S 1°, 5,5mm	15280000	42,00
2. Gang	Z 52 für Vespa 125 Super 2°/150 Super/GT (CH)/(F) 1°/P150S 1°,	15280100	43,00
3. Gang	Z 48 für Vespa 125 Super 2°/150 Super/GT (CH)/(F) 1°/P150S 1°,	15280200	37,00
4. Gang	Z 42 für Vespa 125 Super 2°/150 Super/GT (CH)/(F) 1°/P150S 1°,	15280300	41,00

Zahnrad Gang „Sprint“

Zahnrad Gang „Sprint“		Art.-Nr.	€
1. Gang	Z 57 für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/Sprint V/P125-150X 1°, 5,5mm	17812300	42,00
2. Gang	Z 54 für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/Sprint V/P125-150X 1°	15279700	37,00
3. Gang	Z 48 für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/Sprint V/P125-150X 1°	15279800	37,00
4. Gang	Z 44 für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/Sprint V/P125-150X 1°	15279900	39,00

Zahnrad Gang „PX alt“

Zahnrad Gang „PX alt“		Art.-Nr.	€
1. Gang	Z 58 für Vespa PX125 E/Lusso 1°, „PX alt“	88151000	40,00
1. Gang	Z 57 für Vespa 180-200 Rally/P125-150X 2°/PX150E/Lusso 1°/P150S 2°/P200E/Lusso 1°, passt auch für Vespa PX125 E/Lusso 1° „PX alt“, 5,5mm	15280400	55,00
2. Gang	Z 55 für Vespa P80X/PX80 E/PX80 E Lusso/PX100 E, „PX alt“/“PX Lusso“	17772500	46,00
2. Gang	Z 42 für Vespa 180-200 Rally/P125-150X 2°/PX125-150E/Lusso/P150S 2°/P200E/Lusso/˙98/MY/˙11/T5/Cosa, „PX alt“/“PX Lusso“	15280500	45,00
3. Gang	Z 50 für Vespa P80X/PX80 E/PX80 E Lusso 1°/PX100 E, „PX alt“	17626200	31,00
3. Gang	Z 38 für Vespa 180-200 Rally/P125-150X 2°/PX125-150E/Lusso 1°/P150S 2°/P200E/Lusso 1°, „PX alt“, 4,88mm	15280600	38,00
4. Gang	Z 47 für Vespa P80X/PX80 E/PX80 E Lusso 1°/PX100 E, „PX alt“	17626300	46,00
4. Gang	Z 36 für Vespa PX125 E/Lusso 1°, „PX alt“, kurzer 4. Gang PX200, passt auch für Vespa 180-200 Rally/P125-150X 2°/PX150E/Lusso 1°/P150S 2°/P200E/Lusso 1°	17812400	37,00
4. Gang	Z 35 für Vespa 180-200 Rally/P125-150X 2°/PX150E/Lusso 1°/P150S 2°/P200E/Lusso 1°, „PX alt“, 4,85mm	15280700	37,00

Zahnrad Gang „PX Lusso“

Zahnrad Gang „PX Lusso“		Art.-Nr.	€
1. Gang	Z 59 für Vespa PX80 E Lusso 2°, „PX Lusso“	22322100	54,00
1. Gang	Z 58 für Vespa PX125 E Lusso 2°/˙98/MY/˙11/T5/Cosa 125, „PX Lusso“, 6,22mm	15279600	42,00
1. Gang	Z 57 für Vespa PX150-200 E Lusso 2°/˙98/MY/˙11/Cosa 150-200, „PX Lusso“, 6,22mm	88150000	40,00
2. Gang	Z 55 für Vespa P80X/PX80 E/PX80 E Lusso/PX100 E, „PX alt“/“PX Lusso“	17772500	46,00
2. Gang	Z 42 für Vespa 180-200 Rally/P125-150X 2°/PX125-150E/Lusso/P150S 2°/P200E/Lusso/˙98/MY/˙11/T5/Cosa, „PX alt“/“PX Lusso“	15280500	45,00
3. Gang	Z 38 für Vespa PX80 E Lusso 2°, „PX Lusso“	22322300	69,00
3. Gang	Z 38 für Vespa PX125-200 E Lusso 2°/˙98/MY/˙11/T5/Cosa, „PX Lusso“, 5,03mm	88130000	38,00
4. Gang	Z 47 für Vespa PX80 E Lusso 2°,	17623000	52,00
4. Gang	Z 36 für Vespa PX125 E Lusso 2°/˙98/MY/˙11/T5/Cosa 125, „PX Lusso“, kurzer 4. Gang PX200, passt auch für Vespa PX150-200 E Lusso 2°/˙98/MY/˙11/Cosa 150-200,	22322900	49,00
4. Gang	Z 35 für Vespa PX150-200 E Lusso 2°/˙98/MY/˙11/Cosa 150-200, „PX Lusso“, 6,43mm	88120000	35,00

Zahnrad “kurzer 4. Gang”

für Vespa 180-200 Rally/P125-150X 2°/PX125-150E/Lusso/P150S 2°/P200E/Lusso/˙98/MY/˙11/T5/Cosa

Der vierte Gang der PX125 bzw. der T5 kann in alle 200er Modelle eingebaut werden. Er empfiehlt sich vor allem für getunte drehfreudige Motoren, die eine kleine Schwäche im Durchzug bei niedrigen Drehzahlen aufweisen und dadurch an Steigungen Probleme haben, den vierten Gang auszudrehen. Dieses Durchzugsloch ist auch allen 200er Fahrern im Zweimannbetrieb bekannt oder in LKW-Überholschlachten auf der Autobahn, wenn einen der Windschatten verlässt. Durch den **kurzen 4. Gang** erreicht man einen satten Anschluss vom 3. in den 4. Gang. Der Motor kann seine ganze Leistung in Geschwindigkeit umwandeln.

SIP-COMMUNITY User ‚zsbarnard‘ über Art.-Nr. 22322900: „I am very pleased with this gear. It has been made to a high standard and is good value for money.“


17812400


22322900

Zahnrad	Gang „kurzer 4. Gang“	Art.-Nr.	€
Z 36	für Vespa 180-200 Rally/P125-150X 2°/PX150E/Lusso 1°/P150S 2°/P200E/Lusso 1°	17812400	37,00
Z 36	für Vespa PX150-200 E Lusso 2°/˙98/MY/˙11/Cosa 150-200	22322900	49,00

Vorgelege PINASCO mit langem 4. Gang §

für Vespa 125 GT 1°/3°/GTR/TS/150 GL 2°/150 Sprint 1°/3°/V/P125-150X 1°

PINASCO hat für seine 177ccm Zylinderkits einen alten Klassiker neu aufgelegt: das **PINASCO FourDrive**. Es besteht aus einem modifizierten Vorgelege und einem langen 4. Gangzahnrad. Diese Übersetzung eignet sich sehr gut für drehmomentstarke 177ccm Tuningkits. Der 4. Gang hat einen sauberen Anschluss an den 3. Gang und der Roller erreicht – je nach Motorsetup – beachtliche Endgeschwindigkeiten. Das Vorgelege entspricht im 1.-3. Gang der Standard Übersetzung von 12-16-20 Zähnen. Der 4. Gang wurde auf Z 21 verringert (Standard Z 25). Auch der 4. Gang musste einen Zahn lassen. Mit Z 35 entspricht er einem 4. Gang der neueren PX150er. Das Primärzahnrad hat – wie original - 67 Zähne. Das FourDrive Getriebekit ist aus geschliffenem und vergütetem Stahl gefertigt und lässt sich sehr einfach einbauen, da es bereits komplett vormontiert mit Zahnradsatz Nebenwelle geliefert wird. Es passt auf die Modelle Vespa 125 GT 1°/3°/GTR/TS/150 GL 2°/150 Sprint 1°/3°/V/P125-150X 1°.

FREIT Rundum-Sorglos-Getriebepaket für PINASCO-Fans mit leistungsstarken 177er Largeframes.

SIP-TIPP Mit DRT Gangzahnrädern, anderen Primär- und Kupplungszahnrädern lässt sich die Übersetzung noch weiter abstimmen. Neue Lager Nebenwelle, Mutter und Sicherungsblech nicht vergessen.


10270806

Vorgelege PINASCO mit langem 4 . Gang Z 35	Primärzahnrad	Lagersitz innen	Zähne	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 GT 1°/3°/GTR/TS/150 GL 2°/150 Sprint 1°/3°/V/P125-150X 1°	67	40	12-16-20-21	10270806	229,00

Unterschied PX alt und PX Lusso Getriebe

TECH TIPP

Die Gangzahnräder der PX alt unterscheiden sich von denen der PX Lusso/T5/COSA allein durch die unterschiedliche Höhe ihrer Mittelsektion (=Auflagefläche, in die das Schaltkreuz greift).

Gang/Zähne	Mittelsek. PXalt	Mittelsek. PXLusso
1.Gang / Z=57	5,50mm	6,22mm
2.Gang / Z=42	4,96mm	4,96mm
3.Gang / Z=38	4,88mm	5,03mm
4.Gang / Z=35 4,85mm	6,43mm	



§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Zahnrad Gang DRT

für Vespa 180-200 Rally/P125-150X 2°/PX125-150E/Lusso/P150S 2°/P200E/Lusso/˙98/MY/˙11/T5/Cosa

Seit über 20 Jahren ist **Denis Innocente** im Vesparennsport aktiv. Unter dem Logo **DRT** werden feinste Tuningteile in Kleinserien und äußerster Präzision hergestellt. DRT steht für Denis Racing Team und garantiert rennerprobte Getriebekomponenten, basierend auf Erfahrungen aus dem Rallyesport. Die Sprint-Szene Italiens schwört auf DRT Teile und auch in den Rennrollern des SIP-STOFFI-Racing Teams sind einige Getriebekomponenten verbaut. Die **Zahnräder** sind aus speziellem Stahl CNC gefräst und vergütet. Sie halten daher auch extremen Belastungen stand und überzeugen durch eine sehr hohe Lebensdauer. Sie sind teilweise mit Aussparungen zur Gewichtsreduktion versehen und sehr exakt gearbeitet. Sie verfügen über mehr oder weniger Zähne als die originalen und stellen damit eine optimale Ergänzung zu den bisher erhältlichen Sekundärübersetzungen dar. Die Getriebe lassen sich dadurch deutlich feiner abstufen und perfekt auf die jeweilige Motorcharakteristik anpassen.

Für getunte 166-177ccm/208-210ccm Motoren haben sich die **„langen Gänge 1./2./3."** in Verbindung mit dem normalen 4. Gang und der Standard Primär bewährt.

Für die **„langen 4. Gänge"** braucht man starke Motoren oder kurze Primär/Kupplungszahnräder. Die **„extra langen"** werden oft in drehmomentstarke Zylinder wie dem POLOSSI verbaut.

Wer schon einmal neben einem LKW auf der Autobahn verhungert ist, nachdem er aus dem Windschatten zum Überholen angesetzt hat, wird die **„kurzen 4. Gänge"** zu schätzen wissen. Mit dem **Z 37** bietet DRT sogar noch eine kürze Variante an, als bisher möglich war.

FREIT Vespas im Renneinsatz auf Quartermile und Rundenrennen können auf diese Zahnräder nicht verzichten. Auch Tourenfahrer wissen den verbesserten Ganganschluss zu schätzen.

SIP-TIPP Neues Schaltkreuz, Schaltstange und Getriebeöl nicht vergessen. Mit den SIP Distanzscheiben lässt sich das Spiel zwischen den Zahnräder eliminieren.

SIP-COMMUNITY SIP Mann Robert, Kissing, 07.11.11: „In meinem starken 210er Motor habe ich die langen DRT Gänge 1./2./3. verbaut. Den dritten kann ich problemlos bis 120 km/h hochbeschleunigen. Der 4. Ist derzeit noch Standard. Da der Motor aber enorm Dampf hat, verspiel ich mich damit als nächstes…."




40432690


40432700


4043270A


40432710


40432810


40432900

KAUF TIPP


40432270


40432250


40432260


40432240

Zahnrad Gang DRT "PX alt"/"PX Lusso"			PX alt Art.-Nr.	PX Lusso Art.-Nr.	€
1. Gang	Z 55	„extra langer 1. Gang"	40432690	40432690	115,00
2. Gang	Z 41	„langer 2. Gang"	40432700	40432700	115,00
2. Gang	Z 40	„extra langer 2. Gang"	4043270A	4043270A	115,00
3. Gang	Z 39	„kurzer 3. Gang"	40432710	40432710	115,00
3. Gang	Z 37	„langer 3. Gang"	40432810	40432810	115,00
3. Gang	Z 36	„extra langer 3. Gang"	40432820	40432820	115,00
4. Gang	Z 37	„extra kurzer 4. Gang"	40432900	40432900	115,00
4. Gang	Z 36	„kurzer 4. Gang"	40432910	40432910	115,00
4. Gang	Z 34	„langer 4. Gang"	40432270	40432250	115,00
4. Gang	Z 33	„extra langer 4. Gang"	40432260	40432240	115,00

„PX alt": Vespa 180-200 Rally/P125-150X 2°/PX125-150E/Lusso 1°/P150S/P200E/Lusso 1°
„PX Lusso": Vespa PX125-200 E Lusso 2°/˙98/MY/˙11/T5/Cosa

Überblick über die Gangzahnräder der PX Lusso

TECH TIPP

für Vespa PX125-200 E Lusso 2°/˙98/MY/˙11/Cosa 150-200

Gang	ÜV		Hauptwelle Z	Ausführung	Art.-Nr.	Nebenwelle Z	Verwendung
1.	58/12	4,83	58	Standard	15279600	12	PX125 E Lusso 2°/˙98/MY/˙11/T5/Cosa 125
1.	57/12	4,75	57		Standard	88150000	12PX150-200 E Lusso 2°/˙98/MY/˙11/Cosa 150-200
1.	55/12	4,58	55	DRT	40432690	12	extra langer 1. Gang
2.	42/13	3,23	42	Standard	15280500	13	PX125-200 E Lusso 2°/˙98/MY/˙11/T5/Cosa
2.	41/13	3,15	41	DRT	40432700	13	langer 2. Gang
2.	40/13	3,08	40	DRT	4043270A	13	extra langer 2. Gang
3.	39/17	2,29	39	DRT	40432710	17	kurzer 3. Gang
3.	38/17	2,24	38	Standard	88130000	17	PX125-200 E Lusso 2°/˙98/MY/˙11/T5/Cosa
3.	37/17	2,18	37	DRT	40432810	17	langer 3. Gang
3.	36/17	2,12	36	DRT	40432820	17	extra langer 3. Gang
4.	37/21	1,76	37	DRT	40432900	21	extra kurzer 4. Gang
4.	36/21	1,71	36	DRT	40432910	21	kurzer 4. Gang
4.	36/21	1,71	36	Standard	22322900	21	PX125 E Lusso 2°/˙98/MY/˙11/T5/Cosa 125, „PX Lusso", kurzer 4. Gang PX200
4.	35/21	1,67	35	Standard	88120000	21	PX150-200 E Lusso 2°/˙98/MY/˙11/Cosa 150-200
4.	34/21	1,62	34	DRT	40432250	21	langer 4. Gang
4.	33/21	1,57	33	DRT	40432240	21	extra langer 4. Gang

Distanzscheiben Getriebe

für Vespa alle Modelle

Ein exaktes Spiel zwischen den Gangzahnrädern ist für einen sauberen Schaltvorgang mit verantwortlich. Für dieses Spiel sorgen Distanzscheiben auf der Antriebswelle. Die **Distanzscheiben** „PX alt" haben 1 Nase, die „PX Lusso" 4 Nasen. Die „PX Lusso" können auch anstelle der „PX alt" verbaut werden. Ein PX Lusso Getriebe benötigt 2 Distanzscheiben und Sicherungsringe. In den meisten getunten Largeframemotoren wird das stabilere PX Lusso Getriebe verwendet. Da bei diesen Motoren auch mehr Leistung anliegt, ist ein sauberes Ausdistanzieren wesentlich. Daher hat **SIP** zu den original vorhandenen Stärken noch Zwischengrößen anfertigen lassen, um auch im Hundertstelbereich sauber arbeiten zu können. Gänge, Schaltkreuz und Tannenbaum sagen dafür Danke.

Hinweis: PIAGGIO gibt ein maximales Einbauspiel von 0,15-0,40mm und ein Ausbauspiel von 0,50mm vor.

SIP-TIPP Die Fühlerlehre Distanzscheibe Getriebe Art.-Nr. 60824000 erleichtert die exakte Bestimmung des Spiels zwischen den Gangzahnrädern. Neues Schaltkreuz, Schaltstange und Getriebeöl nicht vergessen.



Die Fühlerlehre Distanzscheibe Getriebe Art.-Nr. 60824000 erleichtert die exakte Bestimmung des Spiels zwischen den Gangzahnrädern.
Art.-Nr. 60824000 32,00 €

Distanzscheiben Getriebe PX alt

für Vespa 125 VM-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/P80-150X/P150S/PX80-200 E/PX80-200 E Lusso 1°

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
d 2,0mm	87360000	7,90
d 2,2mm	20321000	9,10
d 2,3mm	20322000	9,10
d 2,4mm	20324000	7,90
d 2,5mm	20323000	7,90

Distanzscheiben Getriebe PX Lusso

für PX80-200 E Lusso 2°/˙98˙MY/˙11/T5/Cosa

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
d 1,00mm	13839300	3,90
d 1,05mm	13839400	7,90
d 1,10mm	16541800	5,30
d 1,15mm	16541810	7,90
d 1,20mm	16541700	5,50
d 1,25mm	16541710	7,90
d 1,30mm	16541600	5,70
d 1,35mm	16541610	7,90
d 1,40mm	16541500	5,90
d 1,45mm	16541510	7,90
d 1,50mm	16541900	7,90


87360000


13839300


87380000

Sicherungsring Getriebe	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 VM-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/P80-150X/P150S/PX80-200 E/PX80-200 E Lusso 1°	87370000	4,90
für Vespa PX80-200 E Lusso 2°/˙98/MY/˙11/T5/Cosa, d 1,4mm	87380000	3,40
für Vespa PX80-200 E Lusso 2°/˙98/MY/˙11/T5/Cosa, DRT, verstärkt, 2 Stck	87381000	8,20

Schaltkreuz

für Vespa 98/125 V1-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Das **Schaltkreuz** gehört zu den mit am meisten beanspruchten Teilen im Vespa Motor. Bei jedem Schaltvorgang wird es über die Schaltraste und Schaltstange zwischen dem entsprechenden Gangzahnrad positioniert und sorgt hier für den Kraftschluss zwischen Zahnrad und Antriebswelle. Je mehr Leistung ein Motor hat, desto öfter muss es gewechselt werden. Spätestens nach 10-12.000 km ist ein Schaltkreuzleben in jedem Fall beendet. Falsche oder defekte Schaltrasten und- stangen, falsch zusammengebaute Zahnräder, lockere Nebenwellen, vergessene Schaltstangen-Beilagscheiben (PX alt) oder schlecht eingestellt Gänge verkürzen die Lebensdauer erheblich. Dann springen die Gänge und wenn man Pech hat, kann es einem bei solchen Gangsprung-Eskapaden auch mal die Nebenwelle abrasieren oder den Schaltarm abreißen. Daher sollte das Schaltkreuz bei jeder Motorrevision gewechselt werden. Wir empfehlen den Einbau originaler **PIAGGIO** Schaltkreuze. Sparfüchse können auch auf Zubehörschaltkreuze zurückgreifen. PX Lusso Fahrer sollten bei getunten Motoren die **MJ9 Hart+** verwenden. Sehr exakte Verarbeitung und härteres Material zeichnen diese feinen Schaltkreuze aus. Keine Schaltkreuzbrüche mehr und höhere Lebensdauer bei nur geringfügig höherem Verschleiß der Gangzahnräder sind sehr erfreuliche Folgen dieses Updates. Die Unterteilung der Modelle in 1° und 2° Serie dient nur der Unterscheidung innerhalb der Artikelgruppen. Die genauen Abgrenzungen innerhalb der Fahrgestellnummern sind bei den Artikeln im Webshop unter **www.sip-scootershop.de** aufgelistet.

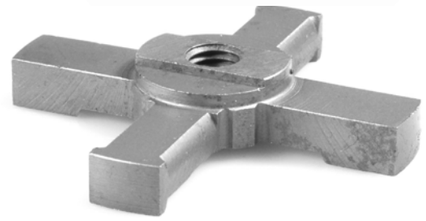
FAZIT Wer hier spart, verliert. Ein neues Schaltkreuz gehört in jede Ersatzteilkiste.

SIP-TIPP Gänge richtig einbauen und exakt ausdistanzieren. Schaltstange und Schaltraste auf Verschleiß prüfen. Neues Getrieböl nicht vergessen.

SIP-COMMUNITY User ‚Janus242' über Art.-Nr. 87010000: „ Sehr schönes originales Schaltkreuz. Gut verarbeitet, saubere Oberfläche, kein Grat. Kommt eingeschweißt in der Piaggio-Tüte. Ließ sich problemlos einsetzen."



87028000



87029000



47028600



87020000



47285000

KAUF TIPP



87029100



87010000

Schaltkreuz		Art.-Nr.	€
PIAGGIO	für Vespa 98/125 V1-15 -> V19M/V20M/Hoffmann A/B, 1° Typ	87028000	39,00
PIAGGIO	für Vespa 125 V1-15 V19M/V20M ->/V30-33/VU/Hoffmann A/B, 2° Typ	87029000	36,00
PIAGGIO	für Vespa 125 VM/VN/VNA/VNB1-4T/150 VL/VB1/VBA/VBB1T/VGLA/VGL1	47028600	33,00
	für Vespa 125 VM/VN/VNA/VNB/GT 1°/GTR 1°/Super/150 VL/VB1/VBA/VBB/VD/VGLA/B/VGL/GL/GS/Sprint 1°/V 1°/ Super 1°/160 GS/180 SS/180-200 Rally 1°, 3° Typ	47028500	20,90
PIAGGIO	für Vespa 125 VM/VN/VNA/VNB/GT 1°/GTR 1°/Super/150 VL/VB1/VBA/VBB/VD/VGLA/B/VGL/GL/GS/Sprint 1°/V 1°/ Super 1°/160 GS/180 SS/180-200 Rally 1°, 3° Typ	47028700	29,00
	für Vespa 125 GT 2°/GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V 2°/Super 2°/180-200 Rally 2°/P80-150X/P150S 1°/P200E/PX80-200 E/ Lusso 1°, 4° Typ, „PX alt"	87013000	13,90
PIAGGIO	für Vespa 125 GT 2°/GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V 2°/Super 2°/180-200 Rally 2°/P80-150X/P150S 1°/P200E/PX80-200 E/ Lusso 1°, 4° Typ, „PX alt"	87010000	19,90
	für Vespa PX80-200 E Lusso 2°/˙98/MY/˙11/T5/Cosa, 5° Typ, „PX Lusso"	87027000	16,90
PIAGGIO	für Vespa PX80-200 E Lusso 2°/˙98/MY/˙11/T5/Cosa, 5° Typ, „PX Lusso"	87020000	24,90
SERIE PRO by MJ9	für Vespa PX80-200 E Lusso 2°/˙98/MY/˙11/T5/Cosa, 5° Typ, „PX Lusso", gehärtet	87029100	40,00

Schaltstange

für Vespa 125 V1-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Die Schaltstange verbindet die Schaltraste mit dem Schaltkreuz. Damit wird bei jedem Schaltvorgang das Schaltkreuz zwischen dem entsprechenden Gangzahnrad positioniert und sorgt dann für Kraftschluss zwischen Zahnrad und Antriebswelle. Immer nur die für das Getriebe passende Schaltstange und - wenn benötigt - passende Unterlegscheibe verwenden. Ansonsten springen die Gänge.

Hinweis: Nicht vergessen, das Schaltkreuz auf der Schaltstange zu sichern und auf das Linksgewinde achten.

SIP-TIPP Gänge richtig einbauen und exakt ausdistanzieren. Schaltkreuz und Schaltraste auf Verschleiß prüfen. Neues Getrieböl nicht vergessen.



87028000



87600000

Schaltstange		Art.-Nr.	€
SIP	für Vespa 125 V30-33/VM/VN/150 VL/VB1/VGL1	87056000	14,90
MEC EUR	für Vespa 125 VNA/VNB1-4/150 VBA/VBB1M 1°/VGLA	87042000	8,90
PIAGGIO	für Vespa 125 VNB5-6T/GT 1°/GTR 1°/Super/150 VBB1M 2°/VGLB/GL/Sprint 1°/V 1°/Super 1°/180 SS/180-200 Rally 1°	87041000	13,10
SIP	für Vespa 150 GS	87058000	14,90
SIP	für Vespa 160 GS/180 SS	87043000	14,90
FA	für Vespa 125 GT 2°/GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V 2°/Super 2°/180-200 Rally 2°/P80-150X/P150S 1°/P200E/PX80-200 E/Lusso 1° „PX alt"	87030000	8,20
	für Vespa 125 GT 2°/GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V 2°/Super 2°/180-200 Rally 2°/P80-150X/P150S 1°/P200E/PX80-200 E/Lusso 1°, „PX alt", Premium Qualität	87057000	12,90
FA	für Vespa PX80-200 E Lusso 2°/˙98/MY/˙11/T5/Cosa, „PX Lusso"	87040000	8,90
PIAGGIO	für Vespa PX80-200 E Lusso 2°/˙98/MY/˙11/T5/Cosa, „PX Lusso"	87044000	12,90
Buchse	für Vespa 125 VNA/VNB/GT 1°/GTR 1°/Super/150 VBA/VBB/VGLA/B/GL/Sprint 1°/V 1°/Super 1°/180-200 Rally 1°	87041100	7,90
Buchse	für Vespa 160 GS/180 SS	52768100	14,90
Sicherungsscheibe	für Vespa 125 VN/VNA/VNB/GT 1°/GTR 1°/Super/150 VL/VB1/VGL1/VBA/VBB/VGLA/B/GL/GS/Sprint 1°/V 1°/Super 1°/ 160 GS/180 SS/180-200 Rally 1°	87601000	1,70
Unterlegscheibe	für Vespa 125 GT 2°/GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V 2°/Super 2°/180-200 Rally 2°/P80-150X/P150S/PX80-200 E/PX80-200 E Lusso 1°, „PX alt"	87600000	4,20





87042000 87041000 87043000



87030000 87044000 87041100

Lager Antriebswelle Radseite

für Vespa 98/125 V1-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/ PE/Lusso/T5/Cosa

Die Lager Antriebswelle sind stark beanspruchte Lager. Mit der Zeit erhöht sich das Spiel im Lager. Das Hinterrad fängt an zu wackeln.

Wir führen ausschließlich Qualitätslager. Normalerweise werden C3 und C4 Lager für das Hinterrad verwendet. Viele schwören auf Lager mit normaler Lagerluft (CN Lager). Damit wird das Hinterradspiel weiter verringert. Wideframes haben ein inneres und ein äußeres Lager.

SIP-TIPP Mit dem Werkzeug Abzieher Lager Art.-Nr. 21467000 wird Lagerwechseln zum Hobby. Getriebeöl und Wellendichtring nicht vergessen. Am besten gleich die Bremsbeläge mit wechseln.



90045000



Lager Antriebswelle Radseite	Maße (mm)	Art.-Nr.	€
für Vespa 98/125 V1-15/V30-33/VM/VN/VU/150 VL/VB1/VGL1/T1-3, außen	20x42x9	90035000	22,00
für Vespa 98/125 V1-15/V30-33/VM/VN1-2T 2°/VU/150 VL1-2T, innen	20x42x9	90035000	22,00
für Vespa 125 VN2T 2°/150 VL3T/VB1/VGL1/GS/T1-T3, innen, C3	20x47x14	90030000	9,50
für Vespa 125 VN2T 2°/150 VL3T/VB1/VGL1/GS/T1-T3, innen	20x47x14	90032000	9,70
für Vespa 150 GS, außen	20x42x18	90045000	59,00
für Vespa 160 GS/180 SS	20x52x12	90031000	15,50
für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso 1°, SKF, CN *	20x47x14	90032000	9,70
für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso 1°, SKF, C3, *	20x47x14	90030000	9,50
für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso 1°, SKF, C4, *	20x47x14	6204C4	10,90
für Vespa PX80-200 E Lusso 2°/`98/MY/`11/T5/Cosa **, innen, gekapselt, SKF, CN	20x47x14	43473600	11,00
für Vespa PX80-200 E Lusso 2°/`98/MY/`11/T5/Cosa **, innen, gekapselt, SKF, C4	20x47x14	43473500	11,00

* PX80 V8X1T -> 106860/ 3000001 -> 3000996/ PX125 VNX2T -> 280358/ PX150 VLX1T -> 711687/ PX200 VSX1T -> 390401/ 3000001 -> 3012202
** PX80 E Lusso V8X1T 106861 ->/3000997->/ PX125 E Lusso VNX2T 280359 ->/ PX150 E Lusso VLX1T 711688 ->/ PX200 E Lusso VSX1T 390402->/ 3012203->



90035000



90030000



90031000



43473600



52759000



90041000



90040000

Lager Antriebswelle Schaltraste

für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Lager Antriebswelle Schaltraste	Maße (mm)	Art.-Nr.	€
für Vespa 160 GS/180 SS, Nadelset, 14 Stck	7x4	52759000	29,00
für Vespa 125 VNA/VNB/GT 1°/Super 1°/150 VBA/VBB/VGLA/B/GL/Sprint 1°/Super 1°	25x43x10	90041000	15,90
für Vespa 125 GT 2°/GTR/Super 2°/TS/150 GL 2°/Sprint 2°/V/Super 2°/Rally/PX80-200/PE/ Lusso/T5/Cosa	29x35x13	90040000	9,20

Wellendichtring Antriebswelle

für Vespa 125 V1-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/ Lusso/T5/Cosa

Ist der **Wellendichtring Antriebswelle** defekt, läuft Getriebeöl auf Bremstrommel und Bremsbacken. Verölte Reifen und Bremsbacken sind äußerst gefährlich und Unfälle vorprogrammiert. Daher sollte dieser Wellendichtring häufiger gewechselt werden. Die Maße der alten Wellendichtringe sind entscheidend. Häufig wurden Bremstrommeln oder ganze Motoren im Laufe eines Vespalebens gewechselt. Wir empfehlen daher, speziell bei den PX Modellen, die alten Wellendichtringe vor der Bestellung zu vermessen. Die Wellendichtringe werden von **PIAGGIO** oder anderen italienischen Zulieferfirmen geliefert und stammen meist von **CORTECO** oder **ROLF**. Es gibt Fans von blauen (CORTECO) oder schwarzen Wellendichtringen. Daher haben wir bei den gängigen Wellendichtringen beide im Programm.

SIP-TIPP Neue Mutter, Sicherungssplint/-käfig und Getriebeöl nicht vergessen. Am besten gleich die Bremsbeläge mit wechseln.

Alex, SIP beantwortet:

Was hat es mit den Beschreibungen 1° und 2° auf sich?



PIAGGIO hat öfter innerhalb eines Modells Bauteile geändert. Im Onlineshop haben wir bei den Teilen die genauen Fahrgestellnummer-Abgrenzungen hinterlegt. Um die Artikelnamen kurz zu halten, schreiben wir hier nur 1° oder 2°. Dies hat nichts mit den tatsächlichen Serien an sich zu tun. Je nach Bauteilgruppe sind diese Abgrenzungen auch unterschiedlich. Wer unsicher ist, soll einfach online nachschauen.

Wellendichtring Antriebswelle	Maße (mm)	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 V1-15/V30-33/VN/VM/150 VL/VB1/VD/VGL1	27x47x10/7	91042000	5,10
für Vespa 150 GS	35x47x7	91046000	6,10
für Vespa 125 VNA/VNB/GT 1°/GTR 1°/150 VBA/VBB/VGLA/B/GL/Sprint 1°/V 1°/180 Rally, schwarz	27x37x7	46599000	3,90
für Vespa 125 VNA/VNB/GT 1°/GTR 1°/150 VBA/VBB/VGLA/B/GL/Sprint 1°/V 1°/180 Rally, blau	27x37x7	46598000	5,10
für Vespa 125 Super/150 Super 1°/160 GS/180 SS	30x40x7	91045000	5,00
für Vespa 125 GT 2°/GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V 2°/200 Rally/P80-150X/P200 E 1°/PX80-200E 1° *, schwarz	27x47x6	91030000	4,10
für Vespa 125 GT 2°/GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V 2°/200 Rally/P80-150X/P200E 1°/PX80-200E 1° *, blau	27x47x6	91031000	5,80
für Vespa 150 Super 2°/P150 S/P200E 2°/PX80-200E 2°/PX80-200 E Lusso 1°/T5/Cosa 1, **, schwarz	30x47x6	91040000	4,10
für Vespa 150 Super 2°/P150 S/P200E 2°/PX80-200E 2°/PX80-200 E Lusso 1°/T5/Cosa 1, **, blau	30x47x6	91043000	5,10
für Vespa PX80-200 E Lusso 2°/`98`MY`11/T5/Cosa, ***, innenliegend, schwarz	27x47x10/7	91041000	4,10
für Vespa PX80-200 E Lusso 2°/`98`MY`11/T5/Cosa, ***, innenliegend, blau	27x47x10/7	91042000	5,10

* PX80 V8X1T -> 100000/ PX125 VNX2T -> 87953/ PX150 VLX1T -> 455339/ PX200 VSX1T -> 153347
** PX80 V8X1T 100001 -> 106861 ->/ 3000001 -> 3000996/ PX125 VNX2T 87954 -> 280358/ PX150 VLX1T 455340 -> 711687/ PX200 VSX1T 153348 -> 390401/ 3000001 -> 3012203
*** PX80 E Lusso V8X1T 106861 ->/3000997->/ PX125 E Lusso VNX2T 280359 ->/ PX150 E Lusso VLX1T 711688 ->/ PX200 E Lusso VSX1T 390402->/ 3012203->



91046000



46599000



91045000



91030000



91040000



91042000

Lagerluft

Unter Lagerluft versteht man das Maß, um das sich ein Lagerring gegenüber dem anderen in radialer Richtung (Radialluft) oder in axialer Richtung (Axialluft) von einer Grenzstellung in die andere verschieben lässt. Lager mit anderer als der normalen Luft werden durch die Nachsetzzeichen

C1 bis C5 gekennzeichnet:

C1 Lagerluft kleiner als C2
C2 Lagerluft kleiner als Normal
CN Lagerluft Normal; CN wird normalerweise nur verwendet im Zusammenhang mit einem weiteren Buchstaben, der eine eingeengte bzw. verschobene Lagerluft kennzeichnet.
C3 Lagerluft größer als Normal
C4 Lagerluft größer als C3
C5 Lagerluft größer als C4

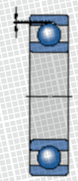
Radiale Lagerluft von Rillenkugellagern mit zylindrischer Bohrung (nur C2-C5):

Nennmessbereich der Bohrung d (Innendurchmesser) in mm		Radiale Lagerluft in µm (1 µm = 0,001 mm)									
		C2		CN		C3		C4		C5	
über	bis	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max
2,5	6	0	7	2	13	8	23	-	-	-	-
6	10	0	7	2	13	8	23	14	29	20	37
10	18	0	9	3	18	11	25	18	33	25	45
18	24	0	10	5	20	13	28	20	36	28	48
24	30	1	11	5	20	13	28	23	41	30	53
30	40	1	11	6	20	15	33	28	46	40	64

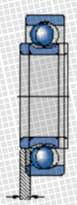
Die Axialluft eines Kugellagers ergibt sich zwangsläufig aus dem Radialspiel. Je nach Innenkonstruktion beträgt es das 8,5 - 10fache der radialen Lagerluft.

Von konstruktiver Bedeutung ist das Axialspiel, wenn ein definierter Axialhub der Welle notwendig ist.

Radialluft



Axialluft



Kleinteile Antriebswelle

für Vespa 125 V1-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/ Lusso/T5/Cosa

Viele der hier aufgeführten Kleinteile Antriebswelle gehören zu den am häufigsten benötigten Kleinteilen. PIAGGIO hat vieler dieser Teile seit langem nicht mehr in der Produktion. Daher versuchen wir auch hier durch die SIP Spareparts Linie keine Versorgungslücken entstehen zu lassen und lassen selbst wenig benötigte Teile neu produzieren.



23140000

Pierre, SIP beantwortet:

Warum wackelt das Hinterrad, bzw. habe ich ein schwammiges Fahrgefühl?



- Kronenmutter bzw. Sicherungskorb der Hinterradmutter ist ausgelutscht oder gebrochen
- Antriebswelle ist an den Bohrungen zur Aufnahme für den Splint ausgebrochen
- Splint der Hinterradmutter evtl. gebrochen – Mutter lose
- Felgenmuttern lose
- Felgenmutter beim Anziehen verkantet und daher nicht fest
- Bremstrommel-Innenverzahnung schlecht oder ausgerieben
- Antriebswelle an den Lagersitzen abgerieben/verschlissen
- Kugel- und/oder Nadellager der Antriebswelle im Motorgehäuse sind defekt
- Falsche Distanzscheibe, daher sitzt Mutter nicht korrekt



15930000



13879000



87200000



87230000



15934700



87240000



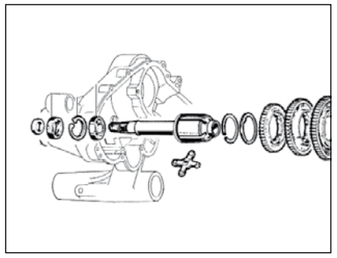
21104150



66470000

ERSATZTEILKATALOG : EXPLOSIONSZEICHNUNGEN

Weitere Ersatzteile für die Antriebswelle und Bremstrommel
www.sip-scootershop.com/ersatzteile



Kleinteile Antriebswelle	Art.-Nr.	€
Kronenmutter Bremstrommel für Vespa 125 VN-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/P80-150X/PX80-150 E 1°/P150S 1°/P200E 1°	23140000	2,40
Distanzscheibe Bremstrommel für Vespa 125 VM/VN/VNA/VNB/GT/GTR/TS/150 VL/VB1/VBA/VBB/VD/VGLA/B/1/GL/Sprint/V/Rally/ P80-150X/PX80-150 E 1°/P150S 1°/P200E 1°, H 4,0mm	15930000	1,40
Distanzscheibe Bremstrommel für Vespa 125 Super/150 GS/Super/160 GS/180 SS/P150S 1°, H 2,0mm	13879000	1,50
Mutter Bremstrommel für Vespa PX80-150 E 2°/P150S 2°/P200E 2°/PX80-200 E Lusso/˙98/MY/˙11/T5/Cosa	87200000	2,40
Sicherungskorb Mutter Bremstrommel für Vespa PX80-150 E 2°/P150S 2°/P200E 2°/PX80-200 E Lusso/˙98/MY/˙11/T5/Cosa	87230000	2,80
Distanzscheibe Bremstrommel für Vespa PX80-150 E 2°/P150S 2°/P200E 2°/PX80-200 E Lusso/˙98/MY/˙11/T5/Cosa, H 2,0mm	15934700	1,40
Splint für Vespa 125 VN-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa	87240000	0,60
Kronenmutter Lager Antriebswelle für Vespa 125 VNA/VNB/GT 1°/GTR 1°/150 VBA/VBB/VGLA/B/GL/Sprint 1°/V 1°/180 Rally, Øa 49mm, Øi 37mm, H 12mm	21104150	10,90
Kronenmutter Lager Antriebswelle für Vespa 125 Super/150 Super VBC -> 153261, Øa 49mm, Øi 40mm, H 12mm	21104120	9,90
Kronenmutter Lager Antriebswelle für Vespa 160 GS/180 SS, Øa 54mm, Øi 40mm, H 13,2mm	25276300	18,90
Sicherungsring Lager Antriebswelle für Vespa 125 VNA/VNB/GT 1°/GTR 1°/150 VBA/VBB/VGLA/B/GL/Sprint 1°/V 1°/180 Rally	19739000	1,60
Sicherungsring Lager Antriebswelle für Vespa 125 Super/150 Super VBC -> 153261/160 GS/180 SS	19739500	3,90
Sicherungsring Lager Antriebswelle für Vespa 125 GT 2°/GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V 2°/Super 2°200 Rally/P80-200/PE/Lusso/T5/Cosa	66470000	1,70



Vulcan Scooter

Olivier Gransir /// 40 Jahre /// Paris /// Frankreich

Die „Hotwheels“ von Olivier ist eine Vespa PX 200 mit MALOSSI 210ccm Kit, T5 Vergaser, Rennkurbelwelle, Cosa Kupplung und Taffspeed Auspuff. Lackiert in Audi RS blau mit geaibrushtem Hotwheel Logo sieht der Roller auch im Stand schnell aus. Ein echter SIP Racer, mit Super Corsa Sitzbank, BITUBO Stoßdämpfern, T5 Kotflügel und Kaskade sowie vielen kleinen Detailmodifikationen. Diese Saison wird der Roller eine vordere GRIMECA Scheibenbremse erhalten.

Olivier ist 40 Jahre alt, wohnt in Versailles bei Paris und ist seit 1994 Mitglied der Vulcan Scooter Secte. Sein erstes Treffen besuchte er 1989. Er traf Lionel und Vincent, die gerade auf einem Vespa Cutdown und einem Chopper auf dem Weg nach Perpignan in Südfrankreich waren. Olivier erinnerte sich an die Geschichten seines Vaters, der bereits in den 60er Jahren auf einer Lambretta nach England fuhr und war spontan mit von der Partie.

Seither haben ihn Roller, die Szene und auch Treffen nicht mehr losgelassen. Er besuchte mit seinen Clubkollegen Treffen in ganz Europa, Mersea Island, Aachen, Lissabon, Mormoiron, Isle of Wight, Cardiff, La Rochelle und viele mehr. Von 1996 bis 2007 organisierte der quirlige Club die internationale Customshow Paris.

Wir lernten Olivier persönlich auf der „Scooter Extravaganza“ in Essen 1997 kennen und sind seither befreundet. „Seit ihrem ersten kleinen Katalog Anfang der 90er Jahre steht SIP immer noch für Innovation und bietet alles, was wir für unsere Vespas benötigen. SIP ist unser Teilelieferant Nummer 1!“

Rahmen	Art.- Nr.
Vespa ACMA Bj.1957	
LED Rück- und Bremslicht, LED Tachobeleuchtung	71080000
Fahrwerk	**Art.- Nr.**
Stoßdämpfer Ape mit Feder STO Lenksäule vorn	71015000
Stoßdämpfer BGM hinten	80204002
Bereifung: Heidenau K58 4.00-8	
Motor	**Art.- Nr.**
Motorgehäuse PIAGGIO für PX125	43352000
Auspuff SIP T5 Pro	SIP0800
Rennzylinder Polini 177 mit 1,5mm Kopfdichtung	14000800
Lüfterrad PIAGGIO für Vespa (abgedreht, 12V)	50023000
Ansaugstutzen: Glasfaser Eigenbau	
Kupplung „Cosa“ für Vespa (23Z)	93032000
Primärzahnrad Z=65 Nebenwelle	11272000
Langhublippenwelle SERIE PRO	46003000
Vergaser DELL`ORTO SI 24.24E	40000000

Schaltraste

für Vespa 125 VN-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally

Schaltrasten unterliegen wie alle mechanischen Teile einem Verschleiß. Hat die Raste Spiel, ist die Feder ausgeleiert oder der Schaltarm abgenutzt oder eingerissen, sollte sie unbedingt getauscht werden. Bei längeren Touren gilt: Lieber eine Raste im Handschuhfach, als am Straßenrand ausgerastet. Die Schaltrasten der Oldies gibt es als 3- und 4-Gang Versionen. Sie unterscheiden sich auch in Form und Positionierung des Schaltarmes.

PIAGGIO liefert oft unter derselben Nummer Schaltrasten unterschiedlicher Hersteller. Da FA Italia auch ein PIAGGIO Zulieferer ist, können in PIAGGIO Tüten auch FA Schaltrasten stecken. Bei den jüngeren Modellen bieten wir neben PIAGGIO auch FA und eine Premium-Version an. Die **FA** Schaltrasten zeichnen sich durch ein sehr gutes Preis-Leistungsverhältnis und eine hohe Qualität aus. Die **Premium-Version** überzeugt durch eine sehr hohe Fertigungsgüte und exakte Maße.

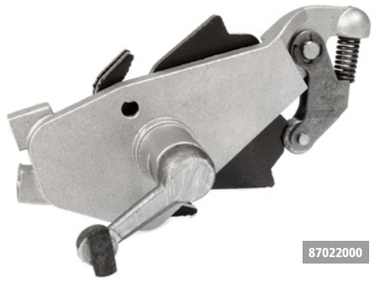
FAZIT Pflichtaustausch bei jeder größeren Motorrevision.

SIP-TIPP Schaltkreuz, Schaltstange und Distanzscheiben mit austauschen. Getriebeöl nicht vergessen.



87024000



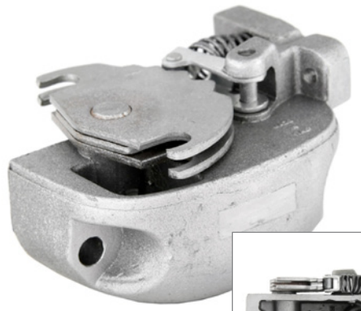


87022000



Schaltraste		Art.-Nr.	€
PIAGGIO	für Vespa 125 VN/VM/150 VL/VB1, 3-Gang	87024000	104,00
FA	für Vespa 150 GS/VGL1, 4-Gang	87022000	69,00
PIAGGIO	für Vespa 160 GS/180 SS, 4-Gang	87031000	101,00
PIAGGIO	für Vespa 125 VNA/VNB1-4T/150 VBA/VGLA, 3-Gang	87032000	90,00
FA	für Vespa 125 GTR 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/200 Rally 2° *	87036200	32,00
PIAGGIO	für Vespa 125 GTR 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/200 Rally 2° *	87036300	51,00
	für Vespa 125 GTR 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/200 Rally 2°, Premium Qualität *	87036000	32,00

* passt auch für Vespa 125 VNB5-6T/GT/GTR 1°/Super/TS/150 VBB/VGLB/VGL1/GL/Sprint/V 1°/Super 1°/180 Rally/200 Rally 1°









87031000









87036000









87032000

Benny, SIP beantwortet:

Gibt es einen Unterschied bei den Sprint V/Super/Rally Schaltrasten?



Bei den Modellen Vespa 125 VNB5-6T/GT/GTR 1°/Super/TS/150 VBB/VGLB/VGL1/GL/Sprint/V 1°/Super 1°/180 Rally/200 Rally 1° sollte der Hebel der Schaltraste im 3. Gang parallel zur Dichtfläche sein (ähnlich der PX Lusso). Bei den Modellen Vespa 125 GTR 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/200 Rally 2° steht der Hebel im 3. Gang 1,5mm über. Die erstere wird von PIAGGIO nur mit einer Hebelstellung von 1,0-1,5mm geliefert, die 2° ist außer Produktion. FA macht gar keinen Unterschied und liefert immer mit überstehendem Hebel. Daher haben wir die Bezeichnungen präzisiert. Ein originaler Motor mit 7-10 PS mag eine Interpretation des „mm"-Maßes verzeihen. Bei einem getunten empfehlen wir das exakte Ausdistanzieren mit den DRT Spacern Art.-Nr. 92223000.

Schaltraste

für Vespa PX80-200/PE/T5/Cosa 1

Die **Schaltrasten** der PX unterscheiden sich in „PX alt" und „PX Lusso". Oft wurden und werden Hauptwellen, Schaltstangen und Schaltrasten unterschiedlich kombiniert. Dies kann zu einem Springen der Gänge führen. Im Zweifelsfall nachmessen: Die Hebelstellung im 3.Gang ist hier um 1,5mm unterschiedlich. Leider sind diese 1,5mm bei den Herstellern sehr dehnbar. Ein originaler Motor mit 7-10 PS mag dies verzeihen, ein getunter nicht.

PIAGGIO liefert oft unter derselben Nummer Schaltrasten unterschiedlicher Hersteller, mischt auch PX und PX Lusso/T5 und liefert teilweise mit und ohne Neutralanzeige. Wir versuchen dies stets bei unserem Wareneingang zu korrigieren. Wir haben auch **LML** und **FA** Schaltrasten im Programm, um Lieferengpässe seitens PIAGGIO ausgleichen zu können.

Die **FA** zeichnen sich durch ein sehr gutes Preis-Leistungsverhältnis und eine hohe Qualität aus. Nach langem Suchen haben wir nun auch eine PX-alt Schaltraste in **PREMIUM-Qualität** im Programm, die allen Maßangaben entspricht und eine hohe Fertigungsgüte hat. Endlich hat das Problem mit falschen Hebelstellungen ein Ende.

Die Version „mit Neutralanzeige" ist auf den PX Modellen der USA und Portugal, bzw. auf der Cosa 1 verbaut. Sie passen problemlos auf alle „PX alt" oder „Lusso" Modelle und für die Anzeige der Neutralstellung findet sich schon ein Plätzchen.

FAZIT Je getunter der Motor, desto entscheidender die 1,5mm!

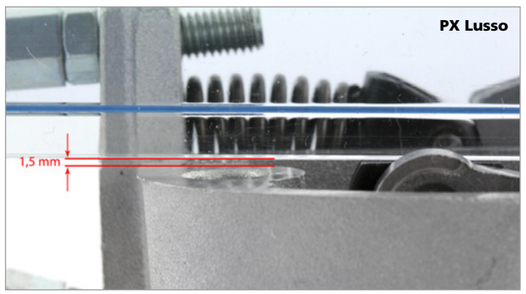
SIP-TIPP Mit DRT Spacer Schaltraste exakt distanzieren und mit verstärkter Feder weiter pimpen.

SIP-COMMUNITY User ‚tcpip' über Art.-Nr. 87034000: „Gut, passgenau und günstig."

SIP-COMMUNITY User ‚v50knecht' über Art.-Nr. 87049000: „Endlich ist die Schaltung sauber einstellbar. Die Gänge bleiben, wo sie sind und springen nicht wild in der Gegend rum…"

Hebelstellung „PX Lusso"	Hebelstellung „PX alt"
	(Hebel im 3.Gang 1,5mm als Dichtfläche)
4. Gang +11,0 mm	4. Gang +12,0 mm
3. Gang 0,0 mm	3. Gang +1,5 mm
2. Gang 10,5 mm	2. Gang +10,5 mm
Leerlauf 17,0 mm	Leerlauf +17,0 mm
1. Gang 23,3 mm	1. Gang +23,7 mm

„PX alt" ist im 3. Gang plan,
„PX Lusso" hat 1,5mm Abstand zur Dichtfläche:





87034000





87046000





87049000





87049100





87000000



Schaltraste		Art.-Nr.	€
FA	für Vespa P80-150X/P150S 1°/P200E/PX80-200 E/Lusso 1°, „PX alt"	87048000	30,00
	für Vespa P80-150X/P150S 1°/P200E/PX80-200 E/Lusso 1°, „PX alt", chrom	87034100	39,00
	für Vespa P80-150X/P150S 1°/P200E/PX80-200 E/Lusso 1°, „PX alt", Premium Qualität	87034000	35,00
LML	für Vespa P80-150X/P150S 1°/P200E/PX80-200 E/Lusso 1°, „PX alt", mit Neutralanzeige	87039000	20,00
SIP	für Vespa P80-150X/P150S 1°/P200E/PX80-200 E/Lusso 1°, „PX alt", Premium Qualität, mit Neutralanzeige	87046000	30,00
FA	für Vespa P150S 2°/PX80-200 E Lusso 2°/˙98/MY/˙11/T5, „PX Lusso"	87049000	29,00
	für Vespa P150S 2°/PX80-200 E Lusso 2°/˙98/MY/˙11/T5, „PX Lusso", chrom	87049100	35,00
PIAGGIO	für Vespa P150S 2°/PX80-200 E Lusso 2°/˙98/MY/˙11/T5, „PX Lusso"	87000000	61,00
FA	für Vespa Cosa 125-200 1, passt auch auf P150S 2°/PX80-200 E Lusso 2°/˙98/MY/˙11/T5, mit Neutralanzeige	19980300	29,00

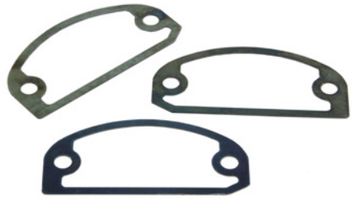
Spacer Schaltraste DRT

für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Die Schaltrasten der PX unterscheiden sich in „PX alt" und „PX Lusso". Ebenso die der Sprint/Super/Rally 1° und 2° Serie. Die Hebelstellung im 3. Gang ist hier um 1,5mm unterschiedlich. Leider sind diese 1,5mm bei den Herstellern sehr dehnbar. Ein originaler Motor mit 7-10 PS mag dies verzeihen, ein getunter nicht. Auf Anregung von SIP hat sich DRT dieses Problems angenommen und eine einfache, aber pragmatische Lösung präsentiert: die **Spacer Schaltraste.** Durch die unterschiedlichen Dicken der 3 Spacer kann die Hebelstellung, sollte sie zu weit über die Dichtfläche ragen, korrigiert werden.

Die Spacer passen auf alle Largeframe Modelle ab der VNA/VBA.

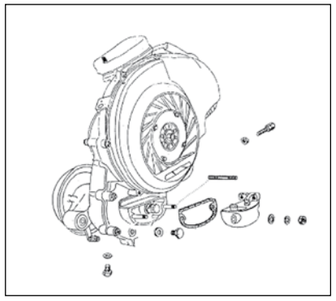
Spacer Kit DRT Schaltraste	Art.-Nr.	€
3 Stck	92223000	9,90



92223000

ERSATZTEILKATALOG : EXPLOSIONSZEICHNUNGEN

Weitere Ersatzteile für die Schaltraste – auch für PIAGGIO Ape
www.sip-scootershop.com/ersatzteile

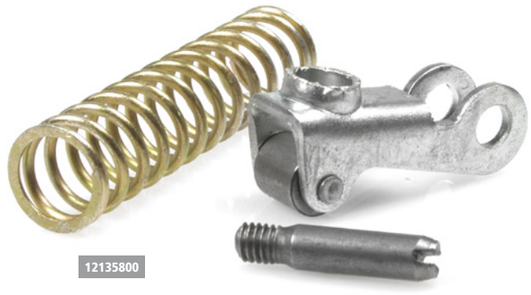


Moritz, SIP beantwortet:

Meine Gänge springen! Warum?



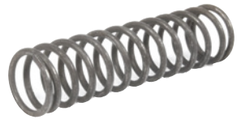
- zu straff eingestellter Kupplungszug/ Gangzug
- Schaltstange locker, Scheibe vergessen, wenn benötigt oder falscher Typ
- Zahnräder falsch zusammengebaut oder verschlissen
- Schaltkreuz falsch eingebaut, falscher Typ oder verschlissen
- Schaltraste hat zu viel Spiel oder falscher Typ (PX alt oder Lusso!)
- Schaltarm in Schaltraste angebrochen
- Gänge über Seilzug nicht richtig eingestellt
- zu viel Spiel in den Gängen -> richtig ausdistanzieren
- Distanzscheiben Getriebe an Schaltkreuzauflagerpunkten verschlissen



12135800



59407000



59410000



12135300

92210000

Kleinteile Schaltraste

für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Wenn bei einer Motorrevision keine neue Schaltraste verbaut wird, sollten unbedingt diese **Kleinteile Schaltraste** ausgetauscht werden. Mit einem eingelaufenen Stift lässt es sich schwer schalten, ein ausgeschlagener Schaltarm lässt Gänge springen. Oft heißt es hier: Kleine Ursache aber große Wirkung.

Kleinteile Schaltraste		Art.-Nr.	€
Schaltarm, außen	für Vespa 125 VNB5-6T-TS/150 VBB-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa	12135500	5,70
Schaltarm, außen, komplett	für Vespa 125 VNB5-6T-TS/150 VBB-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa 1	12135800	10,10
Stift	für Vespa 125 VNB5-6T-TS/150 VBB-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa 1	59407000	2,20
Feder	für Vespa 125 VNB5-6T-TS/150 VBB-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa	59410000	2,20
Feder verstärkt	für Vespa 125 VNB5-6T-TS/150 VBB-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa	59415000	3,95
Schaltarm, innen	für Vespa 125 VNB5-6T-TS/150 VBB-Super/160 GS/180 SS/Rally	12135400	10,10
Schaltarm, innen	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa 1	12135300	9,95
Dichtung	für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa	92210000	0,60



75151300



75151800



75151700



75151000



23553800

Schaltrastenabdeckung

für Vespa 125 V1-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Schaltrastenabdeckungen schützen euren Motor vor Staub und Dreck und verhindern ein Ausreißen der Seilzüge. Neben den serienmäßig verbauten Abdeckungen in Silber könnt ihr noch zwischen Carbon-Look, Chrom und Edelstahl poliert wählen.

SIP-TIPP Kommt besonders gut in Kombination mit der farblich passenden Lüfterradabdeckung.



Lüfterradabdeckungen in Carbon, Carbon-Look , Chrom und Edelstahl poliert ab Seite 762

Schaltrastenabdeckung	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 V1-30/VN/VM/ACMA/150 VB/VL/T1-3/GS/Hoffmann A/B/C	75151300	18,90
für Vespa 125 VNA/VNB1-4T/150 VBA/VGLA, silber	82550000	12,90
für Vespa 125 VNB5-6T/GT/GTR 1°/Super/TS/150 VBB/VGLB/GL/Sprint/V 1°/Super 1°/180 Rally/200 Rally 1°, silber	75151800	7,90
für Vespa 160 GS/180 SS, silber	75151700	21,90
für Vespa 125 GTR 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/200 Rally 2°/PX80-200/PE/Lusso/Cosa, silber	75151000	7,90
für Vespa T5, Edelstahl poliert	23553800	9,90

Montage Schaltkreuz Vespa PX



Sicherungsring öffnen (Art.-Nr. 151970). Gangzahnräder abnehmen. Reihenfolge merken! SIP-Tipp: Mit Kabelbinder zusammenbinden.



Schaltstange ausschrauben (Linksgewinde!)



Neues Schaltkreuz einfädeln. Achtung, bei Lusso Modellen ist an einer Nut eine Aussparung zum Eindrehen des Schaltkreuzes.



SIP Tipp: Schaltstange zur Sicherung mit Durchschlag ankörnern, um ein ungewolltes Lösen des Schaltkreuzes zu verhindern.



Zahnräder in der richtigen Reihenfolge auf die Hauptwelle setzen. Siehe Technikteil Getriebe für Montagehinweis.



Distanzscheibe einsetzen und damit Axialspiel ausgleichen. Empfohlenes Spiel 0,1-0,4mm. Mit Fühlerlehre Art.-Nr.608240 messen.





Kickstarter

für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Ein Kickstarter ist mehr als nur ein Ersatzteil. Er rundet eine Restauration oder einen Custom ab. Wird er häufig getreten, nützt sich die Verzahnung ab. Dann spätesten muss er getauscht werden.

Die meisten Kickstarter werden mit Schraube und Kickstartergummi geliefert. Original sind sie in Aluminium. Aus dem Zubehörbereich sind auch verchromte, blau eloxierte und Carbon-Look Kickstarter zu haben. Der kurze P150S Kickstarter macht sich auf den anderen PX Modellen gut und wirkt dort sehr sportlich.

TIPP: Wer einen PX Motor in einem Oldie fährt, kann den Motor auch so umrüsten, dass wieder der originale Kickstarter passt. Einfach die PX Kickstarterwelle gegen die der VNA, Sprint oder T5 tauschen. Oldieoptik gibt's auch mit dem geschwungenen PX Kickstarter.

SIP-TIPP Schraube und Gummi Kickstarter nicht vergessen – falls nicht im Lieferumfang enthalten. Mit verschieden farbigen Kickstartergummis spielen. Lüfterrad- und Schaltrastenabdeckung im Style angleichen.

Kickstarter, standard	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 VNA/VNB1-3T/150 VBA/VBB1T/VGLA/B, komplett verzahnt	15001500	30,00
für Vespa 125 VNB4-6T/GT/GTR/Super/TS/150 VBB2T/GL/Sprint/V/Super, nicht komplett verzahnt	15000300	20,00
für Vespa 160 GS/180 SS/180-200 Rally	51100000	32,00
für Vespa P150S, passt auch auf Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/Cosa, kurze Version	75124200	20,00
für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/Cosa	75120000	20,00
für Vespa T5, schwarz	24096100	35,00









Kickstarter Zubehör

Kickstarter, Zubehör	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 VNB4-6T/GT/GTR/Super/TS/150 VBB2T/GL/Sprint/V/Super, nicht komplett verzahnt, Carbon-Look	15000500	22,00
für Vespa 125 VNB4-6T/GT/GTR/Super/TS/150 VBB2T/GL/Sprint/V/Super, nicht komplett verzahnt, chrom	15000400	25,00
für Vespa P150S, passt auch auf Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/Cosa, kurze Version, blau eloxiert	75124400	22,00
für Vespa P150S, passt auch auf Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/Cosa, kurze Version, Carbon-Look	75124300	22,00
für Vespa P150S, passt auch auf Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/Cosa, kurze Version, schwarz	75124100	20,00
für Vespa P150S, passt auch auf Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/Cosa, kurze Version, chrom	75124000	24,00
für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/Cosa, blau eloxiert	75125000	22,00
für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/Cosa, Carbon-Look	75123000	25,00
für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/Cosa, chrom	75121000	25,00
für Vespa T5 chrom	24096300	45,00

Kickstarter Custom

für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/T5/Cosa

Der **Kickstarter Custom** hat racemäßige 10 (PX) bzw. 12 (T5) Löcher. Er ist sehr schön verchromt und ein optisches Highlight für jedes Customprojekt.

SIP-TIPP Weiteres Chromzubehör kombinieren: z.B. Lüfterradabdeckung (Art.-Nr. 28560800) und Schaltrastenabdeckung (Art.-Nr. 75151100)



Kickstarter Custom	Art.-Nr.	€
für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/Cosa	24096500	72,00
für Vespa T5	24096400	72,00

Kickstarter, geschwungen

für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/Cosa

Weg mit dem häßlich geraden PX-Kickstarter! Kurven sind gefragt. Ideale Ergänzung für alle, die einen PX-Motor im Rahmen eines älteren Modells fahren. Geschwungener Kickstarter, schön verchromt, schwere Ausführung.

SIP-TIPP Kickstartergummi und weitere verchromte Motoranbauteile machen die Sache perfekt!



Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Kickstarter, geschwungen	75122000	40,00

Kickstartergummis

Originale Kickstarter haben schwarze **Kickstartergummis** verbaut. Farbige Kickstartergummis sind ebenfalls sehr beliebt. Oft werden sie mit entsprechenden Seitenhauben-, Benzinhahnhebel- und Bremspedalgummis kombiniert. Grau und Weiß sind hier die Klassiker. Hinweis: Das neue Bremspedalgummi in warmem Wasser erhitzen. Dann lässt es sich leicht montieren.

Kickstartergummi, Standardfarbe	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 V30-33/VN/VM/VNA/150 VL/VB1/VD/ VGL1/GS, schwarz	86031000	8,20
für Vespa 150 GS (D)/T2/T3/Hoffmann, schwarz	86031100	9,90
für Vespa 125 VNB3-6T-TS/150 VBA-Super/160 GS/ 180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa, ARIETE, schwarz	86032000	3,30
für Vespa P80-150X/P150S/P200E/PX80-200E/Lusso/ `98/MY/`11/T5/Cosa, PIAGGIO, schwarz	86030000	3,40


86031000


86031100


86032000


86030000

Kickstartergummis, bunt

für Vespa 150 GS (D)/T2/T3/Hoffmann

Farbe	Art.-Nr.	€
blau	86031300	9,90
grau	86031200	9,90
rot	86031400	9,90

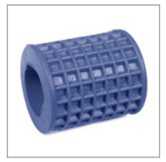


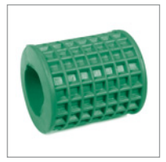


Kickstartergummis, bunt

für Vespa 125 VNB3-6T-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/ PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Farbe	Art.-Nr.	€
blau	86030400	3,00
gelb	86030300	3,00
grau	86030100	3,50
grün	86030600	3,00
rot	86030200	3,00
transparent	86030900	5,90
weiß	86030500	3,50

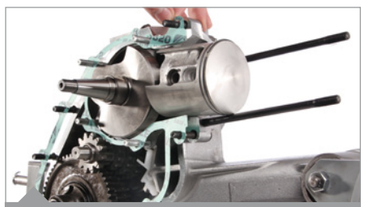


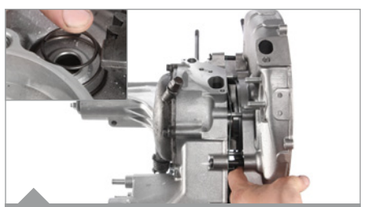


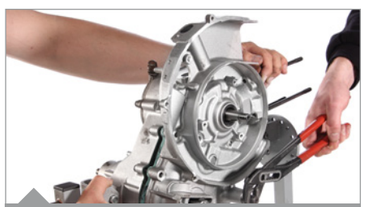
Montage Getriebe Vespa PX + Motorgehäuse

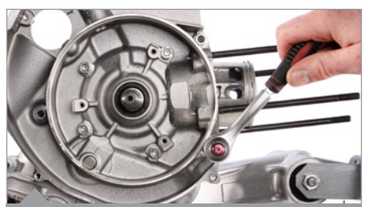

Hauptwelle in Motorgehäuse einführen. Dann z.B. mit Schlagdorn Lagerring Lima (Art.-Nr. 31155760) vorsichtig einschlagen.


Kickstarterzahnrad aufsetzen und Gehäusedichtung anlegen. SIP-Tipp: Um Kratzer auf der Dichtfläche auszugleichen, Dichtmasse (Art.-Nr. 92110) verwenden.


O-Ring Kickstarterwelle erneuern, Hakenwerkzeug (Art.-Nr. 1519320) empfehlenswert. Kickstarterwelle und Rückholfeder mit grosser Zange einsetzen.


Kickstarterzahnradfeder (Art.-Nr. 13910) halten und die kleine Gehäusehälfte aufsetzen. SIP-Tipp: Feder mit Mehrzweckfett (Art.-Nr. 14080) fixieren.


Kickstarterwelle einige Male betätigen bis das Gehäuse komplett geschlossen ist.


Gehäusehälften mit den Motorschrauben zusammenschrauben, 14Nm. SIP-Tipp: Motorschrauben Kit Art.-Nr. J900040.

Im Techniktext Getriebe haben wir genau beschrieben, wie die Gangzahnräder auf der Hauptwelle montiert werden.


14859000


14858000


14857000

Kleinteile Kickstarter

für alle Vespamodelle

Kickstarterwellen und **Kickstarterzahnräder** nützen sich ab. **O-Ringe** werden undicht. **Federn** verlieren an Kraft und **Kickstarteranschlaggummis** werden mit der Zeit zerrieben. Daher müssen diese Teile nach längerer Nutzungsdauer überprüft und bei einer Motorrevision getauscht werden.

Kickstarterwelle	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 VNA/VNB1-3T/150 VBA/VBB1T/VGLA/B	14859000	69,00
für Vespa 125 VNB4-6T/GT/GTR/Super/TS/150 VBB2T/GL/Sprint/V/Super/160 GS/180 SS/180-200 Rally	14858000	29,00
für Vespa P80-150X/P150S/P200E/PX80-200E/Lusso/`98/MY/`11/Cosa	14857000	25,90
für Vespa P80-150X/P150S/P200E/PX80-200E/Lusso/`98/MY/`11/Cosa, PIAGGIO	14587100	39,00
für Vespa T5	14857500	29,00


47218500


47128000


13910000


11352600

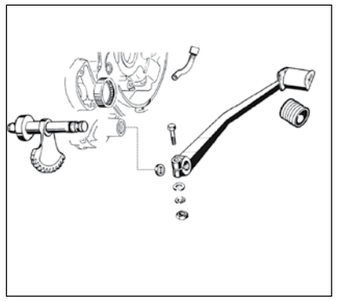

67210000


86070000


90035000

ERSATZTEILKATALOG : EXPLOSIONSZEICHNUNGEN

Weitere Ersatzteile für Kickstarter und Kickstarterwellen, besonders auch für Oldie Modelle gibt es unter **www.sip-scootershop.com/ersatzteile**



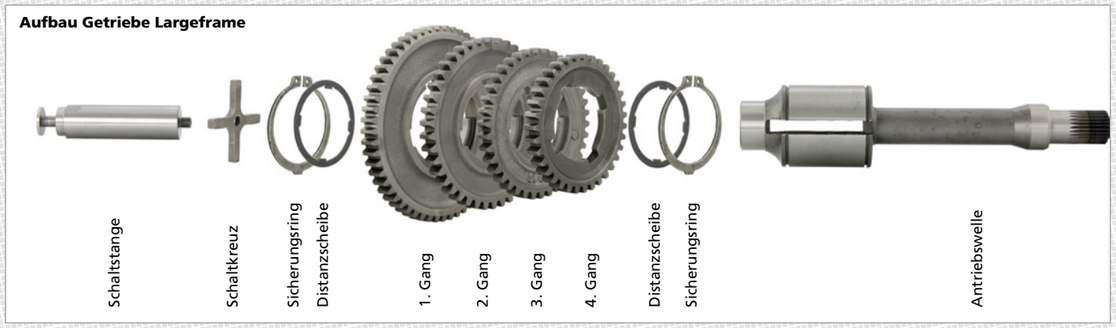
Kleinteile Kickstarterwelle

Kleinteile Kickstarterwelle		Art.-Nr.	€
Rückholfeder Kickstarter	für Vespa 98/125 V1-33/VM/VN/150 VB1/VL/VGL1/VD/GS	47218500	22,00
Rückholfeder Kickstarter	für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa	47218000	4,50
Feder Kickstarterzahnrad	für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/200 Rally 2°/PX125-200/PE/Lusso/T5/Cosa	13910000	1,70
Kickstarterzahnrad	für Vespa 125 VNA/VNB1-4T/150 VBA, Z 12-14	89026000	17,90
Kickstarterzahnrad	für Vespa 125 VNB5-6T/VNT/VNS5-6T/Super/150 VBB/Super/P150S 1°, Z 12-13	58680000	12,20
Kickstarterzahnrad	für Vespa 125 GT/GTR/TS/VGLA/150 GL/Sprint/V/160 GS/180 SS/P125-150X 1°, Z 12-12	89229000	13,30
Kickstarterzahnrad	für Vespa 180-200 Rally/P125-150X 2°/P150S 2°/P200E/PX80-200E/Lusso/`98/MY/11/T5/Cosa, Z 12-12	11352600	10,20
Kickstarterzahnrad	für Vespa P80X/PX80 E/Lusso/PX100E, Z 10-12	17772200	25,00
O-Ring Kickstartersegment	für Vespa 98/125 V1-33/VM/VN/150 VB1/VL/VGL1/VD/GS	47213000	4,90
O-Ring Kickstarterwelle	für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa	67210000	0,60
O-Ring Kickstarterwelle	für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa, 1. Übermaß	67221000	1,60
Kickstarteranschlaggummi	für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa	86070000	1,60
Lager Kickstarter	für Vespa 98/125 V1-33/VN/VM/VU/Hoffmann, bis `54. 20x42x9mm	90035000	22,00

TECHNIK Getriebe Teil 2

Fortsetzung von Seite 478

Aufbau Getriebe Largeframe



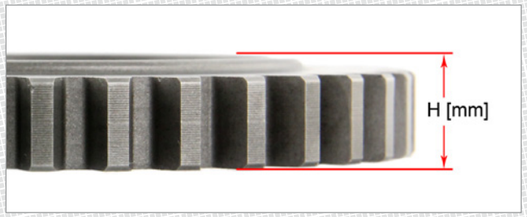
Getriebe richtig zusammenstellen - Getriebe PX alt und Lusso

Die Gangzahnräder der PX alt unterscheiden sich von denen der PX Lusso/T5/COSA allein durch die unterschiedliche Höhe ihrer Mittelsektion (= Auflagefläche, in die das Schaltkreuz greift). Die Antriebswelle der PX Lusso ab Bj. ´83 besitzt keinen Bund, jedoch sind jeweils 2 Sicherungsringe und Schulterringe vorhanden. Sie hat kleine Aussparungen in der Laufnut des Schaltkreuzes. Es ist möglich, die neue Getriebegeneration auch in Rally/PX alt Motoren zu verbauen, allerdings müssen dazu die komplette Hauptwelle (inkl. Schaltkreuz, -bolzen, Sicherungskorb, etc.), die Schaltraste sowie das Vorgelege getauscht werden.



Mittelsektion [mm]

Die übrigen Bemaßungen der Getriebekomponenten werden üblicherweise wie folgt angegeben:



Am Beispiel eines Gangzahnrades 1. Gang Vespa PX sieht das bei uns beispielsweise so aus:

Zahnrad Z 57, 1.Gang, „PX Lusso“ für Vespa PX150-200 E Lusso 2°/˜98/MY/˜11/Cosa 150-200, Ø 117mm, H 11mm, Mittelsektion: 6,22mm

„Z 57“ steht dabei für die Anzahl der Zähne.
Kann man einfach selbst abzählen.

Noch ein Beispiel, eine Nebenwelle:

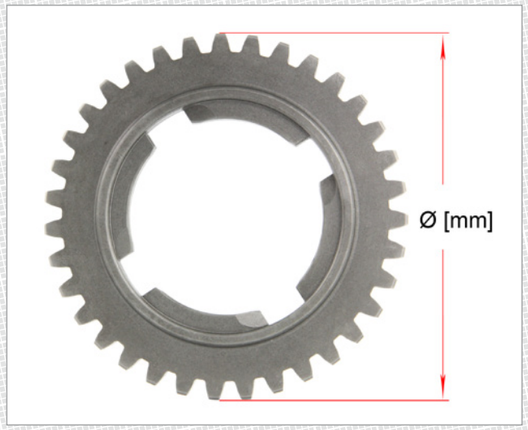
Nebenwelle für Vespa P125-150X 2°/P150S 2°/P200E 2° /PX125-200E/Lusso/˜98/MY/˜11/T5/Cosa
Radseite Ø 15mm Lagersitz Ø 15mm Buchse Ø 13mm

Gang / Zähne	Mittelsektion PX 200 alt	Mittelsektion PX 200 Lusso
1. Gang / Z 57	5,50mm	6,22mm
2. Gang / Z 42	4,96mm	4,96mm
3. Gang / Z 38	4,88mm	5,03mm
4. Gang / Z 35	4,85mm	6,43mm

Antriebswelle PX Lusso



Antriebswelle PX „alt“





Kleine Schaltkreuzkunde

Largeframe-Getriebe besitzen keine Schaltklaue. Stattdessen wird hier bei jedem Schaltvorgang das sog. Schaltkreuz zwischen dem entsprechenden Gangzahnrad positioniert und sorgt für eine kraftschlüssige Verbindung zwischen Zahnrad und Antriebswelle. Schaltkreuze gibt es in zahlreichen Versionen (Typ 1°-5°) und auch sie dürfen nur im jeweils dafür vorgesehenen Modell verbaut werden. Die genauen Typzuweisungen sind deswegen beim jeweiligen Artikel genau hinterlegt.

Typ 1
„Lampe unten“



Typ 2
125 alt/Hoffmann



Typ 3
Largeframe „alt“



Typ 4
Largeframe „alt“2°/PX „alt“



Typ 5
PX Lusso



Primärübersetzung

Es gibt zwei Arten von Primärübersetzungen. Standard-Übersetzungen sind schräg verzahnt (Zähne in einem Winkel geschnitten) und sehr leise im Laufgeräusch. Allerdings eigenen sie sich bestenfalls für leichtes Tuning, da sie mit seitlichen Kräften auf Kurbelwelle und Getriebe einwirken, die vor allem bei leistungsstärkeren Motoren zum vorzeitigen Verschleiß der Getriebekomponenten führen. Daher bieten die meisten Tuninghersteller gerade verzahnte Primärübersetzungen an, die zwar um einiges lauter laufen, dafür aber auch hohen Drehzahlen und großen Belastungen solide standhalten. Eine längere Primär wird normalerweise nur bei einer massiven Drehmomentsteigerung (z.B. größerer Zylinder) benötigt. Ist die Übersetzung nämlich zu lang, kommt der Motor im letzten Gang nur bergab richtig auf Touren. Ist die Übersetzung hingegen zu kurz, dreht der Motor ständig zu hoch, verbraucht zu viel Sprit und verschleißt viel schneller als notwendig. So ähnlich, als würde man nie in den vierten Gang hochschalten.

Was machen Ruckdämpfer?

Ruckdämpfer sind Bauteile, die den Effekt eines plötzlich auftretenden Drehmoments etwas entschärfen. Gummiteile können dies genau so leisten wie Federkonstruktionen. Bei der Vespa findet man im Primärzahnrad (teils ineinandergesteckte und verstärkte) Federn, die bei hohen Belastungen (Anfahren, Gangwechsel) als Ruckdämpfer fungieren. Sind diese verschlissen oder gebrochen, macht sich das durch ein starkes Rucken beim Gangeinlegen bemerkbar. Die Kräfte, die auf den Tannenbaum einwirken, sind dabei derart hoch, dass bei unzureichender Ruckdämpfung Lager und andere Bauteile innerhalb kürzester Zeit beschädigt werden. Im Reparaturkit Primär sind neue Ruckdämpfer-Federn enthalten.

Primärreparaturkit DRT
mit verstärkten
Ruckdämpfungsfedern



Sekundäre Übersetzung und enge Gangabstufung

Die drei, bzw. vier Gänge, die man bei einem Schaltroller zu Verfügung hat, werden als sekundäre Übersetzung bezeichnet. Jeder Gang besitzt dabei ein spezifisches Übersetzungsverhältnis, das sich wie folgt berechnen lässt:

$$\ddot{U}V_{sec} = \frac{n_{HW}}{n_{NW}}$$

$\ddot{U}V_{sec}$: Sekundäres Übersetzungsverhältnis
n_{HW} : Anzahl der Zähne auf dem angetriebenen Rad (Zahnrad auf der Hauptwelle (HW)
n_{NW} : Anzahl der Zähne auf dem antreibenden Rad (Zahnrad der Nebenwelle (NW))

Für den 4. Gang einer PX200 bedeutet das:

$$\ddot{U}V_{sec} = \frac{Z\,35}{Z\,21} = 1,66$$

Das bedeutet, dass sich das größte Zahnrad (Z 21) der Nebenwelle 1,66 mal drehen muss, bis das dazugehörige Zahnrad des 4. Gangs (Z 35) eine vollständige Drehung ausgeführt hat.

Primär Smallframe
gerade verzahnt



Primär Smallframe
schräg verzahnt



Primär Largeframe
schräg verzahnt



Primär Largeframe
gerade verzahnt



Originale Übersetzungsverhältnisse:

Vespa	125 VNA/VNB1-4T/150 VL/VB1/VBA	125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/Sprint V/P125-150X 1°	125 VNB5-6T/Super/150 VBB/125 Super 2°/150 Super/P150S 1°	150 VGLA/VGLB/T4	150 GS/160 GS	180 SS
1. Gang*	56/14*	57/12	57/13	58/12	58/12	57/12
2. Gang*	50/20	54/16	52/17	52/18	54/16	53/16
3. Gang*	43/27	48/20	48/22	45/25	50/20	49/20
4. Gang*	/	44/25	42/27	/	46/24	45/24
Primär**	67/22**	67/22	67/22, GT 67/19	67/22	67/22	67/22

Vespa	P80X/PX80-100E/PX80 E Lusso	PX ALT: 180-200 Rally/ P125-150X2°/P150S2° PX150E/Lusso1°/P150S2°/ P200E/Lusso1	PX LUSSO: PX125E Lusso 2°/98/MY/11/T5 Cosa125	PX LUSSO: PX150-200E Lusso 2°/98/MY/11/ Cosa150-200	Smallframe 3-Gang ***	Smallframe 4-Gang ****
1. Gang*	59/10	57/12	58/12	57/12	60/10	58/10
2. Gang*	55/14	42/13	42/13	42/13	54/16	54/14
3. Gang*	50/19	38/17	38/17	38/17	47/22	50/18
4. Gang*	47/23	36/21	36/21	35/21	/	46/22
Primär**	68/20	65/23 (Rally 180: 67/22)	68/21(T5: 68/20)	68/21		

*** V502°/L/R/Special V5A1-3T/V5B1-2T /90 2°/100/PK50 XL HP/N/Rush
**** V50 S 2°/Special V5B3-4T/SR/SS /90 R/SS/100 2°/125/PV/ET3 /PK50-125/S/XL/XL2

$$*\left(\frac{Anzahl\ der\ Z\ddot{a}hne\ auf\ dem\ angetriebenen\ Rad\ (Zahnrad\ der\ HW)}{Anzahl\ der\ Z\ddot{a}hne\ auf\ dem\ antreibenden\ Rad\ (Zahnrad\ der\ NW)}\right) \quad **\left(\frac{Anzahl\ der\ Z\ddot{a}hne\ auf\ dem\ angetriebenen\ Rad\ (Primärzahnrad)}{Anzahl\ der\ Z\ddot{a}hne\ auf\ dem\ antreibenden\ Rad\ (Kupplungszahnrad)}\right)$$



Primäre Übersetzung

Mit Primärübersetzung bezeichnet man das erste Zahnradpaar, das direkt von der Kurbelwelle angetrieben wird. Bei der Largeframe besteht dieses aus dem schrägverzahnten Kupplungszahnrad (antreibendes Rad) und dem mit der Nebenwelle vernietete Primärzahnrad (angetriebenes Rad). Bei der Smallframe aus dem kleinen Primärzahnrad, das auf der Kurbelwelle sitzt (antreibendes Rad) und einem mit dem Kupplungskorb vernieteten großen Primärzahnrad (angetriebenes Rad).

Das primäre Übersetzungsverhältnis berechnet sich wie folgt

$$\ddot{U}V_{prim} = \frac{n_{primG}}{n_{primK}}$$

$\ddot{U}V_{prim}$: Primäres Übersetzungsverhältnis
n_{primG} : Anzahl der Zähne auf dem angetriebenen Rad (großes Primärzahnrad)
n_{primK} : Anzahl der Zähne auf dem antreibenden Rad (kleines Primärzahnrad oder Kupplungszahnrad)

Bei einer Vespa PX200 heißt das:

$$\ddot{U}V_{prim} = \frac{Z\,65}{Z\,23} = 2,83$$

Gesamtübersetzungsverhältnis

Für jeden Gang des Getriebes lässt sich damit ein Gesamtübersetzungsverhältnis berechnen. Dieses gibt an, wie oft sich die Kurbelwelle für eine komplette Umdrehung des Hinterrades drehen muss.

Für den 4. Gang sieht die Rechnung folgendermaßen aus:

$$\ddot{U}V_{ges} = \ddot{U}V_{sec} * \ddot{U}V_{prim}$$

$\ddot{U}V_{ges}$: Gesamtübersetzungsverhältnis
$\ddot{U}V_{prim}$: Primäres Übersetzungsverhältnis
$\ddot{U}V_{sec}$: Sekundäres Übersetzungsverhältnis (hier: im 4. Gang)

Bei der PX200 wäre das also:

$$\ddot{U}V_{ges} = 1.66 * 2.83 = 4,7$$

Das bedeutet, dass sich die Kurbelwelle 4,7 mal drehen muss, bis sich das Hinterrad einmal vollständig abgerollt hat. Die Zahl gibt also an, wie lang die Übersetzung ist.

- niedriger Zahlenwert = lange Übersetzung = Niedrige Drehzahlen bei hohen Geschwindigkeiten
- hoher Zahlenwert = kurze Übersetzung = hohe Drehzahlen bei niedrigen Geschwindigkeiten

Geschwindigkeit anhand der Drehzahl berechnen

Für die Berechnung der Geschwindigkeit anhand der Drehzahl braucht man den exakten Abrollumfang des verwendeten Reifens. Dieser muss nachgemessen werden, denn kein Reifen gleicht dem anderen, auch wenn sie mit der gleichen Dimension gekennzeichnet sind. Am besten markiert man den Reifen dazu an einer Stelle und misst die Strecke, die er auf dem Boden bei einer vollständigen Umdrehung abrollt. Pedanten googeln die Formel für den dynamischen Reifenhalbmesser. Mit der folgenden Formel kann man die Geschwindigkeit für einen bestimmten Abrollumfang berechnen:

$$v = \frac{n * l}{\ddot{U}V_{ges} * 16667}$$

v : : Geschwindigkeit (km/h)
n : : Drehzahl (U/min)
l : : Abrollumfang (mm)
$\ddot{U}V_{ges}$: Gesamtübersetzungsverhältnis

Für eine Vespa PX200 mit einem 3.50-10 Reifen (l: 1357mm) bedeutet das im 4. Gang bei 6000 U/min:

$$v = \frac{6000 * 1357}{4,7 * 16667} = 103,92\ km/h$$

Umgekehrt ist es möglich, mit dieser Formel die jeweilige Drehzahl bei einer bestimmten Geschwindigkeit zu berechnen:

$$n = \frac{v * \ddot{U}V_{ges} * 16667}{l}$$

Unsere PX200 mit einem Abrollumfang von 1357mm, hat im 4. Gang bei 100 km/h folgende Drehzahl:

$$n = \frac{100 * 4,7 * 16667}{1357} = 5772\ U/min$$

Die maximal erreichbare Geschwindigkeit wird durch den Fahrwiderstrand beschränkt. Der Fahrwiderstand setzt sich aus mehreren Faktoren zusammen: Reibungswiderstand, Luftwiderstand, Steigungswiderstand und Beschleunigungswiderstand. Auch Schlupf muss berücksichtigt werden.

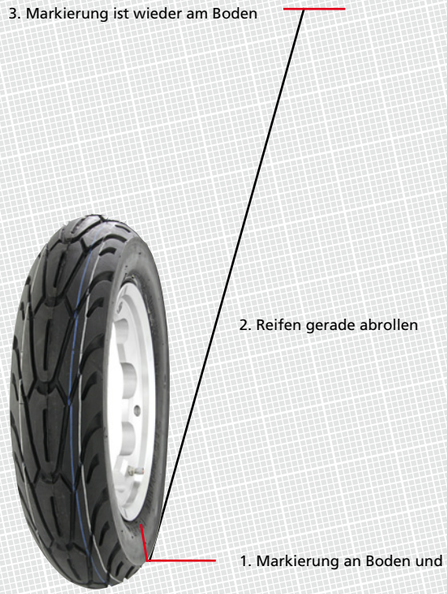
Auspuff und Getriebe

Auch der Auspuff ist ein entscheidender Faktor bei der Auswahl des passenden Getriebes. Während Standardanlagen, die auf niedrige Drehzahlen ausgelegt sind, gut mit einer längeren Übersetzung harmonieren, erzielen Resonanzauspuff (RAP) Anlagen oft mit einer kürzeren Übersetzung, die ihnen erlaubt, maximal auszudrehen, eine höhere Endgeschwindigkeit.

Hat man einen Resonanzauspuff verbaut, ist die Wahl eines passenden Getriebes besonders wichtig. Die Grundfunktion der RAP Anlagen besteht darin, die entstehende Druckwelle beim Öffnen des Auslasses zu nutzen. Sie erzeugt beim Durchlaufen des Auspuff-Konus einen Unterdruck am Auslass, der das Altgas aus dem Zylinder saugt und damit direkt die Spülung des Zylinders mit frischem Gemisch unterstützt. Erreicht die Druckwelle den Gegenkonus des RAP, wird sie reflektiert. Sie kommt dann wieder am Auslass an, wenn der Kolben zwar die Überströmer, jedoch noch nicht den Auslass verschlossen hat. Nun drückt diese Druckwelle bereits in den Auspuff gespültes Frischgas teilweise zurück und sorgt dafür, dass beim endgültigen Schließen des Auslasses bereits ein Überdruck im Zylinder herrscht. Dadurch verdichtet der Motor real stärker, als es das rein geometrische Verdichtungsverhältnis angibt.

Wenn man diesen Effekt beim 2-Takter nutzt, lässt sich seine Leistung erheblich steigern. Er tritt jedoch nur innerhalb eines mehr oder weniger großen Drehzahlfensters ein. Je höher dieses Fenster liegt, umso höher die Spitzenleistung, aber auch umso schmaler ist das nutzbare Drehzahlband. Damit das ganze fahrbar bleibt, braucht man entweder mehr Gänge, oder ein eng gestuftes Getriebe im hohen Geschwindigkeitsbereich, damit ein Drehzahlabfall bis ins Leistungsloch beim Hochschalten in den letzten Gang vermieden wird. Im unteren Geschwindigkeitsbereich kann man etwas größere Drehzahlsprünge eher verkraften, da hier die Fahrtwiderstände z.B. durch Fahrtwind noch gering sind.

Text: Jan Wittholz, Sticky







Tuning Mofa-Power

Wenn man heute eine Ciao oder Bravo durch die Stadt fahren sieht, fahren eine Portion Nostalgie und viele gute Erinnerungen mit. Fast jeder hatte mal selbst ein Mofa oder sich zumindest das vom Kumpel immer mal ausgeliehen. Heute sind die „Töffs“ Kult und eine kleine aber feine Gemeinde an Individualisten pflegt und fährt diese Zweiräder. WE HEART MOFA! Und daher haben wir einiges für die diversen Mofa Modelle lieferbar. Einen kleinen Teil davon haben wir hier für euch zusammengestellt. Weiteren Mofa Stuff findet ihr online unter www.sip-scootershop.com



M316157

Rennzylinder MALOSSI 74ccm BIG D.E.P.S. §

für PIAGGIO Ciao/PX/Bravo/Grillo

Der **MALOSSI** BIG D.E.P.S. (Double Exhaust Port and Symmatric System) gehört definitiv zu den leistungsstärksten **Tuningzylindern** für die PIAGGIO Mofas. Alu-Zylinder, Hub 43mm, 11 Überströmer, 74,6ccm, Kolbenbolzen Ø 10mm, zweigeteilter T-Steg Auslass, Kolben mit zwei 1,5mm Kolbenringen, optional 22 oder 27 mm Auslassstutzen verschraubbar (Malossi Too Bad oder Puch Auspuffanlagen), Einlasssteuerzeit: 119°/ Auslasssteuerzeit: 171°, Leistungsangabe laut Hersteller: ca. 9 PS

SIP-TIPP Das Gehäuse (Malossi oder Original) muss auf Ø 50mm aufgebohrt werden! Werkzeug gleich mitbestellen >> Art.-Nr. M606361!

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
MALOSSI 74ccm BIG D.E.P.S., Alu, für PIAGGIO CIAO/PX, KB Ø 10mm	M317522	239,00
MALOSSI 74ccm BIG D.E.P.S., Alu, für PIAGGIO Bravo/Grillo/SI/Superbravo/Boss, KB Ø 10mm	M317523	239,00
MALOSSI 74ccm BIG D.E.P.S., Alu, für PIAGGIO CIAO/PX, KB Ø 12mm	M317524	239,00
MALOSSI 74ccm BIG D.E.P.S., Alu, für PIAGGIO Bravo/Grillo/SI/Superbravo/Boss, KB Ø 12mm	M317525	239,00

Rennzylinder MALOSSI 73ccm §

für PIAGGIO Ciao/PX/Bravo/Grillo

Leistungsstarker **Tuningzylinder**, der in der Upper Class der Mofa Zylinder spielt. Grauguss Zylinder, Hub 43mm, 73ccm, Kolbenbolzen Ø12 oder Ø10mm, Auslass Ø 22mm

SIP-TIPP Wir empfehlen das MALOSSI Motorgehäuse!

Rennzylinder	Art.-Nr.	€
MALOSSI 73ccm, Guss für PIAGGIO Ciao/PX, KB Ø 10mm	M316156	98,00
MALOSSI 73ccm, Guss für PIAGGIO Ciao/PX, KB Ø 12mm	M316157	98,00
MALOSSI 73ccm, Guss für PIAGGIO Bravo/Grillo, KB Ø 10mm	M316158	98,00
MALOSSI 73ccm, Guss für PIAGGIO Bravo/Grillo, KB Ø 12mm	M316159	98,00



M317522



M576810

Vollwangenwelle MALOSSI HCP §

für PIAGGIO Boss/Ciao/PX/Bravo/Grillo/SI/Superbravo

Die hochverdichtenden **MALOSSI** **Vollwangen Kurbelwellen** mit geschmiedeter monolithischer Rotationsmasse sind konzipiert für das MALOSSI Zylindersortiment. Alle Komponenten wurden 5 Hitzebehandlungen unterworfen - somit sind Umdrehungen bis zu 16.000 U/min gewährleistet. Werden incl. Pleuellager geliefert.

Vollwangenwelle	Art.-Nr.	€
MALOSSI HCP, KB Ø 10mm	M537313	169,00
MALOSSI HCP, KB Ø 12mm	M531802	169,00



M677021



M1610870

Vergaserkit MALOSSI DELLORTO SHA 13 §

für PIAGGIO Boss/Ciao/PX/Bravo/Grillo/SI/Superbravo

Ein großer Zylinder muss dementsprechend gefüttert werden. SHA 13mm **Vergaserkits** von **MALOSSI** sind auf jeden Fall der richtige und einfachste Einstieg, denn sie passen Plug & Play auf das originale Motorgehäuse! MALOSSI Vergaserkits wurden von MALOSSI Technikern geprüft und perfekt auf das jeweilige Modell feinabgestimmt.

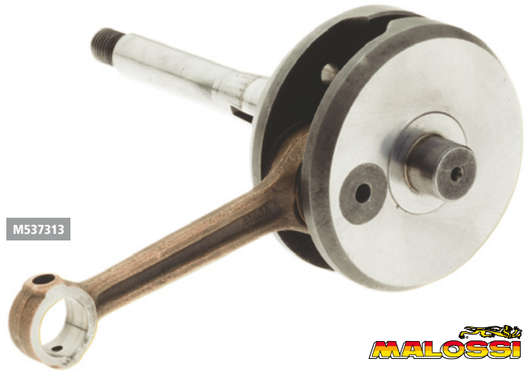
Vergaserkit	Art.-Nr.	€
MALOSSI DELL`ORTO SHA 13, für CIAO PX	M1610870	46,00
MALOSSI DELL`ORTO SHA 13, für CIAO	M1610866	47,00
MALOSSI DELL`ORTO SHA 13, für Bravo/Superbravo	M1610867	48,00
MALOSSI DELL`ORTO SHA 13, für Boss/Grillo/SI	M1610869	48,00

Motorgehäuse MALOSSI Reed Valve Membran §

für PIAGGIO Boss/Ciao/PX/Bravo/Grillo/SI/Superbravo

Hertztransplantation gefällig? Das Membran **Motorgehäuse** von **MALOSSI** wird als Kit geliefert und ist in unterschiedlichen Varianten erhältlich. Entweder für Magnetzündung oder für elektronische Zündung. Beide nicht mit Kickstarter. Lager, Dichtungen, Membrane, Stehbolzen und weitere Kleinteile sind im Lieferumfang enthalten.

Motorgehäuse	Art.-Nr.	€
MALOSSI für elektr. Zündung, mit Ansaugstutzen für SHA 13	M576810	140,00
MALOSSI für Magnet-Zündung, mit Ansaugstutzen für SHA 13	M576809	140,00



M537313

Getriebeübersetzung MALOSSI HTQ gerade verzahnt §

für PIAGGIO Boss/Ciao/PX/Bravo/Grillo/SI/Superbravo

Aufgrund der Geradeverzahnung der neuen **MALOSSI** HTQ Zahnräder können Reibungsverlust sowie Druck auf die Lager auf ein Mindestmaß reduziert werden. Schöner Nebeneffekt ist natürlich die Verlängerung der Übersetzung und somit die Steigerung der Endgeschwindigkeit.

Langes Getriebe MALOSSI gerade verzahnt, für Variomatik Fahrzeuge, >> Primärwelle 11 Zähne, Sekundärwelle „1“ 11/30 Zähne, Sekundärwelle „2“ 23 Zähne, Ausgangswelle 36 Zähne

Getriebeübersetzung	Art.-Nr.	€
MALOSSI HTQ Z11, 11/30, geradeverzahnt	M677021	139,00

Moritz, SIP beantwortet:

War's das schon?



Wir haben ne Menge weiteren Stuff für eure Mofas am Lager, auch für weniger verbreitete Modelle von Peugeot, Sachs und Herkules. Variatoren, Riemenscheiben, Keilriemen, Kupplungen, Kupplungsbeläge, Vergaser, Luftfilter, Lager, Wellendichtringe usw. Webshop checken unter **www.sip-scootershop.com**



Fahrwerk
Bremse

Wer bremst gewinnt! Nicht nur, wer viel fährt muss, viel bremsen! Auch Wenigfahrer müssen stets auf gute Bremsen achten. Eingelaufene oder korrodierte Trommeln stellen, genau wie glasige oder gar verölte Beläge, ein extrem hohes Sicherheitsrisiko dar. Bei jedem Kundendienst sollte daher der Zustand der Bremstrommel überprüft werden.

Bremstrommelhalter NIK
für Vespa PX/T5
Art.-Nr. 15199007
45,00 €



11285500

Bremstrommel

für Vespa, alle Modelle

Um optimale Bremsleistung und Sicherheit zu garantieren, sollten verschlissene Bremstrommeln unbedingt ausgetauscht werden.

Die Bremstrommeln unterscheiden sich in der Art der Ausführung. Wir geben zu den Modellbezeichnungen immer die Form der Felge an. Diese unterscheiden sich in der Größe (8", 9" und 10" jeweils in Zoll angegeben) sowie in offener oder geschlossener Ausführung.

Hintere Bremstrommeln werden häufiger getauscht. Hier ist auch der Durchmesser des Wellendichtringsitzes wichtig, da sonst Getriebeöl in die Bremstrommel fließen kann. Die meisten Bremstrommeln sind noch Made in Italy.

SIP-TIPP Neue Bremsbeläge, Mutter Bremstrommel, Splint und Wellendichtring Antriebswelle nicht vergessen. Eine neue Felge und ein neuer Reifen sind ebenfalls empfehlenswert.

SIP-COMMUNITY User Chiemgauvespa zu Art.-Nr. 11285500:
„1A. Top Qualität. Super Verarbeitung"


99304000


22676500


21594400


23208100


23208000


11047100


78744100


17744400


24219500

Bremstrommel vorne	Hersteller	Ø innen	für Felge	Art.-Nr.	€
für Vespa 50/N/L/R 1°/S/SR/90/100 1°	FA	125mm	9" geschlossen	99304000	55,00
für Vespa 50R 2°/Special V5A2-3T	CIF	125mm	9" offen	15825200	84,00
für Vespa 50 Special V5B1-4T/SR/SS/90 R/SS/100 2°/125/PV/ET3/P80/E (FR)	FA	125mm	10" offen	11285500	55,00
für Vespa PK50/S/SS/XL (I), mit Verzahnung, Schwinge vorne wie V50/PV/ET3	FA	125mm	10" offen	22676500	55,00
für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/Automatica	FA	150mm	10" offen	21594400	76,00
für Vespa 125 VN/VNA/VNB/150 VL1-2T	BAJAJ	125mm	8" geschlossen	23208100	45,00
für Vespa 150 VL3/VB1/VBA/VBB		125mm	8" geschlossen	23208000	69,00
für Vespa 125/150 Super/P150S	CIF	125mm	8" offen	11047100	79,00
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL 2°/Sprint/V/180-200 Rally	BAJAJ	150mm	10" offen	78744000	45,00
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL 2°/Sprint/V/180-200 Rally	FA	150mm	10" offen	78744100	69,00
für Vespa P80-150X/P200E/PX80-150E 1°, Ø 16mm	FA	150mm	10" offen	17744400	72,00
für Vespa P200E 2°/PX80-150E 2°/Lusso/T5, Ø 20mm	FA	150mm	10" offen	24219500	79,00

Kleinteile Bremstrommel vorne	Art.-Nr.	€
Kronenmutter Bremstrommel vorne für Vespa 50 R 2°-125/PV/ET3/PK50/S/SS/XL/XL2/ 125Super 2°/TS/150 GL/VGLA/B/Sprint/V/Super 2°/160 GS/180 SS/Rally/P150S	23140000	2,40
Distanzscheibe Bremstrommel für Vespa 50 N (D)/Special/SR (D)/SS/90/R/SS/125/PV/ET3/ 125 TS 1°/VGLA/B/150 GL/GS VS5T/Sprint/V 1°/160 GS/180 SS/Rally, d 2,0mm	13879000	1,50
Mutter Bremstrommel vorne für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2/Automatica/PX80-200E 2°/Lusso/˙98/MY/˙11/T5/Cosa	12640900	2,30
Sicherungskorb Mutter Bremstrommel vorne für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2/Automatica/PX80-200E 2°/Lusso/˙98/MY/˙11/T5/Cosa	17760900	2,30
Mutter Bremstrommel vorne für P80-150X/P200E 1°/PX80-150E 1°/P200E	78110000	3,80
Splint Bremstrommel vorne	87240000	0,60


23140000


13879000


12640900


17760900


78110000


87240000

Bremstrommel hinten	Hersteller	Ø innen	für Felge	Art.-Nr.	€
für Vespa 50/N/L/R 1°/S/SR/90/100 1°	FA	135mm	9"/10" geschlossen	79578000	53,00
für Vespa 50R 2°/Special V5A2-3T	CIF	135mm	9" offen	11285600	66,00
für Vespa 50 Special V5B1-4T/SR/SS/90 R/SS/100 2°/125/PV/ET3/P80/E (FR)		150mm	10" offen	10048400	56,00
für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2	CIF	150mm	10" offen	21599300	55,00
für Vespa PK 50XL/N Plurimatic/80/125S Automatica	PIAGGIO	150mm	10" offen	22483100	69,00
für Vespa 125 V1-33/VM/VN/VNA/VNB/150 VL/VB1/VBA/VBB		127mm	8" geschlossen	23208200	40,00
für Vespa 125/150 Super/P150S	PIAGGIO	135mm	8" offen	79766700	99,00
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 Sprint/V/Rally/P80-150X/PX80-200E, Wellendichtringsitz 27mm		150mm	10" offen	19443300	50,00
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 Sprint/V/Rally/P80-150X/PX80-200E, chrom, Wellendichtringsitz 27mm §		150mm	10" offen	19443310	52,00
für Vespa PX80-200 E Lusso 1°/T5 (˙83-˙88), Wellendichtringsitz 30mm, außen		150mm	10" offen	24277220	49,00
für Vespa PX80-200 E Lusso 1°/T5 (˙83-˙88), chrom, Wellendichtringsitz 30mm, außen §		150mm	10" offen	24277210	52,00
für Vespa PX80-200 E Lusso 1°/T5 (˙83-˙88), Wellendichtringsitz 30mm, außen	PIAGGIO	150mm	10" offen	24277200	64,00
für Vespa PX80-200 E Lusso 2°/T5 (˙88-), Wellendichtring innenliegend	PIAGGIO	150mm	10" offen	24277240	86,00
für Vespa T5, Wellendichtring innenliegend	FA	150mm	10" offen	24547400	64,00
für Vespa Cosa 1/2 125-200	FA	170mm	10" offen	22911400	100,00


79578000


11285600


10048400


21599300


22483100


23208200


79766700


19443300

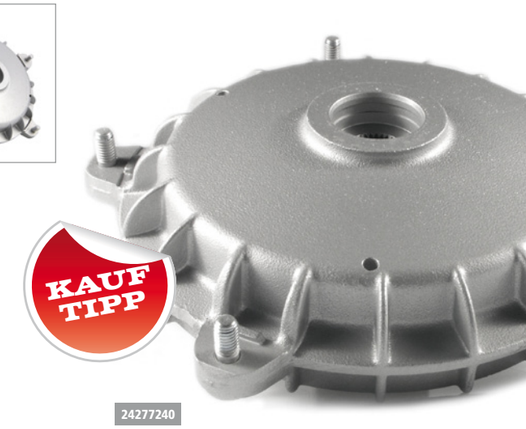

19443310


24277200


24277210


24547400


22911400



24277240

Bremstrommel für Scheibenbremsmodelle			Art.-Nr.	€
LML	Bremstrommel, Ø 20mm, mit Lager	für LML Star/Deluxe/DLX/Stella/4T 125/150	47216360	105,00
PIAGGIO	Bremstrommel, Ø 20mm, Sternform	für Vespa PX125-200 E `98/MY/`11/GRIMECA NT/PX`98	56376200	119,00



56376200





Bremstrommel GRIMECA/SERIE PRO

für Vespa PX 125-200 E `98/MY/2011

Die Überraschung war groß, als PIAGGIO Ende der 90er die PX mit einer Scheibenbremse ausstattete. Endlich eine gut dosierbare und starke Vorderbremse. Doch warum in Sternoptik? Vorne der 5-zackige Stern, hinten die alte Bremstrommel.

Wir haben uns des Problems angenommen und **GRIMECA** hat für uns eine **Bremstrommel** produziert, welche die Optik der klassischen **GRIMECA** Scheibenbremse hat und auf alle PX´98/MY Scheibenbremsen passt.

Die Vespa bekommt damit wieder das schöne klassische Bild ihrer Vorfahren. Perfetto!

Alternativ kann man auch die modifizierte **SERIE PRO** Bremstrommel für die PX´98 Scheibenbremse nehmen.

56376300



56376200



39041000

Bremstrommel	Art.-Nr.	€
SERIE PRO §	56376300	139,00
GRIMECA NT	39041000	119,00

Staubschutzkappe

Ein kleines, aber feines Teil, das oftmals vernachlässigt wird.

Staubschutzkappe		Ausführung	Ø	Art.-Nr.	€
vorne	für Vespa 50 Special V5B1-4T/SS/90 R/SS/100 2°/125/PV/ET3	chrom	36mm	87220000	3,80
vorne	für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/Automatica	schwarz	39mm	87266300	3,60
vorne	für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/Automatica	chrom	39mm	87221500	8,80
vorne	für Vespa 125-150 Super/P150S	chrom	40mm	87223000	4,70
vorne	für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/GS VS5T/Sprint/V/160 GS/180 SS/Rally/P200E 2°/PX80-150 E 2°/Lusso/`98/MY/`11/T5	chrom	36mm	87220000	3,80
vorne	für Vespa P80-150X/P200E 1°/PX80-150 E 1°	chrom	30mm	87210000	4,20
vorne	für Vespa P80-150X/P200E 1°/PX80-150 E 1°	weiß	30mm	87211000	3,30
vorne	für Vespa P200E 2°/PX80-150 E 2°/Lusso/`98/MY/`11/T5/Cosa 2	schwarz	39mm	87221000	5,80
vorne	für Vespa P200E 2°/PX80-150 E 2°/Lusso/`98/MY/`11/T5/Cosa 2	chrom	39mm	87221500	8,80
hinten	für Vespa 100 2°/125/PV/ET3	chrom	36mm	87220000	3,80
hinten	für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/Automatica	schwarz	39mm	87266300	3,60
hinten	für Vespa 125-150 Super/P150S	chrom	40mm	87223000	4,70
hinten	für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 VGLA/B/GL/GS VS5T/Sprint/V/160 GS/180 SS/Rally/PX80-150X/PX80-200E/Lusso/`98/MY/`11/T5	chrom	36mm	87220000	3,80
hinten	für Vespa PX80-150X/PX80-200E/Lusso/`98/MY/`11/T5/Cosa	grau	36mm	87222000	3,30
vorne & hinten	Abdeckkappe Bremstrommel für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/125 GT/GTR/TS/150 GL 2°/Sprint/V/180-200 Rally/PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11/T5, , Lochabstand: 123mm, 2 Stück	chrom	innen 44mm außen 150mm	PV1807	25,00
hinten	Staubschutzblech Bremstrommel hinten für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL 2°/Sprint/V/180-200 Rally/PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11/T5	chrom		78485000	11,90

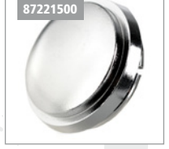
87220000



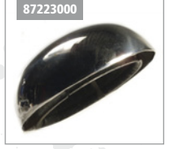
87266300



87221500



87223000



87211000



87210000



87221000



87222000



PV1807



78485000



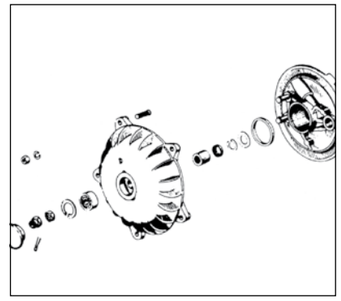


Mutter Bremstrommel und Splint nicht vergessen!

Kronenmutter	Art.-Nr. 23140000	2,40 €
Mutter	Art.-Nr. 8720000	2,40 €
Splint	Art.-Nr. 8724000	0,60 €

ERSATZTEILKATALOG : EXPLOSIONSZEICHNUNGEN

Weitere Ersatzteile für Bremstrommeln unter
www.sip-scootershop.com/ersatzteile



Bremsbacken

Bremsbacken Lambretta		Hersteller	Art.-Nr.	€
vorne	für Lambretta 125-175 LI/SX	NEWFREN	87343100	20,00
vorne	für Lambretta 125-175 LI/SX „ANTIAQUA“	NEWFREN	87343200	29,00
vorne	für Lambretta DL/GP 125-200ccm	MEC EUR	87344000	15,70
vorne	für Lambretta LI/SX, TV 175	MEC EUR	87343000	15,70
vorne	für Lambretta DL/GP/TV 200ccm, für Scheibenbremse	MEC EUR	87342000	14,50
hinten	für Lambretta 125-175 LI/SX, TV 175 2°	NEWFREN	87343100	20,00
hinten	für Lambretta 125-175 LI/SX, TV 175 2° „ANTIAQUA“	NEWFREN	87343200	29,00
hinten	für Lambretta DL/GP 125-200ccm	MEC EUR	87344000	15,70
hinten	für Lambretta DL/GP/TV 175	MEC EUR	87343000	15,70

87344000



87343000



87342000



Bremsbacken PIAGGIO Ape		Hersteller	Art.-Nr.	€
vorne & hinten	für Piaggio Ape Car/P2 (6 Stück)	F.A. Italia	10886000	48,00
vorne & hinten	für Piaggio Ape 50 (2 Paar)	CIF	10881000	25,70
vorne & hinten	für Piaggio Ape Poker (8 Stück)	NEWFREN	10887000	61,00
vorne & hinten	für Piaggio Ape TM/P602/P703/Diesel (3 Paar)	NEWFREN	10882000	53,00
vorne	für Piaggio Ape P50/150/C4/Pentaro	NEWFREN	10883000	10,40
hinten	für Piaggio Ape 150/C4/Pentaro (1 Paar)	NEWFREN	10884000	33,00

10886000



10881000



10887000



10882000



10883000



Bremsbacken

für Vespa, alle Modelle

Wer bremst gewinnt! Nicht nur, wer viel fährt, muss viel bremsen! Auch Wenigfahrer müssen stets auf gute Bremsen achten. Glasige oder gar verölte Beläge stellen ein extrem hohes Sicherheitsrisiko dar. Meistens sind in erster Linie die **Bremsbacken** für eine schlechte Bremsleistung verantwortlich. Richtig gefährlich wird es, wenn gar kein Belag mehr auf den Backen ist und Metall auf Metall „bremst". Verkeilen sich die Backen in der Trommel, ist ein unfreiwilliger Abstieg vorprogrammiert. Bei jedem Kundendienst sollten daher die Bremsbacken gewechselt werden. Bremsbeläge für Trommelbremsen heißen bei uns Bremsbacken.

Wir führen Bremsbacken für alle Vespamodelle von unterschiedlichen italienischen Herstellern. Sehr empfehlenswert sind die „AntiAQUA"-Backen von **NEWFREN**. Ursprünglich wurden sie für den Offroadbereich entwickelt. Um auch unter schwierigsten Bedingungen eine bestmögliche Performance der Bremsbacken zu gewährleisten, sind in die Oberfläche der Beläge Rillen eingearbeitet worden, die Feuchtigkeit und Verunreinigungen von der Trommel entfernen und zusätzlich eine bessere Kühlung des Belags zur Folge haben. Die Bremsbacken werden immer paarweise geliefert.

Hinweis: Bremsbeläge entfalten ihre volle Bremskraft, wenn sie auf die Bremstrommel eingeschliffen sind. Dies bei den ersten Kilometern beachten und häufiger und bewusst bremsen.

SIP-TIPP Neue Sicherungsclips und Federn mitbestellen.

Toni, SIP beantwortet:



Wann muss ich die Bremsbacken/-beläge wechseln?

- sobald die Bremsleistung nachlässt
- ein Ruckeln beim Bremsen auftritt
- die Backen/Beläge stark abgenutzt sind bzw tiefe Riefen aufweisen
- die Beläge verölt oder verglast sind
- laut PIAGGIO Bedienungsanleitung spätestens alle 5000km Sichtprüfung machen. Wir empfehlen früher und auch vor jeder großen Fahrt.



Bremsbacken, vorne	Hersteller	Größe	Breite	Ø Bremstrommel	Aufnahme	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50/S/SS/XL	FA	8"/9"/10"	18mm	125mm	1	87340000	6,50
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50/S/SS/XL, „AntiAQUA"	NEWFREN	8"/9"/10"	18mm	125mm	1	87341100	8,80
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50/S/SS/XL	PIAGGIO	8"/9"/10"	18mm	125mm	1	87341200	14,90
für Vespa PK50/S/XL/2 (D)/PK50 XL FL/HP/N/Rush/PK80-125/S/XL/XL2/Automatica	FA	10"	25mm	150mm	2	87330000	7,60
für Vespa PK50/S/XL/2 (D)/PK80-125/S/XL/XL2/Automatica, „AntiAQUA"	NEWFREN	10"	24mm	150mm	2	87335000	10,80
für Vespa PK50/S/XL/2 (D)/PK80-125/S/XL/XL2/Automatica	PIAGGIO	10"	25mm	150mm	2	87333000	16,90
für Vespa 98/125 V1-Super/150 VL-Super/P150S *	FA	8"/9"/10"	18mm	125mm	1	87340000	6,50
für Vespa 98/125 V1-Super/150 VL-Super/P150S, * „AntiAQUA"	NEWFREN	8"/9"/10"	18mm	125mm	1	87341100	8,80
für Vespa 98/125 V1-Super/150 VL-Super/P150S	PIAGGIO	8"/9"/10"	18mm	125mm	1	87341200	14,90
für Vespa 125 GT-TS/150 GS-Sprint V/160 GS/180 SS/Rally **	FA	10"	24mm	150mm	1	87590000	18,50
für Vespa 125 GT-TS/150 GS-Sprint V/160 GS/180 SS/Rally **, „AntiAQUA"	NEWFREN	10"	24mm	150mm	1	87591000	20,80
für Vespa 125 GT-TS/150 GS-Sprint V/160 GS/180 SS/Rally **	PIAGGIO	10"	24mm	150mm	1	87592000	24,90
für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/T5	FA	10"	25mm	150mm	2	87330000	7,60
für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/T5, „AntiAQUA"	NEWFREN	10"	24mm	150mm	2	87335000	10,80
für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/T5	PIAGGIO	10"	25mm	150mm	2	87333000	16,90
für Vespa Cosa 1/2 125-200	NEWFREN	10"	25mm	170mm	2	10856000	23,00
für Vespa Cosa 1/2 125-200, „AntiAQUA"	NEWFREN	10"	25mm	170mm	2	10856100	26,00

* für Vespa 98/125 V1-33/VU/VM/VN/Hoffmann/VNA/VNB/ACMA/Super/150 VL/VB/VBA/VBB/Super/P150S *
** für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GS/VD/VGLA/B/GL/Sprint/V/160 GS/180 SS/Rally







Bremsbacken, hinten	Hersteller	Größe	Breite	Ø Bremstrommel	Aufnahme	Art.-Nr.	€
für Vespa 50 N/L/R/S/Special V5A2-3T/SR/90/100 1°	FA	9"	20mm	135mm	2	87560000	10,70
für Vespa 50 N/L/R/S/Special V5A2-3T/SR/90/100 1°, „AntiAQUA"	NEWFREN	9"	20mm	135mm	2	87561000	13,20
für Vespa 50 N/L/R/S/Special V5A2-3T/SR/90/100 1°	PIAGGIO	9"	20mm	135mm	2	87562000	16,90
für Vespa 50 Special V5B/SR/SS/90 R/SS/100 2°/125/PV/ET3	FA	10"	24mm	150mm	2	87550000	6,50
für Vespa 50 Special V5B/SR/SS/90 R/SS/100 2°/125/PV/ET3	NEWFREN	10"	24mm	150mm	2	87551000	9,10
für Vespa 50 Special V5B/SR/SS/90 R/SS/100 2°/125/PV/ET3 „AntiAQUA"	NEWFREN	10"	24mm	150mm	2	87552000	9,90
für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2	FA	10"	25mm	150mm	2	87330000	7,60
für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2, „AntiAQUA"	NEWFREN	10"	25mm	150mm	2	87335000	10,80
für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2	PIAGGIO	10"	25mm	150mm	2	87333000	16,90
für Vespa PK50XL/N/80S/125S Automatica/Plurimatic, 1 Stück	PIAGGIO	10"	24mm	150mm	2	87341000	10,10
für Vespa 125 V1-VNB3T/150 VL-VBB1T *	NEWFREN	8"	23mm	127mm	1	87570000	19,20
für Vespa 125 V1-VNB3T/150 VL-VBB1T *, „AntiAQUA"	NEWFREN	8"	23mm	127mm	1	87571000	21,50
für Vespa 150 GS VS1-4T/VDT1S/VD/VGLA/B	FA	10"	24mm	150mm	1	87590000	18,50
für Vespa 150 GS VS1-4T/VDT1S/VD/VGLA/B, „AntiAQUA"	NEWFREN	10"	24mm	150mm	1	87591000	20,80
für Vespa 150 GS VS1-4T/VDT1S/VD/VGLA/B	PIAGGIO	10"	24mm	150mm	1	87592000	24,90
für Vespa 125-150 VNB4-6T/VBB2T	NEWFREN	8"	23mm	127mm	2	87580000	16,70
für Vespa 125/150 Super/P150S	FA	8"	28mm	135mm	2	87610000	22,40
für Vespa 125/150 Super/P150S, „AntiAQUA"	NEWFREN	8"	28mm	135mm	2	87611000	26,20
für Vespa 125 GT-TS/150 GS VS5T-Sprint V/160 GS/180 SS/Rally/PX/T5 **	FA	10"	25mm	150mm	2	87330000	7,60
für Vespa 125 GT-TS/150 GS VS5T-Sprint V/160 GS/180 SS/Rally/PX/T5 **, „AntiAQUA"	NEWFREN	10"	25mm	150mm	2	87335000	10,80
für Vespa 125 GT-TS/150 GS VS5T-Sprint V/160 GS/180 SS/Rally/PX/T5 **	PIAGGIO	10"	25mm	150mm	2	87333000	16,90
für Vespa Cosa 1/2 125-200 125-200	NEWFREN	10"	25mm	170mm	-	10872000	18,20
für Vespa Cosa 1/2 125-200, „AntiAQUA"	NEWFREN	10"	25mm	170mm	-	10872100	22,90

* für Vespa 125 V1-33/VM/VN/VNA/VNB1-3T/150 VL/VB/VBA/VBB1T/VGL1 ** für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GS VS5T/GL/Sprint/V/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/'98/MY/'11/T5





















Scheibenbremse GRIMECA §

für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2/Automatica/PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5

Jeder kennt diese Situation: selbst nach erneuerten Bremsbelägen und dem Fetten aller Betätigungselemente kommt der Roller mit Müh und Not durch den TÜV, da die Bremswirkung nicht dem entspricht, was der TÜV-Prüfer von Motorrädern gewohnt ist. Sind die Trommelbremsen dann auch noch feucht, durch lange Passabfahrten heiß gebremst oder schwer beladen, wird es sogar gefährlich. Abhilfe schafft hier eine Scheibenbremse.

Die **GRIMECA Classic NT Scheibenbremse** verbessert die Bremsleistung der VESPA in wesentlichem Maße und ist daher erste Wahl für Tuner und Vielfahrer.

Sie ist die Weiterentwicklung der Classic Scheibenbremse und wird exklusiv für SIP produziert.

Gegenüber der GRIMECA Classic bietet die neue NT Version deutlich mehr Variationsmöglichkeiten von Bremsscheiben und Bremsbelägen, sei es nun eine Wave Scheibe oder echte Rennbeläge mit ABE. Der deutlich größere Bremskolben mit 30mm sorgt für ein „satteres" Dosieren und eine hervorragende Bremswirkung. Die optimierte Tachowellenführung verhindert das Schleifen der Tachowelle an der Bremsscheibe. Die Scheibenbremse ist teilhydraulisch, d.h. die Betätigung des an der Lenksäule zu befestigenden Hauptbremszylinders erfolgt über einen Bremsseilzug. Die Montage ist einfach.

Die GRIMECA NT Scheibenbremse ist für die PX/T5 Modelle mit 16 und 20mm Achsdurchmesser erhältlich! Für Vespa PK Modelle muss die Stoßdämpferaufnahme minimal nachgearbeitet werden, da die PK Modelle einen anderen Lochabstand des Stoßdämpfers aufweisen. Mit einer PK-Umrüstgabel kommen alle Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/Rally Modelle in den Bremsgenuss. Für das Vorgängermodell wurde ein TÜV-Gutachten erstellt, das für die aktuelle nicht mehr gilt. Die mitgelieferte Kopie hilft jedoch bei der TÜV-Eintragung in den meisten Fällen weiter.

Die Scheibenbremse der Vespa PX ´98 wird ebenfalls von GRIMECA produziert. Die Bremsscheibe und -beläge sind mit der GRIMECA NT identisch. Auch bei dieser Bremse hat man eine perfekte Bremswirkung. Die sternförmige Bremstrommel gibt den PX`98/MY/´11 Modellen das typische Aussehen und ermöglicht die Verwendung eines Kettenschlosses. Wer sich mit der moderneren Optik nicht anfreunden will, kann der Bremse mit der modifizierten SERIE PRO Bremstrommel oder der GRIMECA NT Bremstrommel eine Oldschool Optik verpasssen.

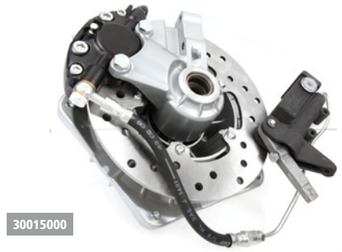
Hinweis: Die Scheibenbremskits sind bereits fertig befüllt und entlüftet. Beim Transport kann jedoch trotzdem Luft ins System gelangen. Wir empfehlen daher Bremsflüssigkeit mitzubestellen und zu entlüften. Eine Einbauanleitung mit Entlüftung ist beim Artikel im Webshop unter Artikelinfo Download zu finden.

FAZIT Die wegweisenden Features kombiniert mit der hohen Fertigungsgüte der Firma GRIMECA ergeben die wohl beste Bremse für die klassischen Vespamodelle.

SIP-TIPP Bremsflüssigkeit Art.-Nr. 30020000 mitbestellen. Alle Modelle - außer PX`98/MY/´11 – benötigen noch die Ritzelführung Tachoschnecke PX`98/MY Art.-Nr. 56405300 und die Tachoschnecke Art.-Nr. 94430000. Wer mehr will, rüstet auf Vollhydraulik um: Modularbremsleitung ABM Art.-Nr. 30055000 und Hauptbremszylinder PX`98 Art.-Nr. 56378800.

Testbericht Grimeca Test Motoretta Nr. 19:
„Die gute Bremsleistung der PX Lusso Vorderradbremse wird bei wesentlich besserer Dosierbarkeit um 40% übertroffen"."

SIP-COMMUNITY User martony1 über Art.-Nr. 30017000:
„Endlich Bremsen. Schnelle Montage, dann Bremsflüssigkeit auffüllen, entlüften und fertig. Super Bremswirkung"


30015000




30017000



Scheibenbremse GRIMECA vorne		Farbe	Ø	Art.-Nr.	€
Classic NT	für Vespa P80-150X/P200E 1°/PX80-150E 1°	silber	16mm	30005000	379,00
Classic NT	für Vespa P80-150X/P200E 1°/PX80-150E 1°	schwarz	16mm	30007000	379,00
Classic NT	für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2/Automatica/P200E 2°/PX80-150E 2°/Lusso/´98/MY/´11/T5	silber	20mm	30015000	379,00
Classic NT	für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2/Automatica/P200E 2°/PX80-150E 2°/Lusso/´98/MY/´11/T5	schwarz	20mm	30017000	379,00
PX`98	für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2/Automatica/P200E 2°/PX80-150E 2°/Lusso/´98/MY/´11/T5	silber	20mm	30900000	369,00

Ersatzteile für Scheibenbremsen			Art.-Nr.	€
GRIMECA NT	Bremstrommel, Ø 16mm	für Vespa P80-150X/P200E 1°/PX80-150E 1°	39031000	119,00
GRIMECA NT	Bremstrommel, Ø 20mm	für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2/Automatica/P200E 2°/PX80-150E 2°/Lusso/´98/MY/´11/T5	39041000	119,00
GRIMECA	Hauptbremszylinder, halbhydraulisch	für GRIMECA Classic/NT/PX`98	17620000	109,00
GRIMECA	Seilzug Bremse, vorne, mit Hülle		30000015	9,90
GRIMECA	Montagekit Hauptbremszylinder halbhydraulisch am Lenkrohr, Ø20mm	für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2/Automatica/P200E 2°/PX80-150E 2°/Lusso/´98/MY/´11/T5	30000012	17,90
GRIMECA	Montage Kit Bremsscheibe 5 Schrauben/Sprengringe	für Vespa PX125-200 E `98/MY/´11/GRIMECA NT/PX`98	30000017	3,90
GRIMECA	Dichtsatz Hauptbremszylinder halbhydraulisch		80705376	7,90

Weitere Ersatzteile für GRIMECA Scheibenbremsen unter **www.sip-scootershop.com**


39031000


17620000


30000012

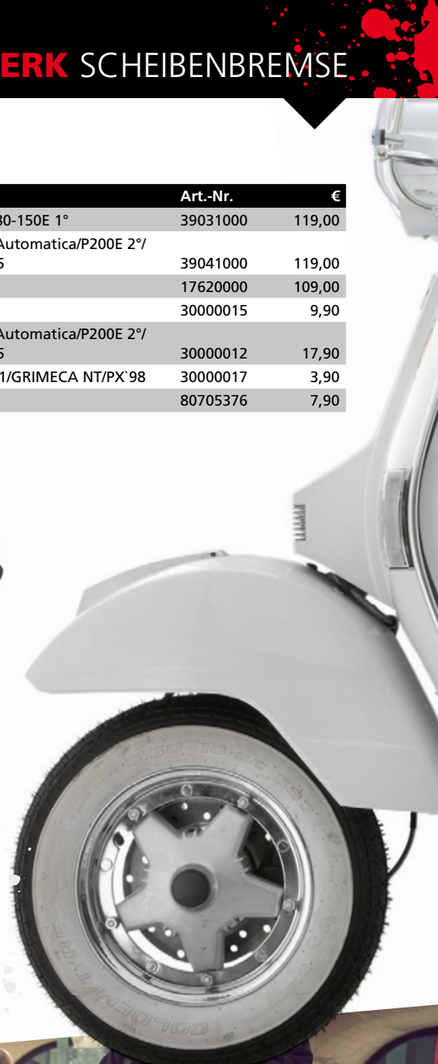

30000015


80705376


30900000



Edelstahlabdeckung
Verschönert den öden halbydraulischen Hauptbremszylinder.
Art.-Nr. 17621000 12,90 €





§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Bremsscheiben §

für Vespa PX 125-200 E `98/MY/2011 und GRIMECA NT

Sobald die Bremsscheibe erste Verschleißerscheinungen aufweist, sollte sie unbedingt gewechselt werden. Es muss nicht immer nur mit der Kilometerleistung zusammenhängen, dass sich die Scheibe abnutzt. Auch die extremen Temperaturunterschiede (durch scharfes Bremsen, dann wieder schnelles Abkühlen) führen zu Rissen oder Riefen. Die Oberfläche der Scheibe muss eben und gleichmäßig sein.

Für die Vespamodelle ist eine große Auswahl an **Bremsscheiben** lieferbar. Alle Scheiben haben das Maß Ø 200/97mm und eine 5-Loch Befestigung.

Bei den Standard Bremsscheiben hat man die Wahl zwischen **RMS** und **PIAGGIO**.

Bei den Race Bremsscheiben gibt es folgende Highlights:

GALFER Wave: Die spezielle "Wave Form" der GALFER Scheibe leitet die Wärme deutlich besser ab und verhindert dadurch ein Überhitzen der Bremsanlage und optimiert die Verzögerung. Die Extreme liefert noch brachialere Verzögerungswerte und eine absolut edle Optik.

Die Einfräsungen in der Bremsscheibe sorgen für das außerordentlich starke Bremsverhalten. Natürlich wird dadurch die Abnutzung der Bremsbeläge etwas stärker, deswegen empfehlen wir für eine optimale Bremswirkung mit gleichzeitig geringem Verschleiß Sinterbremsbeläge zu verwenden.

POLINI RAVE/ROAD: In Kooperation mit dem Bremshersteller Braking kam eine 5-fach schwimmend gelagerte und gelaserte Wave-Bremsscheibe heraus. Perfekt in Verbindung mit Race-Bremsbelägen. Die Road-Version verfügt über geräuschdämpfende Federn

MALOSSI WHOOP: Radikales Design, Edelstahl, starke Anfangsbremswirkung, hohe Wärmeableitfähigkeit durch große Oberfläche, keine Verformung bei hitzebedingter Ausdehnung, gute Selbstreinigung von Scheibe und Belag. Für alle Wetter- und Geländebedingungen!

FREIT Die Race Bremsscheiben lassen den Vorderreifen qualmen.

SIP-TIPP Neue Bremsbeläge mitbestellen!

R22516016



Bremsscheiben für Scheibenbremse GRIMECA Classic NT/PX`98		Art.-Nr.	€
Standard	RMS	R22516016	47,00
Standard	PIAGGIO	56324600	55,00
Race	GALFER Wave	GF650W	70,00
Race	GALFER Wave Extreme, §	GF650RW	142,00
Race	POLINI ROAD, §	P1750006	85,00
Race	POLINI RACE, §	P1750007	89,00
Race	MALOSSI WHOOP, §	M6212604	82,00

56324600



GF650W



P1750007



M6212604



GF650RW



P1750006



Bremsscheiben §

für GRIMECA Classic

Alle GRIMECA Classic Scheibenbremsen bis ca. 2010 waren mit einer suppentellerförmigen Bremsscheibe ausgestattet.

Bevor GRIMECA die Produktion dieser Scheibenbremse eingestellt hat, haben wir uns noch die Restbestände dieses Ersatzteils gesichert.

Da die Bremsscheibe ein Verschleißteil ist, sollte man sich diese sichern. Wir können nur so lange liefern, wie der Vorrat reicht.

Bremsscheibe für Scheibenbremse GRIMECA Classic		Art.-Nr.	€
Standard	GRIMECA	30090000	85,00

30090000



§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Bremsbeläge §

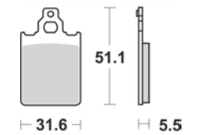
für GRIMECA/SIP Bremszange

Bremsbeläge und Bremsscheiben sind wichtige, sicherheitsrelevante Bauteile. Unbedingt die Wartungsintervalle an den Bremsanlagenkurz zu halten. **RMS**, **GALFER** und **LUCAS** liefern günstige Bremsbeläge in Erstausrüsterqualität, mit KBA Nummer.

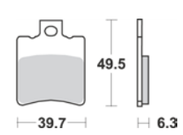
Die **SPORT Beläge** von GALFER, BRAKING und MALOSSI sind organische Bremsbeläge für den alltäglichen Gebrauch. Längere Lebensdauer, sehr gute Verzögerung.

Die **RACING Beläge** von GALFER sind Semi-Metall Bremsbeläge in sehr hochwertiger Qualität. Durch die spezielle Legierung kommt der Belag mit erhöhter Hitzeentwicklung besser zurecht und eignet sich dadurch für sportliche Fahrweise. Alle GALFER Beläge sind mit einer KBA Nummer versehen und dürfen legal im Straßenverkehr eingesetzt werden. Die MALOSSI MHR sind aus Kohle-/Metallfasermischung und für die Rennstrecke wie auch Straßengebrauch entwickelt: hervorragendes Trocken- und Nassbremsverhalten, ruhiger Bremsfinger und vorsichtiges Einbremsen nötig. Die MALOSSI MHR SYNT sind aus Sintermetall für extreme Einsatzbereiche und Rennsport: hoher Reibwert auch bei niedrigen Temperaturen, hohe Langlebigkeit.

für GRIMECA Classic/NT/PX`98



für Bremszange SIP:



GF1054



GF1051



Bremsbeläge		GRIMECA Classic/NT/PX`98 Art.-Nr.	€	Bremszange SIP Art.-Nr.	€
Standard	RMS	R22510016	10,90	R22510019	10,50
Standard	GALFER	GF152	13,50	GF153	11,20
Standard	LUCAS	MCB651	19,90	-	
Sport	GALFER	GF2154	14,90	GF1054	12,90
Sport	BRAKING, §	SM760	16,90	-	
Sport	MALOSSI, §	M629017	10,90	M629011	8,90
Racing	GALFER	GF2151	16,90	GF1051	14,90
Racing	MALOSSI MHR, §	M629088	11,90	M629082	9,90
Racing	MALOSSI MHR SYNT, §	-		M6212176	14,90

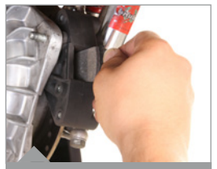
Scheibenbremse entlüften und Bremsbeläge wechseln



Rad demontieren. Schwarze Kunststoffschutzkappe der Bremszange abnehmen und C-Clip des Bremsbelagpins entfernen. Vorsicht, springt gern weg.



Bremsbelagpin herausziehen, Federblech entfernen.



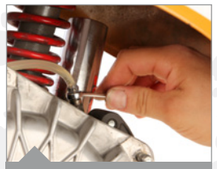
Flachschraubenzieher zwischen alten Bremsbelag und Bremsscheibe stecken und die Beläge beidseitig zurück drücken und Beläge entnehmen.



Neue Beläge einsetzen und auf der Rückseite/ Flanken, an denen der Belag die Bremszange berührt, mit Kupferpaste Art. 301000 dünn einschmieren.



Entlüften: Schraube der Montageschelle an der Lenksäule lösen und Hauptbremszylinder nach außen drehen. Druckgeberdeckel aufschrauben.



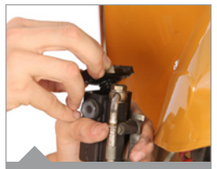
Schraubnippel am Seilzug lösen um den ganzen Hebelweg des Druckgebers nutzen zu können.



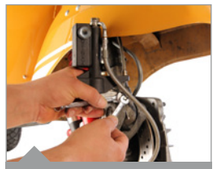
Entlüftungspumpe Art.-Nr. SB100501 im gedrückten Zustand auf Schraubnippel an der Bremszange aufsetzen und Entlüftungsschraube öffnen.



Geber nun betätigen und auf die Blasen im Schlauch achten. Erst wenn keine Blasen mehr austreten kann die Entlüftungsschraube, im gedrückten Geber-Zustand, geschlossen werden.



Beim Pumpen immer darauf achten, dass das Niveau der Bremsflüssigkeit (Art. M7613464B) im Behälter nicht unter die Glasmarke fällt-Bremsflüssigkeit rechtzeitig Nachfüllen!



Am Schluss nochmals das Niveau der Flüssigkeit im Geber kontrollieren. Deckel wieder aufmontieren und Geber in der Ausgangsposition fest ziehen.

Hauptbremszylinder GRIMECA

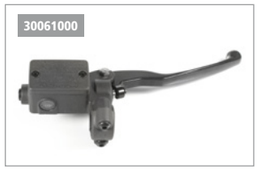
für Vespa, alle Modelle

Eine Scheibenbremse ist mit das Beste, was man seinem Vespa Fahrwerk gönnen kann. Wenn man sie dann noch auf Vollhydraulik umrüstet ist man im Bremshimmel angekommen. Der Druckpunkt ist sehr exakt, die Betätigung sehr leicht, die Kraftübertragung perfekt. Wir bieten unterschiedliche **Hauptbremszylinder** von GRIMECA an. Die qualitativ sehr hochwertigen HBZ haben ein sehr gutes Preis-/Leistungsverhältnis. Wir führen unterschiedliche Druckkolben. Der Druckkolben sollte mindestens Ø 11mm und maximal Ø 13mm haben. Der Ø 11mm ist sehr klein und unauffällig. **Die PX`98 Version** wird an den PX`98 Lenker oder eine entsprechende Aufnahme geschraubt, die übrigen werden auf dem Gasrohr befestigt. Bei allen Vespamodellen außer bei der PX`98/`MY/`11 - muss der Lenker modifiziert werden.

SIP-COMMUNITY User SIP_Australia1 über Art.-Nr. 30060000:
„Grimeca is always good quality! This was purchased as part of a conversion for PX200. Gone is the headstock and on goes the motorcycle handlebars, Already have the MBD gearchanger which seems to work well."

Hauptbremszylinder GRIMECA, vorne, rechts	Art.-Nr.	€
Ø 11mm	30060000	62,00
Ø 12mm, für Vespa PX`98/MY/`11, mit Schraubbefestigung	56378800	69,00
Ø 12mm	30061000	72,00
Ø 12mm, für externen Ausgleichsbehälter	GR359221	72,00
Ø 13mm	GR359220	72,00







Hauptbremszylinder SIP §

für Vespa, alle Modelle

Das Thema störte uns schon lange: An jeder Customkiste sind schwarze Hauptbremszylinder verbaut. Es gibt keine HBZ in Aluminium - zumindest nicht im preislich angenehmen Rahmen . Wir konnten auch GRIMECA nicht dazu bewegen, für uns eine Version in Aluminium poliert zu machen. Daher haben wir den **HBZ Vespa `98/MY** in CNC fräsen lassen. Der Winkel des Hebels ist zudem nach unten gesenkt. Er ist bequem zu betätigen.



SIP-COMMUNITY User Lamppy über Art.-Nr 56370000:
„Great on!!! Better position!!!"

Hauptbremszylinder SIP, vorne, rechts	Art.-Nr.	€
Ø 12mm, für Vespa PX`98/MY/`11, mit Schraubbefestigung	56370000	179,00











Bremspumpenhalter für Hauptbremszylinder am Lenker, §	Art.-Nr.	€
für Vespa 50 N/L/R/S/90/125 PV/ET3	56377540	35,00
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/180 SS/Rally	56377530	35,00
für Vespa 150 VBA/VBB/160 GS	56377520	35,00
für Vespa PX80-200/PE/Lusso, passt auch für Vespa PK50-125 S	56377510	35,00
für GRIMECA`98 HBZ, Lenker, für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/160GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso, PK	56377500	35,00

Abdeckung Hauptbremszylinder für Hauptbremszylinder PX`98/MY/`11, Aluminium CNC	Art.Nr.	€
aluminium eloxiert	563788A0	14,90
gold eloxiert	563788G0	14,90
schwarz eloxiert	563788S0	14,90
schwarz matt eloxiert	563788SM	14,90



Bremsleitung ABM

für Vespa, alle Modelle

Kein Vollhydraulik-Umbau ohne **Stahlflex-Bremsleitung**. Mit diesen ist ein Platzen oder Reißen nahezu unmöglich. Auch sind Temperaturschwankungen überhaupt kein Problem. Durch das Edelstahlgewebe und die PTFE Innenbeschichtung ist ein exakter Druckpunkt deutlich spürbar und die Leitung kann kein Wasser ziehen. Außerdem wird eine Ausdehnung der Leitung verhindert und poröse oder aufgequollene Leitungen gehören der Vergangenheit an. PX`98/MY/`11 Fahrern empfehlen wir ebenfalls den Austausch ihrer Gummileitung.

Die Bremsleitungen des deutschen Herstellers **ABM** sind fertig verpresst und werden **mit TÜV-Gutachten** geliefert. Sie können perfekt durch die Lenksäule gezogen werden. Die Anschlüsse werden danach erst verschraubt. Ein Verkratzen des Lackes wird durch die Ummantelung der Stahlflexleitungen verhindert. Die Leitung gibt es in unterschiedlichen Farben und Längen.

SIP-TIPP Passenden Hauptbremszylinder und Bremsflüssigkeit nicht vergessen. Mit farbigen Banjos wird das Customizing perfekt.











Bremsleitung ABM Modular	Ummantelung: transparent	rot	orange	carbon	schwarz	weiß	€
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2/Automatica, L 1350mm, 20°, Stirnverschraubung, für GRIMECA `98 HBZ	30056000	30056100	30056200	30056300	30056400	30056500	79,00
für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11/T5, L=1450mm, 20°, Stirnverschraubung, für GRIMECA `98 HBZ	30055000	30055100	30055200	30055300	30055400	30055500	79,00
für GRIMECA halbhydraulisch, , L 410mm, 90°, 20°	30054000	30054100	30054200	30054300	30054400	30054500	46,00
Bremslichtschalter ABM hydraulisch mit Hohlschraube M10x1						90210100	14,90

Banjo ABM verschraubbar	aluminium	blau	rot	schwarz	€	chrom	€
20°	90201000	90201100	90201300	90201400	8,90	90201200	11,50
90°	90202000	90202100	90202300	90202400	8,90	90202200	11,50
gerade	90203000	90203100	90203300	90203400	8,90	90203200	11,50
Stirnverschraubung	90205000				11,00		









§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

ALLE PREISANGABEN STAND 04/2012, INKL. 19% MWST. ZZGL. VERSAND, SIEHE LETZTE SEITE **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM**

Bremsleitungskit SIP §

für Vespa, alle Modelle

Das **Bremsleitungskit SIP** ist universeller, aber ohne TÜV-Gutachten. Es wird mit einer 200cm langen Stahlflexleitung und allen Anschlüssen und Banjos geliefert. Unsere Stahlflex-Bremsleitung hat einen Durchmesser von nur 6mm und kann so problemlos innerhalb des Lenkrohres verlegt werden. Innen ist unsere Bremsleitung mit dem extrem widerstandsfähigen Material „PTFE" beschichtet. Die Anschlussstücke sind rostfrei und von bester englischer Qualität. Die komplette Bremsleitung kann ohne Einsatz von Spezialwerkzeug montiert werden, die Anschlüsse werden verschraubt. Bei richtiger Montage ist eine 100%ige Dichtheit gewährleistet. Die Dichtoliven halten auch massivstem Druck stand.

SIP-TIPP Passenden Hauptbremszylinder und Bremsflüssigkeit nicht vergessen. Mit farbigen Banjos wird das Customizing perfekt.

SIP-COMMUNITY User Chris über Art.-Nr. 30050000:
„Purchased for full hydraulic conversion on my VMA1. Excellent quality,very easy to assemble and no leaks!"


90250000


90230000


90240000

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Bremsleitungskit SIP, L 200cm, Ø 6mm, inkl. allen nötigen Anschlüssen	30050000	59,00
Stahlflexleitung Ø 6mm, mit PTFE-Seele, pro Meter	90250000	19,00
Dichtolive D3 Messing	90230000	2,90
Dichtring Hydraulik Aluminium, Ø 10mm	90240000	0,60
Hohlschraube M10x1mm, 18mm, für `98 Druckgeber	90210000	8,90
Stirnverschraubung M10x1	90206000	8,90
Banjo 20°	90200000	11,50

Bremsleitung PIAGGIO	Art.-Nr.	€
für Vespa PX´98/MY	56380600	85,00
für Vespa Cosa, vorne, mit ABS	26648600	53,00
für Vespa Cosa 2, hinten	22972800	53,00

Entlüfterschraube STAHLBUS

Mit dieser Innovation von **STAHLBUS** kann eine Person eine Bremse/ Kupplung schnell, sicher und sauber entlüften und befüllen. Einfach die **Entlüfterschraube** gegen den vorhandenen Entlüftungsnippel tauschen. Die Entlüftungsschraube wird einmal in den Bremssattel eingeschraubt und verbleibt dort.

Da beim Entlüften und Befüllen nur das Oberteil der Schraube gelöst wird, gibt es keinen Verschleiß mehr am Bremssattel. Durch den eingebauten O-Ring ist die Entlüftungsschraube nach außen hin immer dicht. Nach der Benutzung wird das Oberteil wieder mit dem Unterteil verschraubt und dichtet das System zuverlässig ab (die Kugel kann sich dann nicht mehr bewegen).

Um eine hydraulische Bremse / Kupplung schnell, einfach und sauber neu zu befüllen, kann die **STAHLBUS Befüll- und Entlüftungshilfe** benutzen werden. Einfach das Ausgleichsgefäß mit der Hydraulikflüssigkeit füllen und mit dem Vakuumbalg die Flüssigkeit in das Brems-/Kupplungssystem pumpen. Anschließend noch Entlüften und schon kann's wieder losgehen.

Entlüfterschraube STAHLBUS	Art.-Nr.	€
M10x1mm, für Bremszange SIP/GRIMECA PX`98	SB100209	29,00
Ventilkappe für Entlüfterschraube	SB100301	6,90
Befüll- und Entlüftungshilfe	SB100501	11,90



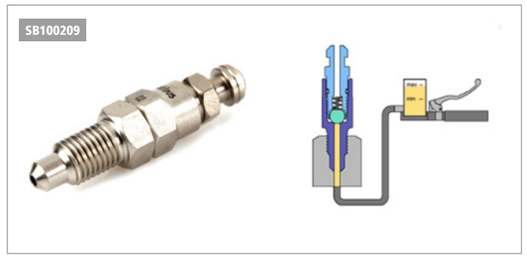
30050000




90210000


90206000


56380600


SB100209


SB100301


SB100501

Bremszange SIP §

für Vespa PX 125-200 E `98/MY/2011 und GRIMECA Classic/NT

Die Vespa PX`98/MY/`11 Modelle und alle GRIMECA Scheibenbremsen werden mit einer einfachen Guss-Bremszange ausgeliefert. Da dies nicht gerade State-of-the-Art ist, haben wir eine Bremszange fertigen lassen, die nicht nur jedes Customizer-Herz höher schlagen lässt, sondern dabei auch noch die Bremswirkung der Scheibenbremsen verbessert.

Die SIP Performance Bremszange wird komplett aus Aluminium CNC gefräst. Der mit satten 31,5mm größere Kolbendurchmessers garantiert die bessere Bremsleistung. Zusätzlich haben wir der Bremszange auch einen Bremsbelag mit größerer Belagbreite und somit kippsicherer Auflagefläche spendiert. Spezielle zusätzliche innere Bohrungen erleichtern das Entlüften. Die Bremszangen sind eloxiert und kommen in den extrem racemäßigen Farben silber, gold, schwarz, titan oder rot.

Die Bremszange passt perfekt mit den Hauptbremszylindern PX`98 (Art.-Nr. 56378800) mit 12mm Bremskolben oder GRIMECA (Art.-Nr. 30060000) mit 11mm Bremskolben. Auch die halbhydraulischen Scheibenbremsen GRIMECA Classic, NT oder PX´98/MY machen damit den Schritt ins neue Jahrtausend! An der bestehenden Bremsanlage sind keine Modifikationen erforderlich. Einfach die alte Bremszange mit dem kleinen 25/30mm Bremskolben austauschen.

FREIT Update in Bremswirkung und Optik für die bestehenden Scheibenbremsen.

SIP-TIPP Neue Bremsflüssigkeit verwenden! Eine Stahlflex Bremsleitung rundet das Bild ab und gibt einen noch präziseren Druckpunkt. Wer die Kugel der Entlüfterschraube verliert, benötigt den Dichtsatz Art.-Nr. 56409000.

Christian Rapf, ESC #41:
„Was neues musste her, was bremst wenn´s bremsen soll. Der Sip Bremssattel erweckte meine alte Grimeca Classic zu neuem Leben. Beim ersten Training für die ESC war ich positiv überrascht, Bremsleistung spürbar besser, Druckpunkt sehr präzise. Versorgt wird die Zange über eine Stahlflexleitung und 11er Pumpe ."


Dichtsatz Bremszange SIP
Art.-Nr. 56409000 10,40 €

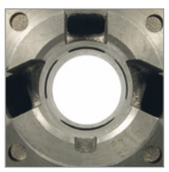
Bremszange GRIMECA

für Vespa PX 125-200 E `98/MY/2011 und GRIMECA Classic/NT

Die Bremszange der älteren GRIMECA Classic Scheibenbremse ist nahezu baugleich mit der Version der PX´98/MY Scheibenbremse Art.-Nr. 56380000, 30mm. Die Bremszange kann damit wahlweise auf beiden Scheibenbremsversionen verbaut werden.

Bremszange GRIMECA	Ø	Art.-Nr.	€
schwarz	30,0mm	56380000	99,00


56380000





56404000

Bremszange SIP	Ø	Art.-Nr.	€
gold	31,5mm	56402000	104,00
rot	31,5mm	56404000	104,00
schwarz	31,5mm	56403000	104,00
silber	31,5mm	56401000	104,00
titan	31,5mm	56405000	104,00


56401000


56402000


56403000


5640500

Ralf, SIP beantwortet:

Wie entlüfte ich meine Scheibenbremse?



- alle Verschraubungen müssen fest sein
- HBZ mit Bremsflüssigkeit randvoll befüllen
- Entlüftungsschraube an Bremszange öffnen
- Schlauch mit Auffangbehälter auf Schraubnippel stecken
- mit Bremshebel pumpen bis ganze Luft aus dem System entwichen ist
- nach letzem Pumpvorgang Hebel gezogen halten und Entlüftungsschraube wieder zudrehen. Erst dann Hebel loslassen.
- Hebel darf nun nicht mehr bis ganz zum Griff gezogen werden können (max. halber Weg) und muss den Druck halten
- sonst ist noch Luft im System – dann das ganze wiederholen

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Scheibenbremse hinten §

für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/ PE/Lusso/´98/MY/´11/T5

Eine Scheibenbremse hinten ist die Krönung eines jeden Vespa Customs. Hier trennt sich die Spreu vom Weizen. Eine hintere Scheibenbremse ist nicht nur ein extremer Showfaktor, sondern auch eine bremstechnische Aufrüstung: kein Bremsfading mehr, präziser Bremspunkt, feinfühlige Dosierbarkeit. Was lange Jahre nur Technikverrückten in Eigenbau gelang, haben wir als Plug&Play Lösung für jedermann ermöglicht.

Die **SIP Scheibenbremse hinten** ist eine Lefthand Version. Der GRIMECA Bremssattel sitzt auf einer starken Aufnahme, die an der Motorschwinge befestigt wird. Die Bremsscheibe kommt mit KBA Nummer und ist auf einem Aluminiumzylinder verschraubt, der auf einer modifizierten PIAGGIO Bremstrommel (30mm Wellendichtringsitz) befestigt wird. Die Kopie eines TÜV-Gutachten, das für ein Vorgängermodell erstellt wurde, kann im Downloadbereich abgerufen werden und erleichtert eine Einzelabnahme.

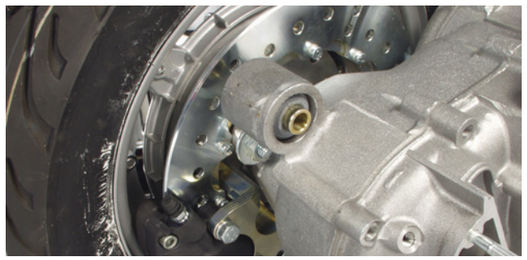
Die **MMW Scheibenbremse hinten** ist die unauffälligere Righthand Variante. MMW hat es geschafft, den praktisch nicht existierenden Platz so zu nützen, dass ein GRIMECA Bremsattel mit Aufnahme dort Platz findet und eine RMS Bremsscheibe bedient. Auch hier wird eine PIAGGIO Bremstrommel mit 30mm Wellendichtringsitz modifiziert. Man kann den Customeffekt noch steigern, indem man die SIP Bremszange daran verbaut.

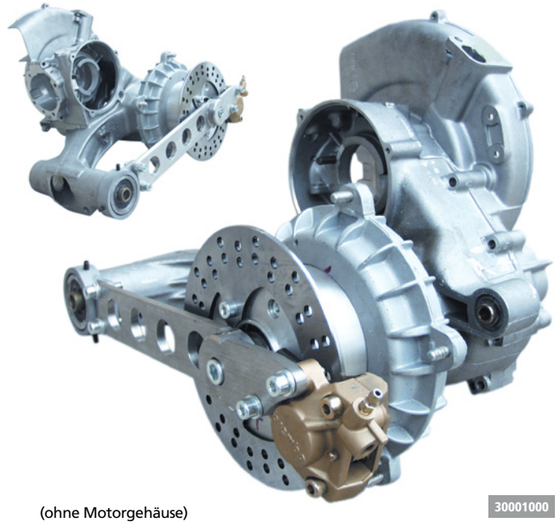
Bei beiden Scheibenbremsen müssen keine Veränderungen an Motor und Rahmen vorgenommen werden. Sie passen mit Breitreifen. Durch eine Modifikation des Auspuffhalters passen Lefthand Rennauspuffanlagen für Breitreifen auch auf die SIP Scheibenbremse.

Die Betätigung erfolgt entweder halb- oder vollhydraulisch. Soll es halbhydraulisch sein, muss der entsprechende GRIMECA Bremszylinder z.B. unter der Seitenhaube montiert werden. Dieser wird dann mit Seilzug betätigt. Bei der vollhydraulischen Version wird das Bremspedal gegen eine MMW Bremspedal getauscht, das dann den Hauptbremszylinder betätigt. Die Betätigung ist nicht im Lieferumfang enthalten.

FREIT Eine hintere Scheibenbremse ist die Krönung eines Streetracers. Die Montage setzt jedoch Schrauberfahrung voraus.

SIP-TIPP Entsprechendes Hauptbremszylinder Kit mitbestellen. Eine schlauchlos-Felge rundet das ganze ab.





(ohne Motorgehäuse)

30001000





(ohne Motorgehäuse und Reifen)

30003000





Scheibenbremse hinten	Art.-Nr.	€
SIP für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5	30001000	329,00
MMW für Vespa 125 VNB4-6T/GT/GTR/Super/TS/150 VBB2T/Sprint/V/Super/P150S/Rally/PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5, innenliegend	30003000	479,00

Ersatzteile für Scheibenbremse hinten	für SIP * Art.-Nr.	€	für MMW ** Art.-Nr.	€
Bremsscheibe RMS * / CIF **, Standard	R22516020	45,00	30003100	89,00
Bremsscheibe GALFER, Wave	GF629W	66,00		
Bremsscheibe GALFER, Wave Extreme, §	GF629RW	142,00		
Bremsscheibe MALOSSI MHR, §	M6212603	87,00		
Bremszange GRIMECA * / SIP **, silber	27188000	76,00	56401000	104,00
Bremszange GRIMECA, schwarz	GR362403	76,00	56380000	99,00
Bremszange SIP, rot	-	-	56404000	104,00
Bremsbeläge RMS, mit KBA	R22510019	10,50	R22510016	10,90
Bremsbeläge Malossi Sport	M629011	8,90	M629017	10,90
Bremsbeläge Malossi MHR	M6215080	9,90	M629088	11,90

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

GF629W



GF629RW



M6212603



GR362403



Hauptbremszylinderkit Scheibenbremse hinten §

für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/ PE/Lusso/´98/MY/´11/T5

Bei den hinteren Scheibenbremsen erfolgt die Betätigung entweder halb- oder vollhydraulisch. Soll es halbhydraulisch sein, muss der entsprechende GRIMECA Bremszylinder z.B. unter der Seitenhaube montiert werden. Dieser wird dann mit Seilzug betätigt. Bei der vollhydraulischen Version wird das Bremspedal gegen eine MMW Bremspedal getauscht, das dann den Hauptbremszylinder betätigt.

Das **halbhydraulische Kit** enthält: Hauptbremszylinder GRIMECA, Bremsflüssigkeit, Stahlflexleitung inkl. Anschlüssen, Bremszug.

Das **vollhydraulische Kit** enthält: Hauptbremszylinder GRIMECA, Druckstange, Bremspedal MMW, Bremsflüssigkeit, Stahlflexleitung inkl. Anschlüssen, Ausgleichsbehälter und Schlauch.

SIP-TIPP Wer hinten mit Scheiben bremst, sollte das vorne auch tun.

56404000



17620000



30001J00



Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Hauptbremszylinderkit für Scheibenbremse SERIE PRO/MMW hinten, halbhydraulisch	30001J00	179,00
Hauptbremszylinder GRIMECA, halbhydraulisch	17620000	109,00
Hauptbremszylinderkit für Scheibenbremse SERIE PRO/MMW hinten, vollhydraulisch, für Vespa PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5	30003J00	269,00
Hauptbremszylinder GRIMECA, vollhydraulisch	17620100	55,00
Hauptbremszylinder ABM, vollhydraulisch	17620400	142,00
Druckstange GRIMECA	17620200	8,10
Bremspedal MMW, für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5	30004000	125,00
Ausgleichsbehälter, Plastik	30551500	14,00
Ausgleichsbehälter, Aluminium, CNC gefräst	30328110	62,00

30003J00



17620100



17620400



17620200



30551500



30328110



30004000



Bremspedal, Standard

Bremspedal, Standard	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 VNB3T-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally, passt auch für Vespa 125 VNA/VNB1-2T, mit Gummi	30032000	25,00
für Vespa 125 VNB3T-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally, passt auch für Vespa 125 VNA/VNB1-2T, poliert	30037000	32,00
für Vespa 125 VNB3T-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally, passt auch für Vespa 125 VNA/VNB1-2T, poliert, mit Seilzug, Kleinteile	30039000	39,00
für Vespa 125 VNB3T-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally, passt auch für Vespa 125 VNA/VNB1-2T, chrom, mit Gummi	30037100	34,00
für Vespa 50 N 1°/L 1°/S 1°/SS 1°/90 1°/SS 1°/125/PV 1°	30038500	49,00
für Vespa 50 N 2°/L 2°/R 1°/S 2°/Special V5A2/3T/V5B1/2/4T/3T 1°/SR 1°/SS 2°/90 2°/R/SS 2°/100 1°/125 PV 2°/ET3 1°, poliert, mit Ankerplatte, Schraubnippel	30038000	59,00
für Vespa 50 R 2°/S 3°/Special V5B3T 2°/90 3°/100 2°/125 PV 3°/ET3 2°/PK50-125/S/XL/XL2/PX80-200/PE/Lusso/˙98/MY/˙11/T5, PIAGGIO	30031000	27,00
für Vespa 50 R 2°/S 3°/Special V5B3T 2°/90 3°/100 2°/125 PV 3°/ET3 2°/PK50-125/S/XL/XL2/PX80-200/PE/Lusso/˙98/MY/˙11/T5, mit Ankerplatte, Seilzug	30036000	40,00
für Vespa 50 R 2°/S 3°/Special V5B3T 2°/90 3°/100 2°/125 PV 3°/ET3 2°/PK50-125/S/XL/XL2/PX80-200/PE/Lusso/˙98/MY/˙11/T5, chrom, mit Ankerplatte, Seilzug	30034000	49,00

30032000



30037000



30039000



30037100



300385000



30038000



30031000



30036000





Bremspedalgummi, Standard

für Vespa, alle Modelle

Bremspedalgummis sind ein häufiger zu wechselndes Verschleißteil. Wir führen ausschließlich qualitativ sehr hochwertige Bremspedalgummis von PIAGGIO, ARIETE oder PASCOLI. Diese sind manchmal etwas teurer, jedoch ist die Qualität des Materials und die Ausführung perfekt.

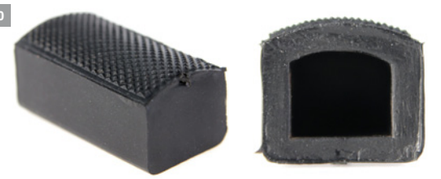
Für die Modelle Vespa 125 VNB3-6T/Super/GT/GTR/TS/150 VL/VB1/VGLA/B/VD/GS/VBA/VBB/Super/GL/Sprint/V/160 GS/180 SS/Rally gibt es auch Bremspedalgummis aus dem Zubehör in verschiedenen Farben und Formen.

Hinweis: Das Bremspedal der Vespa 125 VN1-2/VNA1-2 /VNB1-2 hat original ein Waffelmuster und benötigt daher kein Bremspedalgummi.

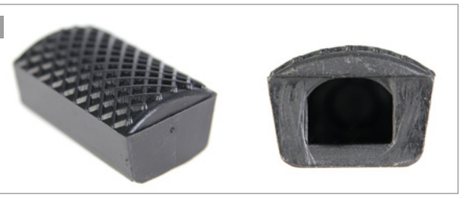
93103350



93102900



93102000



10042700



10042600



86020000



Bremspedalgummi, Standard	Art.-Nr.	€
für Vespa 98/125 V1-15/Hoffmann A/B, schwarz, rund	93103350	17,30
für Vespa 125 V30-33/VM/Hoffmann HB-C/150 VL/VB1/VBA/VBB/VGLA/B/ACMA, 40x20x18mm, schwarz, Kreuzmuster fein	93102900	7,00
für Vespa 125 VNB3-6T/Super/GT/GTR/TS/150 GS/GL/Sprint/V/T2/3/160 GS/180 SS/Rally, *, 40x20x25mm, schwarz, Kreuzmuster grob	93102000	5,00
für Vespa 50 N 1°/L 1°/S 1°/SS 1°/90 1°/SS 1°/125/PV 1°, schwarz	10042700	6,20
für Vespa 50 N 2°/L 2°/R 1°/S 2°/Special V5A2/3T/V5B1/2/4T/3T 1°/SR 1°/SS 2°/90 2°/R/SS 2°/100 1°/125 PV 2°/ET3 1°, schwarz	10042600	5,50
für Vespa 50 R 2°/S 3°/Special V5B3T 2°/90 3°/100 2°/125 PV 3°/ET3 2°/PK50-125/S/XL/XL2/PX80-200/PE/Lusso/˙98/MY/˙11/T5, schwarz	86020000	3,20
für Vespa Cosa 125-200 1/2, schwarz	22879300	6,50
* passt auch für Vespa 150 VL/VB1/VBA/VBB		

93103000



93102400



93102300



93102500



Bremspedalgummi, Zubehör

für Vespa 125 VNB3-6T/Super/GT/GTR/TS/150 VL/VB1/VGLA/B/VD/GS/VBA/VBB/Super/GL/Sprint/V/160 GS/180 SS/Rally

Bremspedalgummi, Zubehör	Art.-Nr.	€
40x34mm, schwarz, viereckig	93103000	4,50
40x20x25mm, blau, viereckig	93102400	5,00
40x20x25mm, gelb, viereckig	93102300	5,00
40x20x25mm, weiß, viereckig	93102500	5,00
40x20x25mm, grün, viereckig	93102600	5,00
40x20x25mm, rot, viereckig	93102200	5,00

93102600



93102200





Fahrwerk Lenksäule

Lenksäulen älterer Modelle sind öfter einmal verzogen, angerostet oder verstaucht. Neben unseren Standard Lenksäulen führen wir auch Lenksäulen zur Umrüstung auf Scheibenbremse im Programm. Hier spart ihr euch die aufwändige Modifikation wie Lenkanschlag oder Lenkschlossaufnahme und könnt gleich mit dem Einbau beginnen. Die Umrüstsäulen findet ihr im Kapitel Fahrwerksumrüstung.

Nach welchen Fahrzeugen wird unterschieden?

Lenksäule Smallframe

Bei den Smallframes kommen vier unterschiedliche Lenksäulen zum Einsatz: Für Vespa 50-125/PV/ET3 Modelle, für italienische PK Modelle, für PK S/XL und für PK XL 2 Modelle. Zwar passt die für Scheibenbremsumrüstungen gerne verwendete Vespa PK S/XL Lenksäule ohne Probleme in einen Vespa 50-125/PV/ET3 Rahmen. Sie unterscheidet sich jedoch zum einen in der Bauarthöhe und zum anderen in der unterschiedlichen Lenkschlossaufnahme. Beides lässt sich mit einigem Aufwand anpassen. Bei einer PK XL2 Lenksäule muss zusätzlich der Gabelschaft angepasst werden. Um euch diesen Umrüstaufwand zu ersparen, bieten wir im Kapitel „Fahrwerksumrüstung" bereits einbaufertige Umrüstlenksäulen an.

Lenksäule 8"

Die Lenksäulen der Vespa 8" Modelle unterscheiden sich in 4 Punkten: Lenkeraufnahme, Lenkschloss, Lenkanschlag und Kotflügelaufnahme. Aufgrund dieser Unterschiede lassen sich diese Lenksäulen nicht untereinander kombinieren. Wir können dennoch auf ein paar Lenksäulen zurückgreifen.

Lenksäule 10" Largeframe

Largeframe 10" Lenksäulen beginnen bei uns ab der Vespa GT. Zur Auswahl stehen bei diesen Modellen Lenksäulen ohne Schwinge, eine Lenksäule komplett inkl. Stoßdämpfer Bremsanlage uvm. Als Highlight führen wir noch eine Lenksäule komplett mit GRIMECA Scheibenbremse.

Die erste Lenksäule der Vespa PX Modelle kam mit einer 16mm Achsaufnahme und geschlitzter Lenkschlossaufnahme. Diese wurde bis 1983 verbaut.

Ab 1983 kam eine Misch-Lenksäule zum Einsatz. Sie weist zwar eine geschlitzte Lenkschlossaufnahme auf, der Achsdurchmesser wurde jedoch auf 20mm erweitert. Besitzer der Baujahre 1983 müssen daher besonders darauf achten, für welche Lenksäule sie Zubehör und Ersatzteile kaufen.

Ab 1984 wurde dann die Lenkschlossaufnahme in einen Halbmond geändert. Die 20mm Achsaufnahme wurde beibehalten. Zusätzlich wurde das Lenkrohr (der untere Bogen der Lenksäule) von 32mm auf 36mm erweitert.

Mit den Scheibenbremsmodellen kam eine zusätzliche Lenksäule auf den Markt. Im Prinzip ist diese mit der Vorgängerlenksäule identisch. Sie weist lediglich ein Durchführungsloch weniger auf. Bei Scheibenbremsmodellen, wird die Bremsleitung außen vorbeigelegt und führt nicht mehr durch die Lenksäule. Alle anderen Aufnahmen sind identisch.

Welche Begriffe werden bei der Lenksäule verwendet?

Gabelschaft – Gerades Rohr der Lenksäule, welches im Rahmen verschwindet.

Lenkschlossaufnahme – Diese Fräsung findet man im Gabelschaft. Sie dient der Verriegelung des Lenkschlosses. Wir unterscheiden zwischen „geschlitzt" oder „Halbmond"!

Lenkanschlag – Der Lenkanschlag dient dazu, dass beim Lenkeinschlag der Kotflügel nicht am Rahmen angeht oder der Lenker sich um 360° dreht!

Lenkrohr – Als Lenkrohr bezeichnen wir den unteren gebogenen Teil der Lenksäule. Wurde ab 1983 für Vespa PX Modelle von 32mm auf 36mm erweitert und ist daher nur bei diesen Modellen relevant.

Was muss ich bei einer Schwinge beachten

Oldtimer Schwingen werden in geschraubte oder geklemmte Schwingenbolzenbefestigung unterschieden. Wir führen nur noch die geklemmte Version welche z.B. bei einer Vespa Rally verbaut wurde. Die Umrüstung auf eine Klemm-Schwinge ist möglich. Hierfür bieten wir, zu der Schwinge, ein komplettes Umrüstkit (Art.-Nr. J59902001) mit allen benötigten Einzelteilen an. Passend für 8" und 10" Modelle.

Auch für die Modelle **Vespa 50-125/PV/ET3** können wir eine Ersatzschwinge anbieten. Diese passt auf 9" und auf 10" Modelle, wie auch auf die italienischen Vespa PK50 Modelle. Die deutschen **PK´s** haben die 20mm Schwinge der Vespa PX Lusso Modelle.

Bei Vespa **PX Modellen** muss man auf die Schwingenachse achten. Die frühen Modelle wurden mit 16mm, die späteren Modelle mit 20mm ausgeliefert. Die genauen Ausprägungen haben wir angegeben. Wer sich nicht ganz sicher ist, bitte einfach vor Bestellung kurz nachmessen!

Cosa/T5 Vespas haben alle die 20mm Schwinge der späteren PX (Lusso) Modelle.

Schließzylinder

Lenkschlösser oder Schließzylinder sind ein preiswertes Standard-Ersatzteil für die Vespa. Schlüssel verloren, Schloss eingerostet - unsere hochwertigen Zylinder schaffen einfachen Ersatz. Im Programm führen wir einzelne Schließzylinder für das Lenkschloss wie auch diverse Sets. Als besonderes Highlight konnten wir wieder Schlüssel mit Metallkopf ins Programm nehmen.

Lenksäule Smallframe

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/Automatica

Bei Vespa Smallframe Modellen finden grundsätzlich 4 Standard-Lenksäulen Verwendung.

Vespa 50-125/PV/ET3: Hier können wir noch auf einen PIAGGIO Altbestand zurückgreifen, dieser weist jedoch Lagerspuren auf. Ansonsten in einer hervorragenden Erstausrüsterqualität!

PK50/S/SS/XL (I): Mix Lenksäule der italienischen PK50 Modelle, welche zwar die Schwinge der Vespa 50-125/PV/ET hat, jedoch die Schloß- und Kotfügelaufnahme der PK S/SS/XL Lenksäule aufweist.

PK50-125 S/SS/XL/Automatica: Die PK S/SS/XL/Automatica Lenksäule besitzt kein durchgängiges Gewinde und weist am Schaft ein Nut für die Lenkerschraube auf. Der Lenker wird wie bei der Vespa 50-125/PV/ET3 seitlich befestigt. Die Lenksäule passt zwar in einen Vespa 50-125/PV/ET3 Rahmen, der längere untere Teil würde das Fahrzeug vorne jedoch immens anheben. Eine Modifikation ist notwendig. Daher bieten wir von dieser Lenksäule eine spezielle, von uns umgearbeitete Version, für Scheibenbremsumbauten an!

PK50-125 XL2/FL/HP/Automatica: Unterscheidet sich zur PK S/SS/XL Lenksäule hauptsächlich Gabelschaft. Sie kommt mit durchgehenden längeren Gewinde und besitzt keine Nut zur Lenkerbefestigung. Der Lenker wird von oben verklemmt. Kann notfalls auch als V50 Umrüstlenksäule verwendet werden, dann muss jedoch der komplette obere Schafft modifiziert werden!

Standard Lenksäulen werden wahlweise ohne oder mit bereits eingepresster Schwinge angeboten. Lieferung erfolgt ohne Lenkkopflagersatz und unterer Staubschutzschale!

SIP-TIPP Bei Lenksäulen ohne Schwinge unbedingt noch passenden Schwingenlagersatz mitbestellen. Alle Lenksäulen werden ohne Lenkkopflagersatz, Lagerschalen bzw. Staubschutzblech geliefert.

Lenksäule Smallframe	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3, RMS, ohne Schwinge	15232900	109,00
für Vespa 50-125/PV/ET3, PIAGGIO Altbestand, ohne Schwinge	15232950	99,00
für Vespa PK50/S/SS/XL (I), ohne Schwinge	21549500	145,00
für Vespa PK50-125/S/SS/XL/Automatica, RMS, mit Schwinge*	13333000	199,00
für Vespa PK50-125 XL2/FL/HP/Automatica,mit Schwinge	13347000	199,00

*passt auch für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/Rally

















Lenksäule 8" Fahrzeuge

für Vespa 125 VN/VNA/VNB/Super/150 VL/VBA/VBB/Super

Für 8"Modelle führen wir im Programm entweder einzelne oder bereits vormontierte Lenksäulen an. Bei den einzelnen Lenksäulen müssen die Einzelteile separat mitbestellt werden. Unsere Komplettlenksäule **BAJAJ** für die Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB wird mit Stoßdämpfer und Bremstrommel geliefert und ist sofort einbaufertig. Der Preis für dieses Komplettsystem ist unschlagbar! Jedoch nicht einer italienischer Qualität erhältlich!

Die Lenksäule der Vespa 125-150 Super passt auch für 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/Rally. Der Unterschied liegt hier im Lenkrohrdurchmesser 30mm anstatt 32mm und im unterschiedlichen Ölnippelsitz. Bei den Modellen **125 GT ->62684/150 GL/Sprint VLB1T->077174** muss zusätzlich die Kotflügelaufnahme angepasst und die Lenksäulenfeder der späteren Modelle verwendet werden.

SIP-TIPP Lenkkopflagersatz ist nicht im Lieferumfang. Gleich mitbestellen!

Lenksäule 8" Fahrzeuge	Art. Nr.	€
für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB, komplett mit Trommel/Stoßdämpfer	62860000	209,00
für Vespa 125 VN/150 VL, ohne Schwinge	62868000	169,00
für Vespa 125-150 Super, RMS, ohne Schwinge*	62861000	289,00

*passt auch für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/Rally

Lenksäule 10“ Largeframe

Unsere Standard Lenksäulen haben wir sorgfältig ausgesucht und bieten diese in einer ordentlichen Erstausrüsterqualität an.

Für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/Rally: Die Modelle Vespa **125 GT 1°/150 GL/Sprint VLB1T 1°** waren mit einer nicht mehr erhältlichen Lenksäule ausgerüstet. Besitzer dieser Modelle müssen daher auf die spätere Lenksäule zurückgreifen. Als Erstausrüsterlenksäule **ohne Schwinge** führen wir gelungene Repro Lenksäulen, z.B. von RMS im Programm. Die **BAJAJ Lenksäule** überzeugt durch den Lieferumfang. Sie wird mit Bremstrommel, Stoßdämpfer und Feder geliefert!

Für Fahrer der oben genannten Modelle, die in den Genuss einer Scheibenbremse kommen möchten, führen wir eine einbaufertige **Lenksäule inklusive GRIMECA Scheibenbremse**, Stoßdämpfer und verstärkter Feder im Programm. Die Lenksäule basiert nicht auf einer PK S/XL Umrüstung sondern behält den original Schwingenlook bei!

Für Vespa P80-125X/P150X 1°/PX125 1°/P200E 1°: Die sog. „PX alt“ Lenksäule mit 16mm Achsaufnahme und 32mm Lenkrohr. Lenkschlossaufnahme ist hier wie bei der Vespa Sprint ein Schlitz.

Für Vespa P150X 2°/PX125 2°/P200E 2°/PX100 1°/PX125E Lusso ->1°/PX150E Lusso 1°: Bei den letzten „PX alt“ und den ersten Lusso Modellen kam eine „Zwitter“ Lenksäule zum Einsatz. Sie weist die Lenkschlossaufnahme und den Steuerrrohrdurchmesser der Vorgänger Lenksäule auf, lief aber mit einem 20mm Achsdurchmesser vom Band. Besitzer von 1983er Modelle sollten daher vor Bestellung genau prüfen, welche Lenksäule in ihrem Roller verbaut ist.

Für Vespa PX80E Lusso/PX100 2°/PX125E Lusso 2°/PX150E Lusso 2°/PX200E Lusso/T5 Classic passt auch auf Vespa PX´98/MY/´11: Nach der „Zwitter“ Lenksäule wurden die Lusso Modelle mit dieser Lenksäule serienmäßig ausgeliefert. Sie weist ein 36mm Steuerrohr und eine 20mm Achsaufnahme auf. Zusätzlich wurde die Lenkschlossaufnahme in einen Halbmond geändert. Fand auch in der Vespa T5 Classic Verwendung.

Für PX´98/MY/´11: Serienmäßige Lenksäule der Vespa PX Scheibenbremsmodelle. Bei Verwendung auf anderen Modellen muss die Lenksäule modifiziert werden: Bei der Lusso 2° lediglich die Bohrung für den Bremszug, bei der Lusso 1° die Lenkschlossaufnahme.

Für Vespa T5: Die veränderte Lenkeraufnahme führte auch zur Änderung des Gabelschafts. Ohne Modifikation nur passend für Vespa T5.

Für Vespa Cosa 125-200: Die Lenksäule der Cosa 2. Serie unterscheidet sich minimalst von der 1. Serie und kann für alle Cosa verwendet werden. Eine Modifikation für Cosa 1 Modelle ist nicht notwendig. Im Vergleich zu anderen Vespa Lenksäulen sind diese aufgrund des 100/90-10“ Reifens am Steuerrohr etwas breiter geschnitten.

SIP-TIPP Alle Lenksäulen werden ohne Lenkkopflagersatz geliefert. Passendes Werkzeug zum Ausbau der Lagerschalen findet ihr im Kapitel Werkzeug.


62850000


62864000


62851000


13347800


62800000


62870000


62810000


62830000


62820000


62840000

Lenksäule Largeframe	Ausführung	Achse	Lenkrohr	Lenkschloss	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 GT 2°/GTR/TS/150 Sprint 2°/V/Rally */**	RMS, ohne Schwinge	-	32mm	Schlitz	62864000	289,00
für Vespa 125 GT 2°/GTR/TS/150 Sprint 2°/V/Rally */**	MEC EUR, ohne Schwinge	-	32mm	Schlitz	62851000	239,00
für Vespa 125 GT 2°/GTR/TS/150 Sprint 2°/V/Rally */**/***	BAJAJ, komplett mit Trommel/Stoßdämpfer	-	32mm	Schlitz	62850000	249,00
für Vespa 125 GT 2°/GTR/TS/150 Sprint 2°/V/Rally */**/***	komplett mit Scheibenbremse/Stoßdämpfer	-	32mm	Schlitz	13347800	1.045,00
für Vespa P80-125X/P150X 1°/PX125 E 1°/P200E 1°	RMS, mit Schwinge	16mm	32mm	Schlitz	62800000	199,00
für Vespa P150X 2°/P200E 2°/PX100 E 1°/PX125 E 2°/PX150-200 E/PX125 E Lusso 1°	RMS, mit Schwinge	20mm	32mm	Schlitz	62870000	209,00
für Vespa PX100 E 2°/PX80 E Lusso/PX125 E Lusso 2°/ PX150-200 E Lusso/T5 Classic passt auch auf Vespa PX´98/MY/´11	RMS, mit Schwinge	20mm	36mm	Halbmond	62810000	199,00
für Vespa PX´98/MY/´11	PIAGGIO, mit Schwinge	20mm	36mm	Halbmond	62830000	239,00
für Vespa T5	RMS, mit Schwinge	20mm	36mm	Halbmond	62820000	249,00
für Vespa Cosa 125-200	RMS, mit Schwinge	20mm	36mm	Halbmond	62840000	199,00

* passt auch für Vespa 125-150 Super/P150S
** bitte Hinweis für Modelle Vespa 125 GT ->62684/150 GL/Sprint ->077174 beachten!
*** Umrüstlenksäule für Vespa 125-150 Super von 8“ auf 10“

Lenkkopflager

Sollte der Roller keinen Geradeauslauf oder ein schwammiges Fahrverhalten zeigen, empfehlen wir die Kontrolle des oberen und unteren Lenkkopflagers. Leicht lässt sich die Funktionalität bei entlastetem Vorderrad überprüfen. Einfach Fahrzeug auf den Hauptständer aufbocken und das Lenkrohr samt Radführung längs zur Fahrtrichtung hin- und herbewegen. Sollte die Lenksäule Spiel aufweisen, muss entweder die obere Mutter nachgezogen oder die Lager getauscht werden. Im selben Zuge empfiehlt sich auch die Überprüfung der Lagerschalen. Wir führen die einzelnen Lager/Kugeln wie auch komplette Lenkkopflagersätze im Programm. Weitere Kleinteile oder einzelne Lagerschalen findet ihr auf www.sip-scootershop.com!

SIP-TIPP Mit dem Lenkkopflagerschlüssel lässt sich die obere Befestigung professionell öffnen und schließen. Mit dem passenden Schlagdorn und Einziehwerkzeug wird das Wechseln der Lagerschalen zum Kinderspiel!


14247100

90124000

Lenkkopflager oben/unten, einzeln

Modell	Lenkkopflager einzeln	Sitz	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 V1-15/V30-33/VM/VU/Hoffmann/ACMA	Kugel Lenkkopflager, 1/4“ 3,175mm	oben	14249000	0,40
für Vespa 125 V1-15/V30-33/VM/VU/Hoffmann/ACMA	Kugelsatz Lenkkopflager, 1/4“ 3,175mm, 35 Stück	oben	14249100	12,90
für Vespa 125 V1-15/V30-33/VM/VU/Hoffmann/ACMA	Kugel Lenkkopflager, 1/8“ 6,35mm	unten	14248000	0,30
für Vespa 125 V1-15/V30-33/VM/VU/Hoffmann/ACMA	Kugelsatz Lenkkopflager, 1/8“ 6,35mm, 22 Stück	unten	14248100	5,90
für Vespa 125 VN/VNA/VNB1-3T 1°/150 VL/VB/VBA/VBB1T 1°/VGLA/B 1°/ACMA/VGL1/GS	Kugel Lenkkopflager, 5/32“ 3,968mm	oben	14246000	0,20
für Vespa 125 VN/VNA/VNB1-3T 1°/150 VL/VB/VBA/VBB1T 1°/VGLA/B 1°/ACMA/VGL1/GS	Kugelsatz Lenkkopflager, 5/32“ 3,968mm, 28 Stück	oben	14246100	4,90
für Vespa 125 VN/VNA/VNB1-3T 1°/150 VL/VB/VBA/VBB1T 1°/VGLA/B 1°/ACMA/VGL1/GS	Kugel Lenkkopflager, 5/16“ 7,983mm,	unten	14247000	0,40
für Vespa 125 VN/VNA/VNB1-3T 1°/150 VL/VB/VBA/VBB1T 1°/VGLA/B 1°/ACMA/VGL1/GS	Kugelsatz Lenkkopflager, 5/16“ 7,983mm, 19 Stück	unten	14247100	5,90
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/SS/XL/XL2/125 VNB3T 2°/GT-TS/150 VBB1T 2°/VGLB 2°/Sprint/V/Super/160 GS/180 SS/Rally/ PX/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5/Cosa	Lenkkopflager, 1/8“	oben	90090000	2,90
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/SS/XL/XL2/125 VNB3T 2°/GT-TS/150 VBB1T 2°/VGLB 2°/Sprint/V/Super/160 GS/180 SS/Rally/ PX/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5/Cosa	Lenkkopflager	unten	77023000	4,90

*aufgrund der Kugelanzahl nicht passend für 150 ACMA VGL1T/VD2/VD3/GS VS1-5



Lenkkopflagersätze

Wenn nicht anders gekennzeichnet, werden unsere Lenkkopflagersätze komplett mit Lagerschalen, Sicherungsscheiben, Lager/Kugeln und Staubschutzbleche geliefert. Die genauen Abmessungen der Lagerschalen haben wir online bei jedem Lenkkopflagersatz hinterlegt!



Lenkkopflagersatz	Zusatz	Sitz	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 V1-33/VM/VU/Hoffmann/ACMA	inkl. Kugeln	oben	90122100	69,00
für Vespa 125 V1-33/VM/VU/Hoffmann/ACMA	inkl. Kugeln	oben/ unten	90122900	129,00
für Vespa 125 VNA/VNB1-3T 1°/150 VBA/VBB1T 1°/VGLB 1°	inkl. Kugeln	oben/ unten	90122500	19,90
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/SS/XL/125 GT-TS/ 150 Sprint/V/ Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5/Cosa**	PIAGGIO, ohne Mutter Lenkkopf/ Sicherungsscheibe	oben	90102000	17,90
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/SS/XL/125 GT-TS/ 150 Sprint/V/ Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5/Cosa*/**	inkl. Mutter Lenkkopf/ Sicherungsscheibe	oben	90100000	14,90
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/SS/XL/125 GT-TS/ 150 Sprint/V/ Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5/Cosa**	PIAGGIO, inkl. Staubschutzschale	unten	90115000	17,90
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/SS/XL/125 GT-TS/ 150 Sprint/V/ Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5/Cosa**	inkl. Staubschutzschale	unten	90110000	14,90
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/SS/XL/125 GT-TS/ 150 Sprint/V/ Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5/Cosa*/**	inkl. Staubschutzschale	oben/ unten	90124000	27,90
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/SS/XL/125 GT-TS/ 150 Sprint/V/ Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5/Cosa*/**	ohne Staubschutzschale	oben/ unten	90120000	24,90

* für Vespa PK50-125 XL2/FL/HP/T5/COSA bis auf Mutter Lenkkopf und Sicherungsscheibe alle Komponenten passend!
** Bei den Modellen Vespa 125 VNB3-6T/150 VBB 2° Serie/VGLB 2° Serie stimmen die Lagerschale oben, die Staubschutzkappe unten und die Lagerschale unten dieses Lagersatzes nicht mit dem originalen überein.

Schwinge – Schwingenlager

Eines der zentralen Elemente der Vorderradaufhängung ist die **Schwinge**. Unsere Schwingen werden ohne Lager ausgeliefert.

Bei der V98 kam eine ungedämpfte Lenksäule zum Einsatz, die Radaufhängung wurde noch links geführt. Die Modelle 125 V1-15/VU besaßen ebenfalls nur eine Blattfeder als vorderes Dämpfungssystem und hatten eine eigene Schwinge.

Ab den Modellen 125 V30-33/VM/VN/VNA/VNB5 ->1°/ACMA/Hoffmann C/150 VL/VB/VBA/VBB2 ->1°/VGLA-B/GL ->1°/GS VS1-5 unterscheidet sich die Schwinge zu den Modellen 125 VNB5 2°->/GT/GTR/TS/Super/150 VBB2 2°->/GL 2°->/Sprint/V/Super/Rally in der Schwingenbolzenbefestigung. Die früheren Schwingenbolzen wurden geschraubt befestigt, die Nachfolge-Bolzen durch eine Klemmung gesichert. Schwingen für eine geschraubte Befestigung sind nicht mehr verfügbar. Die Umrüstung auf eine Klemm-Schwinge ist jedoch möglich. Hierfür bieten wir, zu der Schwinge, ein komplettes Umrüstkit (Art.-Nr. J59902001) mit allen benötigten Einzelteilen an.

Diese Schwinge ist verwendbar für 8" und 10" Modelle. 10" Modelle benötigen zusätzlich noch das Staubschutzblech, welches auf die Schwinge aufgenietet wird!

Für die Modelle Vespa 50-125/PV/ET3 können wir eine Ersatzschwinge anbieten. Diese passt auf 9" und auf 10" Modelle mit geschlossenen oder offenen Felgen, wie auch auf die italienischen Vespa PK50 Modelle. Die deutschen PK´s haben die 20mm Schwinge der Vespa PX Lusso Modelle.

Bei Vespa PX Modellen muss man auf die Schwingenachse achten. Die frühen Modelle wurden mit 16mm, die späteren Modelle mit 20mm ausgeliefert. Die genauen Ausprägungen haben wir angegeben. Wer sich nicht ganz sicher ist, einfach vor Bestellung kurz nachmessen!

Im Lieferumfang der Schwingenlagersätze befindet sich der Schwingenbolzen mit Nadellager und wenn benötigt Distanzen oder O-Ringe. Für die früheren Modelle bitte darauf achten, ob der Schwingenbolzen geklemmt oder geschraubt befestigt wird. Dies erkennt man sofort nach Demontage der Schwingenabdeckung.

SIP-TIPP Kleinteile zur Schwingenrevision findet ihr in den Explosionszeichnungen auf www.sip-scootershop.com!

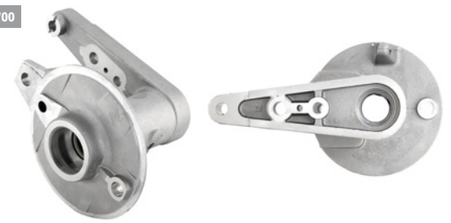
78723000



15232955



13347700



18343600



17805100



Schwinge	Zoll	Zusatz	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 VNB5T 2°->/GT/GTR/TS/Super/150 VBB2 2°->/ GL 2°->/Sprint/V/Super/Rally*	8"/10"	gesteckter Schwingenbolzen, ohne Lager	78723000	79,00
für Vespa 125 VNB5T 2°->/GT/GTR/TS/Super/150 VBB2 2°->/ GL 2°->/Sprint/V/Super/Rally*	8"/10"	gesteckter Schwingenbolzen, ohne Lager, FA	13347700	69,00
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50/S/SS/XL(I)	9"/10"	ohne Lager	15232955	59,00
für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2	10"	Ø20mm, ohne Lager, PIAGGIO	17805100	79,00
für Vespa P80-125X/P150X 1°/PX125 E 1°/P200E 1°	10"	Ø16mm, ohne Lager	18343600	49,00
für Vespa P150X 2°/PX125 E 2°/P200E 2°/PX80-200E Lusso/´98/MY/´11/T5/Cosa	10"	Ø20mm, ohne Lager, PIAGGIO	17805100	79,00

* kann auch für Vespa 125 V30-30/VM/VN/VNA/VNB5 ->026920/ACMA/Hoffmann C/150 VL/VB/VBA/VBB2 ->212455/VGLA-B/GL ->067468/GS VS1-5 verwendet werden bei Umrüstung von geschraubte auf gesteckte Schwingenbolzenbefestigung. Hierfür wird Art. Nr. J59902001 benötigt!



Lagersatz Schwinge		Art.-Nr.	€
für Vespa 125 V1-15/V30-33/ACMA/Hoffmann A/B	einzelne Nadeln, geschraubte Befestigung	91621900	39,00
für Vespa 125 VM/VN/VNA/VNB1-5T 1°/ACMA/Hoffmann C/150 VL/VB/VBA/VBB1-2T 1°/VGLA-B/GL 1°/GS	geschraubte Befestigung	91621800	19,90
für Vespa 125 VNB5T 2°->/GT/GTR/TS/Super/150 VBB2T 2°->/GL 2°->/Sprint/V/Super/ Rally/P150S	PIAGGIO, gesteckte Befestigung	91621000	23,90
für Vespa 125 VNB5T 2°->/GT/GTR/TS/Super/150 VBB2T 2°->/GL 2°->/Sprint/V/ Super/Rally/P150S	CIF, gesteckte Befestigung	51180000	15,90
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50/S/SS/XL(I)	inkl. O-Ringe, geschraubte Befestigung	62340000	15,90
für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2	für 20mm Achse, inkl. O-Ringe, Sicherungsplättchen	17745100	15,90
für Vespa 160 GS/180 SS	einzelne Nadeln, inkl. O-Ringe	51190000	29,90
für Vespa P80-125X/P150X 1°/PX125 E 1°/P200E 1°	für 16mm Achse, inkl. O-Ringe, Sicherungsplättchen	91622000	15,90
für Vespa P150X 2°/PX125 E 2°/P200E 2°/PX80-200E Lusso/´98/MY/´11/T5/Cosa	für 20mm Achse, inkl. O-Ringe, Sicherungsplättchen	17745100	15,90

91621900



91621800



91621000



51180000



62340000



51190000



91622000



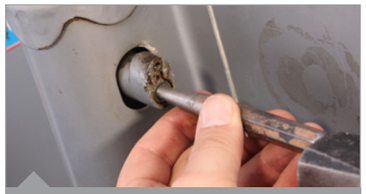
17745100



Montage Lenkschloss



Lenkschlossdeckel mit flachem Schraubendreher vorsichtig aufhebeln und mit Niete abnehmen.



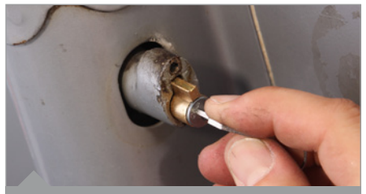
Lenker nach links einschlagen und mit breitem Durchschlag und Hammer vorsichtig auf Schließzylinder schlagen. Dabei den Lenker leicht nach rechts bewegen damit das Schloss in die Rastposition der Lenksäule fällt.



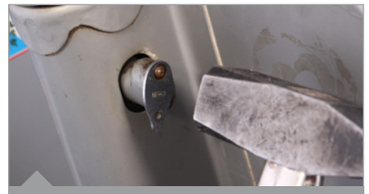
Wenn dieser Punkt gefunden ist einmal kräftig auf den Schließzylinder schlagen, so dass der Sicherungsbolzen bricht. Lenkschloss aus der Führung nehmen, Schlosssitz reinigen oder mit Druckluft ausblasen.



Feder auf neuen Schließzylinder setzen, breite Seite der Feder dabei zur Lenksäule zeigend.



Schlüssel nach links drehen und Lenkschloss einführen.



Niete und Lenkschlossdeckel mit Hammer wieder einklopfen. Defekte Nieten gleich tauschen, Art.-Nr. 31121100). Hinweis: für viele Modelle bieten wir Schliesszylindersets: 1 Schlüssel für den Roller!

Schlösser/Schließzylinder

Lenkschlösser oder Schließzylinder sind ein preiswertes Standard-Ersatzteil für die Vespa. Schlüssel verloren, Schloss eingerostet - unsere hochwertigen Zylinder schaffen schnell Ersatz.

Lenkschloss, komplett

Unsere Lenkschlösser beinhalten den kompletten Lenkschlossmechanismus und werden mit zwei Schlüssel geliefert. Für diese Modelle sind einzelne Schließzylinder nicht verfügbar.

SIP-COMMUNITY **User Koni über Art.-Nr. 31126000:**
„Premium…echt super das Teil!"

TECH TIPP

Wo werden Schließzylinder gemessen?

Aufgrund der verschiedenen benötigten Maße haben wir unsere Schließzylinder für das Lenkschloss in drei Größen eingeteilt. „A" kennzeichnet die Komplettlänge, „B" den Bund oben und „C" den hinteren Bund.



Der obere Bund kann direkt am Fahrzeug im eingebauten Zustand nachmessen werden. Die Komplettlänge, relevant bei Smallframe Modelle, muss jedoch im ausgebauten Zustand ermittelt werden.

31127000



31126000



31123000



31124000



Lenkschloss, komplett	Schlüssel	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 V1-15/V30-33/VM/VN1T 2°->2T/ACMA/Hoffmann/150 GS VS1/VL/T2	Metall	31127000	45,00
für Vespa 150 VB/GS VS2-5/T3/VGL1, PASCOLI	Metall	31126000	69,00
für Vespa 150 VB/GS VS2-5/T3/VGL1, Repro	Metall	31126900	45,00
für Vespa 125 VNA/VNB/ ACMA N 59`- 62`/150 VBA/VBB/VGLA-B	Metall	31123000	29,00
für Vespa 160 GS `62 -`64 VSB 1°	Metall	31124000	66,00

16780000 & 31121301 & 31122100

31122000



Schließzylinder Lenkschloss, einzeln, mit Bund

Diese Schließzylinder sind verwendbar für das Lenkschloss. Erhältlich mit Metall- oder Kunststoff-Schlüsselkopf. Aufgrund der verschiedenen benötigten Längen haben wir unsere Schließzylinder in drei Größen eingeteilt. „A" kennzeichnet die Komplettlänge, „B" den Bund oben und „C" den hinteren Bund. Ein zu langer Zylinder würde hervorstehen, ein zu schmaler hinterer Bund würde nicht in die Lenksäule bzw. in den Schlossriegel greifen, bei einem zu breiten vorderen Bund passt der Zylinder nicht in die Lenksäule. Zwar geben wir die Standard Verwendung an, empfehlen dennoch den Vergleich mit dem eingebauten Schließzylinder. So geht man auf Nummer sicher! Wie gemessen wird und wie der Zylinder bei Verlust des Schlüssels entfernt werden kann, haben wir in unserer Einbauanleitung ausführlich erklärt. Der Lieferumfang beinhaltet einen Schließzylinder und ein paar Schlüssel.

SIP-TIPP Passenden Lenkschlossdeckel und Nieten nicht vergessen.

Schließzylinder Lenkschloss, einzeln, mit Bund	Schlüssel	A Länge	B oben	C hinten	Art.-Nr.	€
für Vespa 50 N 1°/L 1°/S 1°/SS/90 1°/SS/125/PV 1°	Kunststoff	31,5mm	4mm	6mm	31122000	13,90
für Vespa 50 N 1°/L 1°/S 1°/SS/90 1°/SS/125/PV 1°	Metall	31,5mm	4mm	6mm	31122100	24,90
für Vespa 50 N 2°/L 2°/S 2°/Special/SR/90 2°/R/125 PV 2°/ET3 1°	Metall	39mm	4mm	8mm	16780000	14,90
für Vespa 50 R/125 ET3 2°	Metall	38mm	6mm	8mm	31121301	14,90
für Vespa 50 R/125 ET3 2°	Kunststoff	38mm	6mm	8mm	31120000	11,90
für Vespa GT 1°/GTR 1°/Super/150 Sprint 1°/V 1°/Super 1°/160 GS 2°/180 SS	Kunststoff	31,5mm	4mm	6mm	31122000	13,90
für Vespa GT 1°/GTR 1°/Super/150 Sprint 1°/V 1°/Super 1°/160 GS 2°/180 SS	Metall	31,5mm	4mm	6mm	31122100	24,90
für Vespa GT 2°/GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V 2°/Super 2°/Rally	Metall	39mm	4mm	8mm	16780000	14,90
für Vespa P80-150X/PX80-200-E/Lusso 1°/P150S/P200E	Metall	38mm	6mm	8mm	31121301	14,90
für Vespa P80-150X/PX80-200-E/Lusso 1°/P150S/P200E	Kunststoff	38mm	6mm	8mm	31120000	11,90

Schließzylinder Set Lenkschloss/ Gepäckfach, mit Bund

Praktische Schließzylindersets für Lenkschloss und Gepäckfach. Für jeden, der beide Schlösser mit nur einem Schlüssel öffnen möchte. Aufgrund der verschiedenen benötigten Längen der Lenkschlösser haben wir die Schließzylinder in drei Größen eingeteilt. „A" kennzeichnet die Komplettlänge, „B" den Bund oben und „C" den hinteren Bund. Der Lieferumfang beinhaltet einen Schließzylinder für das Lenkschloss, ein Schloss für das Gepäckfach inkl. Klammer/Feder und ein paar Schlüssel mit Metallkopf.

SIP-TIPP Passenden Lenkschlossdeckel nicht vergessen!

16833000 + 16834000



Schließzylinder Set Lenkschloss/Gepäckfach, mit Bund	Schlüssel	A Länge	B Bund oben	C hinten	Art.-Nr.	€
für Vespa 50 N 2°/L 2°/S 2°/Special/SR/90 2°/R/125 PV 2°/ET3 1°	Metall	39mm	4mm	8mm	16834000	21,90
für Vespa 50 R/125 ET3 2°	Metall	38mm	6mm	8mm	16833000	21,90
für Vespa GT 2°/GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V 2°/Super 2°/Rally	Metall	39mm	4mm	8mm	16834000	21,90
für Vespa P80-150X/PX80-200-E/Lusso 1°/P150S/P200E	Metall	38mm	6mm	8mm	16833000	21,90

Schließzylinderset Zündung/Sitzbank/ Gepäckfach

Je nach Modell für Zündung/Lenkschloss, Gepäckfach oder Sitzbank. Anders als z.B. die Vespa 50 Schließzylinder sind die Maße des Bundes beim Lenkschloss nicht relevant. Der Schlosskörper ist immer identisch und besitzt keine Aussparung für den Bund. Die Sicherung erfolgt im hinteren Teil des Schlosskörpers und rastet dort ein. Um diese bei evtl. Verlust des Schlüssels zu lösen, muss die Kaskade entfernt werden. Anschließend kann man die Nase mit einem spitzen Gegenstand an der vorgesehenen Öffnung entriegeln. Der Schließzylinder lässt sich nun nach vorne rausziehen. Der Lieferumfang umfasst die angegebene Schließzylinderanzahl und ein paar Schlüssel mit Kunststoffkopf.

SIP-TIPP Feder für das Lenkschloss ist nicht im Lieferumfang enthalten und wird gerne vergessen. Unbedingt mitbestellen!

31130000

16835000



16835400

Schließzylinderset	Anzahl	Schlüssel	Art.-Nr.	€
für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/Automatica/ PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11/T5/Cosa	1 Schließzylinder	Kunststoff	31130000	12,90
für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/Automatica/ PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11/T5/Cosa	3 Schließzylinder	Kunststoff	16835000	15,90
für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/Automatica/ PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11/T5/Cosa	5 Schließzylinder	Kunststoff	16835400	21,90

Lenkschlossdeckel

Lenkschlossdeckel werden zur Abdeckung des Lenkschlosses verwendet. Sie dienen als schöne Chrom-Abdeckung oder schützen den Schlüsselschaft vor Schmutz oder sonstigen Fremdkörpern. Wenn nicht anders angegeben, werden diese mit der benötigten Niete geliefert.

17060400



31121000



17462800



Lenkschlossdeckel	Art.-Nr.	€
für Vespa 50 N 1°/L 1°/S 1°/SS/90 1°/SS/125/PV 1°	17060400	3,50
für Vespa 50 N 2°/L 2°/S 2°/Special/SR/90 2°/R/125 PV 2°/ET3 1° ->/ET3 ->44965*	31121000	2,90
für Vespa 50 R/125 ET3 2°*	17462800	3,90
für Vespa GT 1°/GTR 1°/Super/150 Sprint 1°/V 1°/Super 1°/160 GS 2°/180 SS	17060400	3,50
für Vespa GT 2°/GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V 2°/Super 2°/Rally	31121000	2,90
für Vespa P80-150X/PX80-200-E/Lusso 1°/P150S/P200E**	17462800	3,90

* inkl. Niete
** passende Niete, Art.-Nr. 17462900 (2 Stück benötigt)



Nicola Campobasso bei den Red Bull MMX-Fighters 2011 in Rom

Fahrwerk
Fahrwerksumrüstung

Das Fahrwerk kann aus den verschiedensten Gründen umgerüstet werden. Ob zur Umrüstung auf ein 10“ Fahrwerk, für die Verwendung eines PX Motors, den Umbau auf Scheibenbremse oder die Umrüstung auf 12“ Reifen für mehr Bodenfreiheit – die Gründe sind vielseitig. Für jede gewünschte Umrüstung findet ihr in diesem Kapitel die passende Lösung.

Welche Möglichkeiten gibt es?

Felge-/Bremstrommelumrüstung

Mit unseren **Umrüstfelgen von 8“/9“ auf 10“ Reifen** wird die Fahrwerksqualität der Vespas mit kleinem Fahrwerk erheblich verbessert. Bessere Bodenfreiheit, mehr Kurvenlage, ein optimierter Geradeauslauf, verlängerte Übersetzung und eine wesentlich größere Palette an montierbaren Reifen sind der Lohn dieser Umrüstung. Auch Leute, die ihre Oldies mit einem PX Motor bestücken, finden hier die Lösung. Entweder wird vorne auf 10“ nachgerüstet oder der Motor hinten auf 8“ reduziert. Durch ein spezielles Bremstrommelumrüstkit können Oldiefahrer zusätzlich in den Genuss der besseren Bremskraft der 10“ Bremstrommel kommen.

Vespa PX Motor in Wideframe

Unter Wideframes verstehen wir die ersten Vespa Modelle Vespa 125 V1-33/VM/VN/150 VL/VB1/VD/VGL1. Eine originale Wideframe ist nur bedingt Llangstreckentauglich. Sie ist einfach zu langsam. Eine **Wideframe** zu tunen ist jedoch nicht einfach. Da ist der Aufwand, einen PX oder T5 Motor in eine Wideframe einzubauen, schon überschaubarer. Die Vorteile dieses Umbaus: Elektronische Zündung, 20-30 PS möglich, hohe End- und Reisegeschwindigkeiten erzielbar, wartungsarm. Zum Einbau bieten wir einen speziellen Adapter für die Motorschwinge und Stoßdämpfer an. Zusätzlich kann der Motor auch auf 8“ zurückgerüstet werden, um den original 8“ Look beizubehalten.

Lenksäulenumrüstung

Umrüstlenksäulen sind bei der Verwendung einer Scheibenbremse auf Oldie oder Smallframe Modellen notwendig. Als mögliche Lenksäulen würden sich Standard PK S/XL, PK XL2 oder eine PIAGGIO ZIP Lenksäulen anbieten. Diese müssen jedoch aufwändig bearbeitet werden. Um euch den Aufwand der Gabelmodifikation zu ersparen, bieten wir bereits modifizierte und einbaufertige Umrüstlenksäulen an. Die Umrüstlenksäule SIP PK50-125/S/SS/XL/Automatica behält die Original-Schwingenoptik auf der linken Seite bei. Als Bremsanlage können alle 20mm GRIMECA Scheibenbremsen der Vespa PX verwendet werden. Es werden weiterhin Vespa Felgen verwendet. Die Umrüstung auf PIAGGIO ZIP Lenksäule positioniert die Schwinge auf der rechten Seite. Die hierbei benötigte PIAGGIO ZIP Bremsanlage ist im zusätzlich benötigten Montagekit enthalten. Als Felge wird auf eine PIAGGIO ZIP Felge umgerüstet.







12“ Umrüstung

Mit unserem Customprojekt Glorious Basterd haben wir den nächsten Schritt im Thema Fahrwerkstuning erfolgreich umgesetzt: Die Vespa steht auf einem soliden **12“ Fahrwerk**. Dies verschafft zum einen mehr Bodenfreiheit und zum anderen wird zusätzlich die Übersetzung geändert. Und seien wir mal ehrlich. Sieht der Basterd nicht verdammt sexy aus? Für vorn bieten wir spezielle Umrüstlenksäulen an. Hinten muss ein PX Motor verwendet werden. Die hinteren Umrüstkits sind in einer Bremstrommel- und in einer Scheibenbremsversion erhältlich.

Breitreifen

Dicke Sohlen sind der Eyecatcher auf der Vespa und ein MUSS bei Customprojekte. Wir bieten 3 **Breitreifen Umrüstmöglichkeiten** an: Das preiswerte Buchsenkit, die stabilen Ringkit Versionen in zwei Ausführungen und unsere solide SIP Breitreifenfelge als Königslösung. Bei der SIP Felge wurde die benötigte Felgeneinpresstiefe bereits berücksichtigt. Ein Unterlegen mit Buchsen oder mit Ring ist nicht notwendig. Bitte beachtet, dass bei allen Breitreifenumbauten der Motorblock bearbeitet werden muss. Aber für das erzielte Ergebnis eine annehmbare Modifikation.

Wie ist die rechtliche Lage?

Generell müssen Fahrwerksumrüstungen vom TÜV abgenommen werden. Notwendige Unterlagen können wir hierfür nicht anbieten.

Umrüstfelgen 8“/9“ auf 10“, geschlossen/offen §

für Vespa 50 N/L/R/V5A2/V5A3/98/125 V1-33/VM/VN/VNA/VNB/Super/150 VL/VB1/VBA/VBB/VD/Super

Mit diesen **Umrüstfelgen** können Oldies oder Smallframes schnell auf 10“ Basis umgerüstet werden. Dies bringt zum einen mehr Fahrstabilität, sowie eine längere Übersetzung und zum anderen ein wesentlich größeres Angebot an 10“ Reifen. Für Oldies gibt es offene und geschlossene Felgen. Wir bieten für beide Varianten eine Umrüstmöglichkeit an. Die offene Variante kann 1:1 ausgetauscht werden. Die geschlossene ist eher ein Geheimtipp. Hier kann die „Sternmuster“ Felge der Vespa GS150 verwendet werden. Der Lochkreis stimmt, jedoch verursacht die Verwendung einen minimalen Spurversatz. Die Umrüstfelge für Smallframe 9“ Modelle passt ohne Modifikation und verursacht keinen Spurversatz. Eine schnelle Umrüstmöglichkeit, wenn für vorn eine Scheibenbremsmodifikation vorgenommen werden soll!

SIP-TIPP 10“ Reifen und Schlauch nicht vergessen.


80180000


80182000


80131000


81026100


82005000

80120000

Umrüstfelge 8“/9“ auf 10“, geschlossen/offen	Umrüstung	Ausführung	Art-Nr.	€
für Vespa 98/125 V1-33/VM/VN/VNA/VNB/150 VL/VB1/VBA/VBB/VD	8“ auf 10“	geschlossen, silber	80180000	79,00
für Vespa 98/125 V1-33/VM/VN/VNA/VNB/150 VL/VB1/VBA/VBB/VD	8“ auf 10“	geschlossen, chrom	80182000	95,00
für Vespa 125/150 Super/P150S	8“ auf 10“	offen, silber	80131000	29,00
für Vespa 125/150 Super/P150S	8“ auf 10“	offen, chrom	81026100	49,00
für Vespa 50 R 752189->/V5A2T/V5A3T	9“ auf 10“	offen, silber	82005000	27,00
für Vespa 50 N/L/R ->V5A1T 752188	9“ auf 10“	geschlossen, grau, PIAGGIO	80121000	45,00
für Vespa 50 N/L/R ->V5A1T 752188	9“ auf 10“	geschlossen, grau	80120000	24,00

Moritz Kohrs, SIP-Mann, Landsberg, Deutschland

The highway is my way...

Als SIP-Mann der ersten Stunde gibt es inzwischen wohl keinen Job, den Moritz seit 1999 in der Firma noch nicht erledigt hat. Angefangen hat er während der Schulzeit als Unterstützung im Versand, inzwischen kümmert er sich um den Einkauf und Produktmanagement.

Bereits in jungen Jahren war Moritz von der Vespa-Szene in Landsberg und Umgebung fasziniert und kam durch seinen Job bei SIP Scootershop zum ersten Mal mit Tuning in Kontakt. Die Begeisterung war so groß, dass er direkt am Wochenende nach seiner Führerscheinprüfung Mutti's PK 50S mit einem 133er Polini aufrüstete. Schnell war ihm aber auch die Smallframe zu langsam und adäquater Ersatz musste her: eine blaue VBB (1962) im Originalzustand aus Italien. „Die VBB und ich haben schon einiges erlebt“ meint Moritz und erinnert sich gerne an zahlreiche Rollertreffen in ganz Europa, wie die Scooter Rally Toscano auf Elba. Auch in Südfrankreich, am Gardasee und natürlich auf der SIP Tour in Kroatien waren die beiden dabei. Möglich macht das Ganze das 10“ Umrüstkit, das neben den deutlich verbesserten Fahrwerkseigenschaften auch durch bessere Bodenfreiheit und optimierten Geradeauslauf überzeugt. Im Herz der VBB schlägt ein 200er PX-Motor, der dank 211er Malossi, einer Langhubwelle und perfekt abgestimmtem 24er SI-Vergaser auch auf der Autobahn ordentlich Durchzug liefert. Durch seine vielen Kontakte im In- und Ausland muss die VBB hauptsächlich Langstrecken bewältigen, deshalb hat Moritz sein Setup durchwegs tourentauglich gestaltet. Seine Trips führten ihn dabei jedoch nicht nur in sämtliche europäische Nachbarländer, sondern auch weiter weg. Ob unterwegs mit dem Vespa Club of Bangkok, als Auslands-Korrespondent bei der Amerivespa 2009 oder bei einer Rundfahrt durch Taipei... Solange Moritz auf einem Roller sitzt, fühlt er sich überall zuhause.







Vespa PX Motor in Wideframe §

für Vespa 125 V1-33/VM/VN/ACMA/Hoffmann/VNA/VNB/Super/150 VL/VB/VBA/VBB/Super/P150S

Um den verbauten PX Motor den 8“ Look zu verpassen, bieten wir dieses **Bremstrommel Umrüstkit** von 10“ auf 8“ Bremstrommel an. Das mitgelieferte Staubschutzblech wird ausgetauscht und die Bremstrommelaufnahme einfach nur aufgesteckt. Bei der Umrüstung auf PX Motor können modellabhängig kleine Modifikationen am Rahmen (im Vergaserbereich), an der Seitenhaube und bei Zylindern über 125ccm im Bereich der Unterseite des Zylinderkopfes auf Höhe des Auslasses nötig sein. Bei Einbau wird zusätzlich ein Adapter für die Motorschwinge benötigt. Zudem muss die Elektrik auf die wartungsarme 12V Zündung umgebaut werden. Dazu werden noch der Umrüstkabelbaum, der Brems-/Lichtschalter sowie der Spannungsregler benötigt. Der Adapter Stoßdämpfer oben positioniert den PX-Stoßdämpfer im Wideframerahmen.

FAZIT Ein krasser, wirkungsvoller und auch häufig durchgeführter Umbau.

SIP-TIPP Je nachdem, ob das Fahrzeug auf 8“ oder 10“ Fahrwerk stehen soll, empfehlen wir die Verwendung eines Reifens mit dem richtigen Tragfähigkeitsindex. Bei 10“ ist der SIP Performer bis 120 Km/h zulässig. Bei 8“ Reifen der HEIDENAU K75 bis 130 Km/h!

63003100


6300300


J50015160


63003000


63003100

Bezeichnung	Umrüstung	Art-Nr.	€
Bremstrommel Umrüstkit für Vespa 125 V1-33/VM/VN/ACMA/Hoffmann/VNA/VNB/Super/150 VL/VB/VBA/VBB/Super/P150S*	10“ PX Motor auf 8“	J50015160	85,00
Adapter Motorschwinge für Vespa 125 V1-33/VM/VN/ACMA/Hoffmann/150 VL/VB1/VD/GS	PX Motor in Wideframe	63003000	89,00
Adapter Stoßdämpfer für Vespa 125 V1-33/VM/VN/ACMA/Hoffmann/150 VL/VB1/VD/GS	PX Motor in Wideframe	63003100	89,00

*Die Modelle Vespa 125 Super/150 Super/P150S benötigen zusätzlich eine geschlossene 8“ Felge.

Bremstrommel Umrüstkit 8“ auf 10“ §

für Vespa 125 V30-33/VM/VN/VNB/ACMA/Hoffmann C/Super/150VL/VB/VBA/VBB/Super/P150S

Wer hinten keinen PX Motor verwendet und dennoch auf 10“ Basis unterwegs sein möchte, für den bieten wir ein **Bremstrommel Umrüstkit** an. Generell bewirkt der Wechsel auf 10“ Basis für vorn oder hinten eine wesentlich stabilere Bremswirkung als das kleinere Fahrwerkssystem. Die Umrüstung für vorn ist relativ einfach umzusetzen. Lediglich das mitgelieferte Staubschutzblech muss mit etwas Aufwand auf die Schwinge aufgenietet werden. Passend für Modelle mit einer 1-Loch Bremsbackenaufnahme, inkl. Bremstrommel, Achse, Bremsbacken, Tachoschnecke und Halbmondkeil. Hinten werden Bremstrommel, Staubschutzblech und Beläge getauscht. Jedoch auch nur für Modelle mit einer 2-Loch Bremsbackenaufnahme. Bis auf das vordere Staubschutzblech passen alle mitgelieferten Komponenten plug&play.

SIP-TIPP Durch das geringere Eintauchspiel nach der Umrüstung empfehlen wir unbedingt die Verwendung härterer Stoßdämpferfedern. Ebenfalls verändert die Umrüstung das Übersetzungsverhältnis, auch hier ist evtl. eine Anpassung des Getriebes notwendig! Passende Felge, Reifen und Schlauch nicht vergessen!

J50015150


50015110

Bremstrommel Umrüstkit 8“ auf 10“	Umrüstung	Ausführung	Art-Nr.	€
für Vespa 125 V30-33/VM/VN/VNA/VNB/ACMA/Hoffmann C/Super/150 VL/VB/VBA/VBB/Super/P150S	8“ auf 10“	vorn	J50015150	139,00
für Vespa 125 VNB4-6T/Super/150 VBB2T/Super/P150S	8“ auf 10“	hinten	J50015110	69,00

Umrüstlenksäule SIP für Scheibenbremse §

für Vespa 50-125/PV/ET3/125 VNA-TS/150 VBA-Super/Rally

Ein oft zu stiefmütterlich betrachtetes Thema beim Tuning ist die Bremsanlage. Was nützt der stärkste Motor wenn das Fahrzeug anschließend lebensgefährlich zum Stillstand gebracht werden muss. Die Original Bremsanlage ist für stark getunte Fahrzeuge schlichtweg nicht ausgelegt.

Damit auch Smallframe oder Oldie Fahrer in den Genuss einer Scheibenbremse kommen, bieten wir diese modifizierte **Umrüstlenksäule** an. Als Basis dient eine Vespa PK50-125/S/SS/XL/Automatica Lenksäule. Steuerrohrhöhe, Gabelschaft, Lenkschlossaufnahme und Lenkanschlag wurden auf die jeweiligen Modelle angepasst.

Die Umrüstung ermöglicht die Verwendung aller **20mm GRIMECA Scheibenbremsen**. Zudem steht das Fahrzeug nun auf einem soliden 10" Fahrwerk mit einer breiteren Palette an Reifen mit dem benötigten Geschwindigkeitsindex.

Die Lenksäule passt ohne Modifikation in den Rahmen. Es müssen jedoch bei allen Modellen die Kotflügelaufnahmen angepasst werden. Zudem wird ein gekürzter „tiefergelegter" Stoßdämpfer zum Ausgleich des Schwingenwinkels benötigt!

Der Lieferumfang beinhaltet nur die Lenksäule. Das erhältliche Montagekit ist perfekt für denjenigen, der sich bei einer PK50-125/S/SS/XL/Automatica Lenksäulenumrüstung keine Gedanken über die benötigten Einzelteile machen will. Im Lieferumfang des Montagekits enthalten sich: Ein kompletter Lenkkopflagersatz, die Staubschutzschale und Kleinteile für die Stoßdämpfer-,Bremstrommel- und Tachowellenbefestigung. Zusätzlich muss jedoch noch eine Tachowelle, Radkappe und Schwingenabdeckung bestellt werden.

SIP-TIPP Um das Fahrzeug hinten auf 10" umzurüsten, bieten wir Umrüstfelgen an. Oldie Fahrern empfehlen wir gleich die Umrüstung auf PX Motor. Alternativ bieten wir eine Umrüstfelge oder ein Bremstrommel Umrüstkit an. Felge vorne, Reifen, Bremsanlage, Tachowelle und Stoßdämpfer nicht vergessen! Zusätzlich wird eine andere Ankerplatte zur oberen Stoßdämpferaufnahme benötigt, die den 4mm Versatz ausgleicht.



Umrüstlenksäule SIP PK50-125 S/SS/XL/Automatica	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3	13337000	239,00
für Vespa 125 GT/GTR/TS/Super/150 GL/Sprint/V/ Super/Rally	13347100	269,00
für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB	13347200	269,00

Zubehör für Umrüstlenksäule SIP

Montagekit: Das Montagekit ist perfekt für denjenigen, der sich bei einer PK50-125/S/SS/XL/Automatica Lenksäulenumrüstung keine Gedanken über die benötigten Einzelteile machen will. Im Lieferumfang sind ein kompletter Lenkkopflagersatz, die Staubschutzschale, Achsaufnahmekleinteile, Kleinteile zur Stoßdämpferbefestigung und weiter Muttern und Distanzen enthalten.

Stoßdämpferankerplatte SERIE PRO: Bei Verwendung einer GRIMECA PX Scheibenbremse auf PK S/XL Lenksäule oder SIP Umrüstlenksäule mit PK Stoßdämpfer wird eine andere Ankerplatte zur oberen Stoßdämpferaufnahme benötigt, die den 4mm Versatz ausgleicht.

Tachowellen: Diese Tachowellen werden für die Umrüstlenksäulen benötigt. Die originalen weisen nicht die benötigten Anschlussdurchmesser auf oder sind zu kurz!

Zubehör für Umrüstlenksäule Automatica	Art.-Nr.	€
Montagekit für Vespa 50-125/PV/ET3/125 GT/GTR/TS/ Super/150 GL/Sprint/V/Super/Rally	J9012300	49,00
Montagekit für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB	J9012600	49,00
Stoßdämpferankerplatte bei Verwendung von PK Stoßdämpfer, 4mm Versatz	17480900	49,00
Tachowelle Umrüstlenksäule für Vespa 50-125/PV/ET3	98644000	11,90
Tachowelle Umrüstlenksäule für Vespa 125 GT/GTR/TS/Super/150 GL/Sprint/V/Super/Rally**	98641000	16,60
Tachowelle Umrüstlenksäule für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB**	21151000	9,90

**Überwurfmutter für Anschluss unten muss entfernt werden. Anschluss wird nicht mehr geschraubt, sondern gesteckt!









Umrüstlenksäule SIP PIAGGIO ZIP SP §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/SS/XL/125 VNA-TS/150 VBA-Super/Rally

Bei der Verwendung unserer **PIAGGIO ZIP SP Umrüstlenksäule** wird die Schwinge auf der linken Seite positioniert. Die Vorteile liegen jedoch nicht in der geänderten Optik. Die größere Auswahl an High-End Stoßdämpfern (alle von der PIAGGIO ZIP) mit großem externem Ausgleichsbehälter, der verkürzte Radstand und die geänderte Geometrie sind die großen Vorzüge dieser Lenksäule. Vor allem im Rennsportbereich, wo jede 1/10 sek. entscheidend sein kann, macht das Fahrwerk den großen Unterschied. Stoßdämpfer wie der MALOSSI RS24/10-R mit einem High-Low System zur Regulierung von schnellen und langsamen Eintauchbewegungen waren bisher nur dem Scooterbereich vorbehalten. Um euch Zugang zur stetigen Fahrwerksweiterentwicklung im Scooterbereich zu ermöglichen, führen wir diese Umrüstlenksäule der PIAGGIO ZIP SP passend für die angegebenen Modelle. Gabelschaft, Lenkschloss und Lenkanschlag wurden angepasst. Zur Montage empfehlen wir das Montagekit für SIP Umrüstlenksäule PIAGGIO ZIP SP. Hier sind alle nötigen Teile wie PIAGGIO ZIP SP 10" Felge, Bremsanlage, Bremszange, Lenkkopflagersatz, Schrauben, Tachoschnecke und weitere Kleinteile enthalten. Als Stoßdämpfer passen alle „tiefergelegten" der Vespa PK oder alle Modelle der PIAGGIO ZIP SP. Ein Ausgleich der Stoßdämpferankerplatte wie bei der Vespa PK50-125/S/SS/XL/Automatica Lenksäule muss nicht vorgenommen werden.

Hinweis: Felge, Bremszange und Bremsscheibe müssen zusätzlich bestellt werden. Modifikation an Kotflügel notwendig!

Umrüstlenksäule SIP PIAGGIO ZIP SP	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3	13347010	349,00
für Vespa PK50-125/S/SS/XL/Automatica	13337020	349,00
für Vespa 125 GT/GTR/TS/Super/150 GL/Sprint/V/ Super/Rally	13347110	349,00
für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB	13347210	349,00



Zubehör für Umrüstlenksäule SIP PIAGGIO ZIP SP

Montagekit: Das Montagekit ist perfekt für denjenigen, der sich bei einer PIAGGIO ZIP SP Lenksäulenumrüstung keine Gedanken über die benötigten Einzelteile machen will. Im Lieferumfang befinden sich ein kompletter Lenkkopflagersatz, die Staubschutzschale, Vorderradnabe mit Kleinteilen, Stoßdämpferankerplatte mit Kleinteilen, Tachoschnecke mit Kleinteilen und weitere Teile wie Muttern und Distanzen.

Bremsscheibe: Als Bremsscheiben können alle Bremsscheiben des Typs B24 verwendet werden. Wir empfehlen die MALOSSI WHOOP. Radikales Design, Edelstahl, starke Anfangsbremswirkung und weitere Vorteile machen den Unterschied aus!

Bremszange: Ist im Lieferumfang nicht enthalten und muss zusätzlich bestellt werden. Wir können diese von GRIMECA als Original Ersatz anbieten. Passender Bremsbelagtyp ist S14!

Lenksäulenadapter für ZIP/Quartz/ET2 Lenksäule in Vespa Rahmen: Um eine Fremdgabel/-lenksäule in einen Vespa Rahmen zu packen sind meist aufwändige Arbeiten am Lenkanschlag und am oberen Gewinde notwendig. Dieser Adapter vereinfacht den Umbau. Das obere Stück der Lenksäule/Gabel wird entsprechend gekürzt und der Adapter aufgeschweißt. That´s it!













Zubehör für Umrüstlenksäule SIP PIAGGIO ZIP SP	Art-Nr.	€
Montagekit für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125 S/SS/XL/Automatica/125 GT/GTR/TS/Super/150 GL/Sprint/V/Super/Rally	J9012410	119,00
Montagekit für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB	J9012500	119,00
Felge GRIMECA vorne für PIAGGIO ZIP SP, schwarz, für Scheibenbremse, 2.50-10"*	GR651103	81,00
Bremszange vorne für PIAGGIO ZIP SP, schwarz	GR362410	79,00
Bremsscheibe MALOSSI WHOOP, Ø 290/97/3,5, 5-Loch	M6212604	82,00
Lenksäulenadapter für PIAGGIO ZIP/Quartz/ET2 Lenksäule, Ø20/28mm	13399331	75,00

*als Reifen können alle Reifen der Größe 100/80-10" verwendet werden!

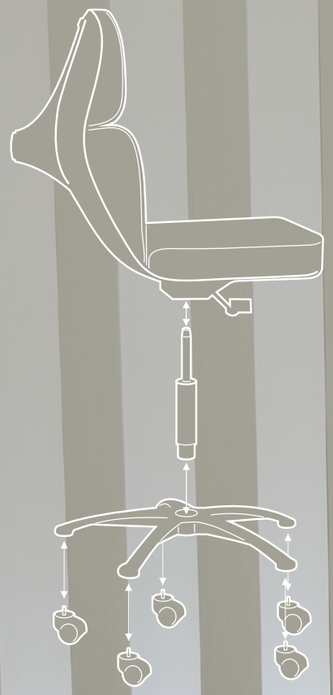
recycling bel & bel parts

Die Brüder Jesús und Carles Bel aus Barcelona sind fasziniert vom brillanten Design der Vespa. Vespen, die nicht mehr einsatzfähig sind, verleihen die beiden ein gänzlich neues Leben, als smarter Bürodrehstuhl. Original Vespa Rahmen werden innen gepolstert und mit einem schönen Leder in Retro-Optik bezogen. Der Drehstuhl ist jedoch nicht nur elegant sondern auch komfortabel und ergonomisch. Mit einem stabilen Kippmechanismus lässt sich die Neigung stufenlos einstellen, die Sitzhöhe ist ebenfalls justierbar, der Stuhl hydraulisch gefedert. Echtes Avantgarde Design aus Spanien.

Made in Italy. Remade in Barcelona.
Lieferzeit ca. 2-3 Wochen.



Rahmen	Polster	Art.-Nr.	€
rot	beige	58024410	1790,00
anthrazit	braun	58024420	1790,00
grau	schwarz	58024430	1790,00
grau	rot	58024440	1790,00
orange	schwarz	58024400	1790,00
schwarz	schwarz	58024450	1790,00
weiss	beige	58024460	1790,00



Breite 60cm / Höhe 95-105cm / Tiefe 80cm / Gewicht 20kg









Umrüstung SERIE PRO 12" Felge/Disc §

für Vespa 125 VNA/VBA/GT/GTR/TS/Super/150/VBA/VBB/GL/Sprint/V/Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11

Viele haben sich an der Umsetzung dieses Monsterumbaus versucht und sind an den technischen Finessen gescheitert. Wir waren daher besonders stolz, dass wir mit der Customshow Ried 2010 und dem dort vorgestellten Customprojekt „Glorious Basterd", den nächsten Schritt im Fahrwerkssektor einläuten konnten. Wochenlange Entwicklung und viele, viele Prototypen waren notwendig, um eine konventionelle Lösung für die Vespa Gemeinde zu entwickeln. Probleme wie Spur, Lenkverhalten und Rahmenabstand wurden erfolgreich gelöst. Das Ergebnis ist eine bessere Fahrwerksqualität durch bessere Bodenfreiheit und ein optimierter Geradeauslauf. Zudem sind die 12" Räder der absolute Hingucker und verlängern die Übersetzung. Die Umrüstung muss für vorn und hinten vorgenommen werden! **Hinweis:** Auspuff und Kotflügel müssen angepasst werden.

SIP-TIPP Vordere Felge, Reifen, Bremszange und Bremsscheibe nicht vergessen. Das Montagekit beinhaltet alle benötigten Kleinteile zum Einbau!

Vorn: Für vorn bieten wir, je nach Modell, umgearbeitete Umrüstlenksäulen an. Gabelschaft, Lenkschloss, Lenkanschlag und vor allem das Steuerrohr wurden angepasst. Als Stoßdämpfer können alle Stoßdämpfer der Vespa PX80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/T5 verwendet werden. Man benötigt jedoch eine spezielle Stoßdämpferankerplatte um einen 16mm Versatz auszugleichen. Eine mechanische Geschwindigkeitsabnahme ist aufgrund des geänderten Übersetzungsverhältnisses von Tachoschnecke zu Tachoantrieb nicht möglich! Wir empfehlen daher unseren SIP Tacho mit Digitaler Geschwindigkeitsabnahme! Das Montagekit ist nicht im Lieferumfang enthalten, beinhaltet jedoch alle benötigten Teile wie Achsaufnahme, Radnabe uvm. Zusätzlich muss eine Felge, Reifen und die Bremsanlage bestellt werden.

Felge/Scheibenbremse	Art.-Nr.	€
für Vespa PX80-200E Lusso/´98/MY/´11	62880000	299,00
für Vespa 125 GT/GTR/TS/Super/150 GL/Sprint/V/Super/Rally	13347900	349,00
für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB	13347500	349,00





Stoßdämpfer SIP Performance
vorne, silber
Art.-Nr. 72000FSR 139,00 €

Hinten: Hinten wird ein Vespa PX Motor vorausgesetzt. Man will ja auch keinen Ferrari mit Käfer Motor fahren. Die Bremstrommel basiert auf einem 30x47x6mm Antriebswellendichtring, d.h. Motoren mit innenliegendem Wellendichtring können diese problemlos verwenden. Bei PX-Motoren mit einem 27mm Wellendichtringsitz muss der Wellendichtring Antriebswelle gegen einen 30x47x6 Wellendichtring getauscht werden. Zusätzlich muss der Motor aufgrund der breiten Räder auf Breitreifen (Motorversatz nach rechts) umgerüstet werden. Eine passende Distanz um den Radaufstandspunktversatz auszugleichen, ist im Lieferumfang enthalten.

Umrüstkit Bremstrommel 12"Felge hinten	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 VNA/VBA/GT/GTR/TS/Super/150 VBA/VBB/GL/Sprint/V/Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11* Bremstrommel, inkl. Felge	242774J0	249,00
für Vespa 125 VNA/VBA/GT/GTR/TS/Super/150 VBA/VBB/GL/Sprint/V/Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11* Scheibenbremse hinten, inkl. Felge	30009J00	699,00
für Vespa 125 VNA/VBA/GT/GTR/TS/Super/150 VBA/VBB/GL/Sprint/V/Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11* Scheibenbremse hinten, ohne Felge	30008000	570,00

*die Modelle Vespa 125 VBA/VBB/150 VNA/VNB müssen auf PX Motor umrüsten!

Zubehör für Umrüstung SERIE PRO 12" Felge/Scheibenbremse

Montagekit: Das Montagekit ist perfekt für denjenigen, der sich bei einer 12" Lenksäulenumrüstung keine Gedanken über die benötigten Einzelteile machen will. Im Lieferumfang sind ein kompletter Lenkkopflagersatz inkl. Staubschutzschale, die Achsaufnahme inkl. Kleinteile, Vorderradnabe mit Kleinteile und weitere Teile wie Muttern, Lager und Distanzen enthalten.

Bremszange: Passend für dieses Umbaukit. Der Bremskolbendurchmesser von 31,5mm garantiert optimalste Bremseigenschaften. Erhältlich in vielen eloxierten Farbvariatonen. Als Ersatzbeläge passen alle S10!





Bremsscheibe: Als Bremsscheiben können alle Bremsscheiben des Typs B24 verwendet werden. Wir empfehlen die MALOSSI WHOOP: Radikales Design, Edelstahl, starke Anfangsbremswirkung und weitere Vorteile machen den Unterschied aus!

Reifen: Generell können vorn wie auch für hinten Reifen der Größe 120/70-12" gefahren werden. Der Heidenau K61 ist Testsieger in diversen Magazinen! Ventileinsatz nicht vergessen.

Stoßdämpferankerplatte SERIE PRO: Beim Einbau der 12" Lenksäule entsteht ein Stoßdämpferversatz von 16mm. Um diesen auszugleichen benötigt man diese neue Stoßdämpferankerplatte!







Zubehör für 12"Felge/Scheibenbremse Umrüstung	Art.-Nr.	€
Montagekit Lenksäule für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 Sprint/V/180-200 Rally/PX80-200E Lusso/T5 Classic	J3904300	229,00
Montagekit Lenksäule für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB	J3904400	229,00
Bremszange SIP für vorne, Aluminium eloxiert, silber*	56401000	104,00
Bremsscheibe MALOSSI WHOOP, Ø 290/97/3,5, 5-Loch	M6212604	82,00
Felge GRIMECA 3.00-12", silber, vorne, Stk.	GR672513S	95,00
Felge GRIMECA 3.00-12", silber, modifiziert hinten, Stk.	SP672513	133,00
Reifen Heidenau K61, 120/70-12", vorne/hinten, Stk.	H2008	60,00
Ventileinsatz für FELGE GRIMECA 3.00-12"	90900000	38,00
Stoßdämpferankerplatte SERIE PRO für Umrüstlenksäule 12", Versatz 16mm	17480800	43,00
Wellendichtring Antriebswelle 30x47x6mm, CORTECO, blau	91043000	5,10

*erhältlich in weiteren Farben: titan matt, rot, schwarz, gold **www.sip-scootershop.com**



Fahrwerk Breitreifen

Fahrwerkumrüstung - Breitreifen

Dicke Sohlen sind optisch der Eye-Catcher und aus der Vespa Customizing Szene kaum wegzudenken. Kritiker, welche die Unhandlichkeit breiterer Reifen bemängeln, vergessen jedoch auch die Vorzüge. Durch die breiteren Radaufstandsflächen und die veränderten Dimensionen, lassen sich hier sowohl Grip wie auch Übersetzung verändern. Wir bieten vier, je nach Aufwand unterschiedliche Umrüstmöglichkeiten an.

Hinten benötigt man ab der Reifengröße 110/80-10“, spezielle Umrüstkits. Drei unterschiedliche Versionen stehen zur Auswahl: Das günstige Buchsenkit, die Ringkit Versionen in zwei Ausführungen und unsere SIP Breitreifenfelge. Alle drei Umrüstungen können problemlos bis zu einer Reifengröße von 130/70-10“ verwendet werden. Der minimale Radaufstandspunktversatz zu einem 3.50-10“ Vorderreifen ist im Fahrverhalten kaum spürbar.

Die einfachste und vierte Möglichkeit ist die Verwendung unserer SIP Spezial oder der 2.50-10“ Schlauchlos Felge. Die Reifengrößen 100/80-10 und 100/90-10“ können ohne Distanzierung zur Bremstrommel gefahren werden. Der Radaufstandspunktversatz wird ausgeglichen wenn man diese Felgen vorn und hinten verwendet. Bei allen Kits entsteht jedoch eine Außermittigkeit. Size does matter!

Felge SIP Schlauchlos 3.00-10“, Breitreifen §

für Vespa 125 GT-TS/ 150 GL/Sprint/V/T4/160 GS/180 SS/Rally/PX 80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Die Königslösung im Breitreifenumbau! Unsere **Breitreifenfelge 3.00-10“** wird mit 2 Alubuchsen für beide PX Motorschwingen ausgeliefert. Die Distanz zur Bremstrommel wurde direkt im Felgenbett berücksichtigt. Eine weitere Distanzierung durch Buchsen oder mit Ring ist nicht notwendig!

Um den Radaufstandsversatz auszugleichen, muss die Motorschwinge rechts um ca. 1cm gekürzt werden. Der Motor wandert nach rechts.

Reifen bis zu einer Größe von 130/70-10 oder 120/90-10 sind mit diesem Kit fahrbar. Wird inklusive SIP Ventil und Ventilkappe und allen benötigten Kleinteilen geliefert!

SIP-TIPP Spurversatz vorne gleicht man durch die Verwendung eines 100/80 er Reifen in Kombination mit der 2.50er Felge aus!

SIP-COMMUNITY User Mosses zu Art.-Nr. 81018000: „super klasse und die Optik erst“

Schlauchlosfelge, 3.00-10“	Art.-Nr.	€
Aluminium poliert, hinten	81045000	69,00 €
schwarz, hinten	81046000	69,00 €
schwarz, polierter Rand, hinten	81048000	69,00 €
silber, hinten	81047000	69,00 €

81046000



81048000



81047000





81045000



Inklusive Buchse

Alex, SIP beantwortet:

Passt ein Breitreifenkit auch auf eine Smallframe?



Grundsätzlich ja! Die hier vorzunehmenden Modifikationen sind jedoch im Umfang wesentlich aufwändiger, als bei einem PX Motor. So muss der Auspuff angepasst und die Stoßdämpferaufnahme versetzt werden. Entscheidet man sich als Smallframe Fahrer zu solch einem Königsklassenumbau, können alle Breitreifenkits verwendet werden!

Breitreifen Buchsenkit §

für Vespa 125 GT-TS/ 150 GL/Sprint/V/T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Der Klassiker unter den Breitreifenkits ist das **Buchsenkit**, welches zum ersten Mal bereits 1991 montiert wurde. Hier werden die Stehbolzen der Bremstrommel durch längere ersetzt und die Distanz zur Felge mit Buchsen ausgeglichen. Um den Radaufstandsversatz auszugleichen, muss die Motorschwinge rechts um ca. 1cm gekürzt werden. Der Motor wandert nach rechts. Eine passende Ausgleichsbuchse für links wird mitgeschickt. Passend für Reifengrößen von 110/80-10 bis 130/70-10.

Zusätzlich zum Buchsenkit muss noch eine Breitreifenfelge mitbestellt werden.

Breitreifen Ringkit §

für Vespa 125 GT-TS/ 150 GL/Sprint/V/T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Das **Breitreifen Ringkit** haben wir für all diejenigen entwickelt, denen die Kraftübertragung mittels Aluminiumbuchsen zu gering erscheint. Der Ring hat eine größere Auflagefläche und führt die Felge optimal. Ein 100%iger Kontakt von Bremstrommel und Felge ist gewährleistet. Bei dieser Version werden ebenfalls die Stehbolzen der Bremstrommel getauscht.

Um den Radaufstandsversatz auszugleichen, muss die Motorschwinge rechts um ca. 1cm gekürzt werden. Der Motor wandert nach rechts. Eine passende Ausgleichsbuchse für links wird mitgeschickt. Passend für Reifengrößen von 110/80-10 bis 130/70-10. Zusätzlich zum Kit wird noch eine Breitreifenfelge benötigt. Erhältlich in grau lackiert oder in chrom!

SIP-COMMUNITY User Lehming zu Ringkit Version:„…Montage ging gut, bis jetzt keine Probleme!“

Breitreifen Ringkit 2K §

für Vespa 125 GT-TS/ 150 GL/Sprint/V/T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Als **zweite Ringkit** Version bieten wir das **“2K”** Kit an. Die Montage erfolgt mit deutlich weniger Aufwand. Hier müssen die Stehbolzen der Bremstrommel nicht ausgekontert werden. Es finden Spezialinbusschrauben mit Innengewinde Verwendung. Sieht optisch sehr elegant aus und lässt sich besonders schnell und mühelos montieren.

Um den Radaufstandsversatz auszugleichen, muss die Motorschwinge rechts um ca. 1cm gekürzt werden. Der Motor wandert nach rechts. Eine passende Ausgleichsbuchse für links wird mitgeschickt. Für Reifen von 110/80-10 bis 130/70-10“.

Aufgrund der speziellen Buchsen können keine normalen Breitreifenfelgen verwendet werden. Eine spezielle „2K“ Felge wird benötigt. Deshalb bieten wir das Breitreifen Ringkit 2K einzeln und komplett mit Felge an.

SIP-TIPP Breitreifen und Schlauch nicht vergessen! Ersatzteile zu dem 2K Breitreifenkit gibt es online!



82010000

Breitreifen Buchsenkit	Art.-Nr.	€
Breitreifen Buchsenkit, ohne Felge	82010000	31,00
Felge Breitreifen für Reifen 110/80-10 bis 130/90-10“, grau	J81050000	34,00
Felge Breitreifen für Reifen 110/80-10 bis 130/90-10“, chrom	J81052000	49,00



82012000

Breitreifen Ringkit	Art.-Nr.	€
Breitreifen Ringkit, ohne Felge	82012000	59,00
Felge Breitreifen für Reifen 110/80-10 bis 130/90-10“, grau	J81050000	34,00
Felge Breitreifen für Reifen 110/80-10 bis 130/90-10“, chrom	J81052000	49,00



82012100

Breitreifen Ringkit 2K	Art.-Nr.	€
Breitreifen Ringkit 2K, ohne Felge	82012100	59,00
Breitreifen Ringkit 2K, mit Felge 2K, grau	820121J0	95,00
Breitreifen Ringkit 2K, mit Felge 2K, chrom	820122J0	123,00
Felge Breitreifen Ringkit 2K, grau	81050500	44,00
Felge Breitreifen Ringkit 2K, chrom	81050600	79,00

Felgen für 100er Reifen §

für Vespa 125 GT-TS/150 GL/GS VS5T/Sprint/V/T4/Rally/PX/PE/Lusso/T5/Cosa

100er Reifen sind ca. 1,2cm breiter als die Standard 3.50-10" Bereifung. Will man diese erste Stufe der Breitreifen auf einer Vespa sicher nutzen, benötigt man etwas breitere Felgen, um ein sicheres Aufliegen am Felgenhorn zu gewährleisten. Zwar kommt es gegenüber der 2.10 Zoll Felge zu einem minimalen linksseitigen Spurversatz, dieser ist jedoch vernachlässigbar und kaum spürbar. Wird die Felge auf Vorder-, wie Hinterrad gefahren, entfällt der Spurversatz. Dann kommt es nur zu einer minimalen Außermittigkeit. Zur Auswahl stehen graue oder verchromte Stahlfelgen sowie unsere SIP Schlauchlosfelgen in der Größe 2.50-10".

Wir empfehlen maximal einen Reifen in der Größe 100/90-10 zu verwenden. Arbeiten am Motor oder Rahmen sind nicht nötig!

Felge für 100er Reifen	Art.-Nr.	€
SIP Schlauchlos 2.50-10, Aluminium poliert	81015000	59,00
SIP Schlauchlos 2.50-10, schwarz	81016000	59,00
SIP Schlauchlos 2.50-10, schwarz, polierter Rand	81018000	59,00
SIP Schlauchlos, 2.50-10, silber	81017000	59,00
SIP Spezial, grau	81043000	23,00
SIP Spezial, chrom	81041000	29,00



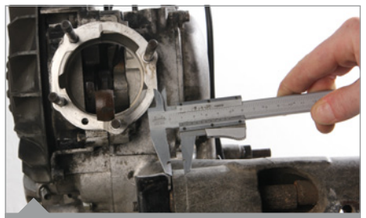

17472710 17472200 17474400 17474200

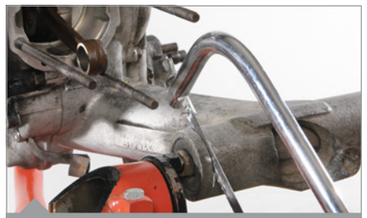
Silentgummi Motorschwinge

Im Zuge des Breitreifenumbaus empfiehlt sich der Austausch der alten **Silentgummis**. In der **SERIE PRO** Linie haben wir spezielle Silentgummis von **JOCKEY´s BOXENSTOP** für den Breitreifenumbau ins Programm genommen. Die verstärkte Lösung ist genau passend und optimiert das Fahrverhalten.

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Silentgummi Kit Motorschwinge LML Ø 30/40mm, für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/PX80-150/PE/Lusso, inkl. Motorbolzen und Mutter	17472710	27,90
Silentgummi Kit Motorschwinge LML Ø 45,5mm, Vespa 200 Rally 2°/P200E/PX200 E/Lusso/´98, 180/200 Rally 1°, inkl. Motorbolzen und Mutter	17472200	29,90
Silentgummi Motorschwinge SERIE PRO by JB, links&rechts, Ø 43mm, für T5, für Breitreifenumbau	17474400	65,00
Silentgummi Motorschwinge SERIE PRO by JB, links&rechts, Ø 43mm, für Vespa 180-200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/´98, für Breitreifenumbau	17474200	69,00

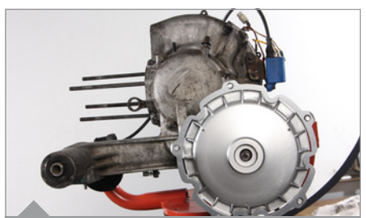
Montage Breitreifen


Motor komplett demontieren und 1 cm auf der Motorschwinge rechts anzeichnen


Vorsichtig Schwinge und Gummi absägen. Achtung, das Innenrohr darf nicht bündig mit der Schwinge abgeschnitten werden.


An engen Stellen empfehlen wir das Sägeblatt zu entnehmen.


Achtung, Innenrohr darf nicht bündig mit Schwinge abgesägt werden. Dieses darf ebenfalls nur um 1cm gekürzt werden.


Bei den Ringkits wird der Ring zwischen Bremstrommel und Felge montiert.


Achtung Einbaurichtung. Angefaste Aufnahme zur Felge!

Technik Breitreifen

TECH TIPP

Verwendet man für vorn und hinten die gleiche Felge bzw. Felgenbreite, fährt das Fahrzeug in der **Spurlinie/Spurflucht**.


Fahrzeugmitte

Bei Breitreifenumrüstungen verändert sich der Radaufstandspunkt vorn und hinten, bezogen auf die Mittelachse des Fahrzeugs. Verwendet man Felgen in der selben Felgenbreite, fährt das Fahrzeug zwar in der Spurflucht, man hat jedoch eine **Außermittigkeit**!


Fahrzeugmitte
Radaufstandspunkt

Da bei der Vespa vorn kein 130er Reifen Platz findet, kann ein gleicher Radaufstandspunkt von Vorder- und Hinterrad nur bedingt eingehalten werden. Hier entsteht ein **Radaufstandspunktversatz**.


Spur Vorderrad
Spur Hinterrad

Den Begriff **„Spurversatz"** hören wir häufig, wenn das Hinterrad nicht auf der selben Linie wie das Vorderrad verläuft. Wie bereits erklärt, ist hier der richtige Fachbegriff der Radaufstandspunktversatz. Ein Spurversatz ist, wenn das Hinterrad in einem anderen Winkel zum Vorderrad steht.


Spur Vorderrad
Spur Hinterrad

Mario, SIP beantwortet:

Verändert ein Breitreifen das Übersetzungsverhältnis?



Nicht alle. Breitreifen beginnen bei uns ab der Dimension 110. Ausschlaggebend ist jedoch das prozentuale Verhältnis von Reifenhöhe zur Breite bei gleichbleibender Felgengröße (Bsp. 110/70-10 = 70% von 110mm bei 10 Zoll Felge)! Ein 120/90er Reifen hat einen um etwa 7% größeren Abrollumfang als der Standard 3.50-10" Reifen. Dadurch kann bei entsprechender Motorleistung noch das letzte rausgeholt werden!

110/80-10"			Art.-Nr.	€
Continental	Twist - 63L TT/TL	Allwetter	80037000	43,00
Heidenau	K58 - 63M TL Rf.	Allwetter	H1001	44,00
Heidenau	K61 - 63M TL Rf.	Sport	H2001	49,00
Michelin	S1 - 58J TT/TL	Sport	80071000	46,00
Schwalbe	Weatherman DSC - 63P TL	Allwetter	S20202	42,00
Schwalbe	Raceman DSC - 63P TL	Sport	S10202	44,00
110/90-10"			**Art.-Nr.**	**€**
Heidenau	K58 - 66J TL Rf.	Allwetter	H1002	49,00
120/70-10"			**Art.-Nr.**	**€**
Continental	Twist - 54L TT/TL	Allwetter	80036000	43,00
Heidenau	K62 - 54M TL Rf.	Allwetter	H20172	52,00
Heidenau	K61 - 54M TL Rf.	Sport	H2002	52,00
Heidenau	K62 Snowtex - 54M TL Rf.	Winter	80204000	62,00
IRC	Urban Snow - 54L TL M+S	Winter	IRO37	59,00
Michelin	Pilot City - 54L TL Rf.	Allwetter	88084200	49,00
Michelin	SM100 - 54L TT/TL	Allwetter	80190000	43,00
Sava	MC22 - 54L TL Rf.	Weißwand	19509073	77,00
Schwalbe	Weatherman DSC - 45P TL Rf.	Weiß wand	WR12070W	61,00
Schwalbe	Weatherman DSC - 54P TL	Allwetter	S2005	48,00
Schwalbe	Raceman DSC - 54P TL	Sport	S10204	48,00
120/90-10"			**Art.-Nr.**	**€**
Continental	Twist - 57J TL	Allwetter	80026000	50,00
Dunlop	207RS - 57J TL	Sport	DU1016	55,00
Duro	HF910 - 54J TL	Cross	DUR1001	46,00
Heidenau	K59 - 66M TL	Allwetter	H1012	55,00
Heidenau	K61 - 66M TL	Sport	H2003	55,00
Heidenau	K77 Snowtex - 66M TL M+S	Winter	80207000	67,00
IRC	Urban Snow - 66L TL M+S	Winter	IRO17	64,00
Michelin	Bopper - 57L TT/TL	Sport	88092000	50,00
Schwalbe	Weatherman - 71P TL	Allwetter	S1008	49,00
Schwalbe	Raceman DSC - 71P TL	Sport	S10206	46,00
Schwalbe	Iceman - 66P TL M+S	Winter	S20330MS	55,90
130/70-10"			**Art.-Nr.**	**€**
Heidenau	K62 - 62M TL Rf.	Allwetter	89110000	54,00
Heidenau	K61 - 62M TL Rf.	Sport	H2004	59,00
Michelin	S1 - 62J TT/TL	Sport	80080000	48,00
Schwalbe	Weatherman - 62P TL	Allwetter	S1014	54,00
Schwalbe	Raceman DSC - 62P TL	Sport	S10051	52,00
130/90-10"			**Art.-Nr.**	**€**
Continental	Twist - 61J TT/TL	Allwetter	80021000	51,00
Dunlop	207RS - 61J TL	Sport	DU1017	57,00
Heidenau	K59 - 61J TL	Allwetter	H1018	59,00
Heidenau	K61 - 61J TL	Sport	H2005	59,00
Heidenau	K77 Snowtex - 61J TL M+S	Winter	80202000	66,00
Schwalbe	Iceman - 70R TL, M+S	Winter	S20340MS	62,90
Vee Rubber	VRM137 - 66M TL	Sport	VE1008	44,00

Reifengröße	Abrollumfang in mm	Unterschied zu 3.50-10
3.00-10	1235	-6%
3.50-10	1307	0%
90´90-10	1244	-5%
100´80-10	1238	-5%
100´90-10	1298	-1%
110´80-10	1286	-2%
110´90-10	1375	5%
120´70-10	1262	-3%
120´90-10	1405	7%
130´70-10	1304	0%

TECH TIPP

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



Fahrwerk
Felgen

Vespa-Felgen sind durch die zweiteilige Bauweise so konzipiert, dass es einfach ist, den Reifen selbst zu wechseln. Ein weiterer Vorteil ist, dass die Vespa in der Regel sowohl vorne als auch hinten die gleiche Felge hat. Das macht das Mitführen eines Reserverades besonders lohnenswert, da die Felge dann wahlweise auf der Vorder- oder Hinterachse genutzt werden kann. Grundsätzlich sollte bei jedem Reifenwechsel die Felge geprüft werden. Rost im Felgenbett ist oft der Grund für undichte Schläuche.

Die Größenangabe der Felgen erfolgt bei uns immer in Zoll, abgekürzt in der Artikelbeschreibung mit Anführungszeichen (Bsp. 8" = 8 Zoll). Die Breite der Felge ist genauso wichtig wie die Größenangabe. Auch diese ist immer im Zoll-Maß angegeben (Bsp. 2.10)!

Als weiteres Unterscheidungskriterium der Felgen muss man die Bauform beachten. Je nach verwendeter Bremstrommel gibt es geschlossene und offene Felgen. So haben z.B. bis auf die Vespa Super 125-150 alle Oldie-Modelle geschlossene 8" Felgen. Eine 9" Felge findet man ausschließlich bei Smallframes. Umrüstfelgen für beide genannten Größen ermöglichen einen schnellen Umbau auf 10". Mehr Fahrstabilität, bessere Bodenfreiheit und eine größere Auswahl an Reifen danken dieser Umrüstung.

Seit der Vespa GS150 steht die Vespa bis heute auf einem soliden 10" Fahrwerk. Die größeren Bremstrommeln geben mehr Bremskraft und im Ganzen mehr Fahrstabilität. Wer in den Genuss einer kompletten Umrüstung inkl. Bremstrommel kommen will, für den haben wir eine einfache Lösung im Fahrwerksumrüst-Kapitel.

Unsere Auswahl an Ausführungen ist groß. Weisen wir nicht ausdrücklich darauf hin, sind die Felgen immer aus Stahl und für vorne und hinten verwendbar. Bitte denkt daran, dass Chromfelgen im Straßenverkehr nicht zulässig sind und eine Eintragung beim TÜV nötig wird. Die SIP Stahlfelgen besitzen übrigens eine Nummer – so wird die Eintragung erleichtert. Besonders können wir unsere hauseigene SIP Schlauchlosfelge empfehlen. Geplatzte Schläuche gehören mit dieser Felge der Vergangenheit an. Auch ein Ventilabriss oder ein Platten durch Einklemmen des Schlauches sind passé.

Felge 8", geschlossen

für Vespa 98/125 V1-15/V30-33/VU/VM/VN/VNA/VNB/150 VL/VB/VBA/VBB/Hoffmann/ACMA

Die geschlossenen Stahlfelgen der frühen Vespamodelle werden mittels vier Muttern an der Bremstrommel fixiert. An sich ist die zweiteilige Felge mit sechs Muttern verschraubt. Wir bieten Stahlfelgen in silber lackiert oder in guter Chromqualität an. Als Umrüstfelge auf 10" kann die geschlossene Felge der Vespa GS150 verwendet werden.

Info: Die Verwendung der Chromfelge benötigt eine Rücksprache mit dem TÜV!

Felge, 2.10-8", geschlossen	Art-Nr.	€
silber, 4-Loch, Mutter M8, 11er Schlüsselweite	81022000	24,00
chrom, 4-Loch, Mutter M8, 11er Schlüsselweite §	81025000	45,00

Umrüstfelge 8" auf 10", geschlossen	Art-Nr.	€
grau, „Sternmuster", 4-Loch, Mutter, M8, 13er Schlüsselweite	80180000	79,00
chrom, „Sternmuster", 4-Loch, Mutter, M8, 13er Schlüsselweite §	80182000	95,00

Ersatzteile/Zubehör, Felge 8" geschlossen	Art-Nr.	€
Mutter Bremstrommel M10x22mm, chrom	87430100	4,20
Mutter Bremstrommel M10x22mm, verzinkt	87193000	2,60
Mutter Felge M8, 11er Schlüssel	87191000	0,60
Sprengring M8	80005000	0,20


81022000


81025000


80180000


87430100


87193000


87191000


80005000

Felge 8", offen

für Vespa 125-150 Super/P150S

Stahlfelgen: Als Original-Ersatz dienen die standardmäßig verbauten Stahlfelgen. Die offenen 8" Felgen wurden ausschließlich bei der Vespa 125-150 Super & P150S verbaut und sind in grau lackiert oder in chrom erhältlich!

RUSH: Die Rush Felgen sind aus Aluminium gefertigt. Durch das ansprechende Design sind sie zwar für jede Vespa ein optisches Highlight, allerdings sind diese Felgen ohne ABE und somit nicht in der StVZO zugelassen.

Umrüstfelgen: Durch eine Umrüstfelge kann die Vespa von 8" auf 10" gebracht werden. Dies bringt zum einen mehr Fahrstabilität und zum anderen hat man bei 10" Reifen eine wesentlich größere Auswahl. Die Felge kann einfach eins zu eins ausgetauscht werden.

Info: Die Verwendung der Chromfelge benötigt eine Rücksprache mit dem TÜV!

Felge 2.10-8", offen	Art-Nr.	€
grau, Mutter M8, 13er Schlüsselweite	80130000	29,00
chrom, Mutter M8, 13er Schlüsselweite §	81026000	49,00

Felge „RUSH" 2.10-8", Aluminium, offen	Art-Nr.	€
chrom, Mutter M8, 13er Schlüsselweite §	81009000	35,00
schwarz, Mutter M8, 13er Schlüsselweite §	81008000	35,00

Umrüstfelge 8" auf 10", offen	Art-Nr.	€
silber, Mutter M8, 13er Schlüsselweite	80131000	29,00
chrom, Mutter M8, 13er Schlüsselweite §	81026100	49,00

Ersatzteile/Zubehör, Felge 8" offen	Art-Nr.	€
Stehbolzen M8x30mm Bremstrommel	47163000	1,90
Mutter M8	87180000	0,20
Mutter Felge M8, 14er Schlüsselweite	87190000	1,10
Sprengring M8	80005000	0,20


80130000


81026000


81008000


81026100


81009000


80131000


47163000


87190000


8718000


80005000



§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Felge 9“, geschlossen

für Vespa 50 N/L/ R ->V5A1T 752188

Bis Fgst. Nummer -> V5A1T 752188 wurden geschlossene 9“ Felgen verbaut. Diese werden mit sechs Schrauben zusammengehalten und mit vier Schrauben fixiert. Hier können wir eine Stahlfelge in grau lackiert anbieten. Als Alternative bieten sich Umrüstfelgen auf 10“Felgen an. Hierbei passenden Schlauch und Reifen nicht vergessen!

Felge 1.80-9“, geschlossen	Art-Nr.	€
grau, 4-Loch, Mutter M8, 11er Schlüsselweite	81021000	27,00

Umrüstfelge 9“ auf 10“, geschlossen	Art-Nr.	€
grau, PIAGGIO mit Emblem	80121000	45,00
grau	80120000	24,00

Felge 9“, offen

für Vespa 50 R V5A1T 752189->/Special/V5A2T/V5A3T

Stahlfelge: Die offene 4-Loch-Stahlfelge wird mit vier Schrauben an der Außenseite der Bremstrommel fixiert. Erhältlich in grau lackiert.

Umrüstfelge: Durch die 9“ offene Umrüstfelge kann die V50 problemlos auf 10“ umgebaut werden. Dies bietet ein deutlich besseres Fahrverhalten und natürlich auch mehr Auswahl im Reifensortiment.

Felge 1.80-9“, offen	Art-Nr.	€
grau, Mutter M8, 13er Schlüsselweite	80160000	27,00

Umrüstfelge 9“ auf 10“, offen	Art-Nr.	€
grau, Mutter M8, 13er Schlüsselweite	82005000	27,00

Ersatzteile/Zubehör	Art-Nr.	€
Mutter M8	87180000	0,20
Sprengring M8	80005000	0,20
Schraube Felge M10x16mm für Bremstrommel geschlossen	70156000	2,40
Schraube Felge M8x16mm für Bremstrommel offen	31116000	1,70



81021000





80160000



82005000

87180000



80005000



70156000



31116000



Alex, SIP beantwortet:

Ich musste meinen Schlauch in letzter Zeit des Öfteren wechseln, woran liegt das?



Verschiedene Faktoren können der Grund für ein Platten sein. Die gängigen haben wir mal aufgezählt:
· Altersbedingter Verschleiß des Schlauchs
· Abgefahrener Reifen
· Beschädigung durch Fremdkörper
· Felge hat Roststellen im Felgenbett
· Defektes Ventil
· Schlauch wurde bei Felgenmontage eingeklemmt

Felge 10“, geschlossen

für Vespa 50S/SR/Sprinter/Revival/90/100 1°

Die Originalfelge der Vespa 50 Revival oder Vespa 90 passt auch als Umrüstfelge für die 9“ geschlossene Version. Sie wird ebenfalls an der Bremstrommel mit vier Schrauben fixiert und durch sechs Schrauben & Muttern zusammengehalten. Erhältlich in grau und silber lackiert!

SIP-COMMUNITY **User nino zu Art. Nr. 81020000: „...gute Qualität und ein überragender Ablauf...von der Onlinebestellung bis zum Erhalt der Ware vergingen lediglich zwei Tage!!! Sorgfältiger kann man übrigens Ware für den Versand nicht verpacken - danke!“**

Felge 2.10-10“, geschlossen	Art-Nr.	€
silber, PIAGGIO, 4-Loch, Mutter M8, 11er Schlüsselweite	80121000	45,00
grau, 4-Loch, Mutter M8, 11er Schlüsselweite	80120000	24,00

Ersatzteile/Zubehör	Art-Nr.	€
Mutter M8	87180000	0,20
Sprengring M8	80005000	0,20
Schraube Felge M10x16mm für Bremstrommel geschlossen	70156000	2,40

80120000



70156000



Felge 10“, geschlossen

für Vespa 150 VGL1T passt auch auf 150 GS VS1-4/VD1T/VD2T

Die dunkelgraue Replica Felge der 150 GL passt vom Lochbild ebenfalls auf die Vespa 150 GS/VS1-4T und auf die deutschen T2-T3 Modelle. Der Hersteller **MAURO PASCOLI** legt sehr viel Wert auf ein original Erscheinungsbild, das ihm mit dieser Felge komplett gelungen ist!

Felge 2.10-10“, geschlossen	Art-Nr.	€
dunkelgrau, 4-Loch, Mutter M8, 11er Schlüsselweite	80181000	119,00

Ersatzteile/Zubehör	Art-Nr.	€
Mutter M8, 13er Schlüssel	87180000	0,20
Mutter M8, 11er Schlüssel	87191000	0,60
Sprengring M8	80005000	0,20
Mutter Bremstrommel M10x22mm, chrom	87430100	4,20
Mutter Bremstrommel M10x22mm, verzinkt	87193000	2,60

Felge 10“, offen

für PIAGGIO Ape 50

Ape Felgen unterscheiden sich minimalst von den normalen 10“ offenen Felgen für die Vespa PX. Wir führen hier hochwertige Ersatzfelgen im Programm, die etwas schmäler sind, als die Originalfelgen.

Felge 2.10-10“, offen	Art-Nr.	€
grau	81032000	21,00

80121000





80181000



81032000

Felge 10“, geschlossen

für Vespa 150 GS VS1-4/VD1T/VD2T, passt auch auf 150 VGL1T und als Umrüstfelge für Fahrzeuge mit 8“ geschlossener Felge

Bei dieser Stahlfelge erfolgt die Fixierung wie bei der normalen geschlossenen 10“ Felge der Vespa 150 VGL1 über 4 Schrauben. Unterschied ist lediglich die sternförmige Musterung an der linken Außenseite der Felge. Diese Felge wird gerne als Umrüstfelge für geschlossene 8“ Modelle verwendet. Achtung, hierbei entsteht jedoch ein Spurversatz!

Info: Die Verwendung der Chromfelge benötigt eine Rücksprache mit dem TÜV!

Felge „Sternmuster“ 2.10-10“, geschlossen	Art-Nr.	€
grau, „Sternmuster“, 4-Loch, Mutter, M8, 13er Schlüsselweite	80180000	79,00
chrom, „Sternmuster“, 4-Loch, Mutter, M8, 13er Schlüsselweite §	80182000	95,00

Ersatzteile/Zubehör	Art-Nr.	€
Mutter M8, 13er Schlüssel	87180000	0,20
Mutter M8, 11er Schlüssel	87191000	0,60
Sprengring M8	80005000	0,20
Mutter Bremstrommel M10x22mm, chrom	87430100	4,20

Felge 10“, offen

für Vespa 160 GS/ 180 SS

Diese Stahlfelgen sind sehr schöne Repro Produkte. Die Fahrzeuge wurden damals mit 2.45-10“ ausgeliefert. Diese Felgen sind mit 2.25-10“ etwas schmäler als die originalen, was aber auf die Fahrstabilität keinen Einfluss nimmt. Erhältlich in grau lackiert und in chrom.

Info: Die Verwendung der Chromfelge benötigt eine Rücksprache mit dem TÜV!

SIP-COMMUNITY **User hans.kaufmann zu Art.-Nr. 80170000:**
„Gute Qualität sehr zufrieden.“

Felge 2.25-10“, offen	Art-Nr.	€
grau	80170000	34,00
chrom §	80171000	49,00

Ersatzteile/Zubehör	Art-Nr.	€
Mutter M8	87180000	0,20
Sprengring M8	80005000	0,20

Felge 10“, offen

für Vespa COSA 125-200

Die Felge der Vespa COSA ist um ca. 1cm breiter gebaut als die anderen 2.10 Felgen. Maximal kann hier ein 100er Reifen gefahren werden. Die breitere Felge bringt mehr Fahrstabilität und der breitere Reifen ist ein optisches Highlight.

Wir führen eine PIAGGIO Felge und qualitativ hochwertige Repro Felgen im Sortiment.

Info: Die Verwendung der Chromfelge benötigt eine Rücksprache mit dem TÜV!

SIP-COMMUNITY **User Woodini zu Art.-Nr. 81030000:**
„Feine Sache fuer wenig Geld“

Felge 2.50-10“, offen	Art-Nr.	€
grau, PIAGGIO mit Emblem	81011000	61,00
grau	81010000	24,00
chrom §	81030000	29,00

Einzelne Felgenhälften findet man auf **www.sip-scootershop.com**!

80182000



80180000

80171000



80170000

81011000



81010000



81030000



Felge 10“, offen

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/125 GT-TS/150 GL/GS VS5T/ Sprint/V/T4/Rally/PX/PE/Lusso/T5

PIAGGIO: Diese original PIAGGIO Felge kommt mit Emblem und DOT Nummer. Die Qualität ist 1A. Leider ist die Aussparung für das Ventil versetzt. Sie kann daher nicht bei GRIMECA Classic Scheibenbremsen für vorne verwendet werden.

SIP-COMMUNITY **User Ladasch zu Art.-Nr. 8100100: „Super Originalfelge, Montage der Felge ist ein Kinderspiel. Passt 100%“**

SIP: Unsere hauseigenen Stahlfelgen sind Made in Italy. Höchste Qualität, keine scharfen Kanten und bis ins kleinste Detail durchdacht. So werden bei diesen Felgen, anders als bei einigen Vorgänger Repro Felgen, die Stehbolzen erst nach dem verchromen oder lackieren eingesetzt. Dies garantiert einen butterweichen Zusammenbau der Felge ohne ein lästiges Abreißen der Gewindebolzen.

Unsere Felgen werden mit dezentem SIP Logo versehen. Zusätzlich wird die Eintragung der Felge durch eine unübersehbar eingestanzte Felgengröße erleichtert.

Um lange Freude an der Chromfelge zu haben, empfehlen wir eine kontinuierliche Pflege der Oberfläche mit NEVR Dull Chrompolitur.

Info: Die Verwendung der Chromfelge benötigt eine Rücksprache mit dem TÜV!

SIP-COMMUNITY **User Davie zu Art.-Nr. 81020000:**
„Als Ersatzrad genau richtig für den kleinen Geldbeutel!“

Auch die übrigen Felgen überzeugen durch Qualität. Die Gewinde sind frei und der einwandfreien, einfachen Montage steht nichts mehr im Wege. Erhältlich in Titan und weiß! Customize your Vespa.

Custom Chrom: Für Custombikes nur das Beste. Speziell für hochwertige Projekte oder Vespafahrer, die Wert auf Details legen, führen wir diese Felge im Programm. Die Chromqualität überzeugt. Der Chrom wird in mehreren Arbeitsschritten aufwändig aufgetragen, dadurch erhält diese Custom Chrom Felge einen besonderen Tiefenglanz.

Felge 2.10“, offen	Art-Nr.	€
silber, Piaggio	81001000	31,00
silber, SIP	81000000	17,00
chrom, SIP	81020000	25,00
schwarz-matt, SIP	81033000	17,00
titan-grau	81031000	17,00
weiß-glänzend	81034000	17,00
Custom Chrom	81023100	49,00

81020000



81001000

81033000



81000000



81031000



81023100



81034000



Sicherungsscheiben NORDLOCK

NORDLOCK Keilsicherungsscheiben sind ein wegweisendes Schraubensicherungssystem für hochbelastete und unter Vibration stehende Fahrzeugteile. Eine genaue Technikbeschreibung ist auf www.sip-scootershop.com zu finden!

Größe	Art-Nr.	€
M8, verzinkt, 10 Paar	80108J00	7,20
M10, verzinkt, 10 Paar	801010J0	8,10





§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

ALLE PREISANGABEN STAND 04/2012, INKL. 19% MWST. ZZGL. VERSAND, SIEHE LETZTE SEITE **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM**

Felge 10“, offen, Lambretta Style

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/125 GT-TS/150 GL/GS VS5T/ Sprint/V/T4/Rally/PX/PE/Lusso/T5

Der Name ist Programm! Im Design ist diese Felge stark an die traditionellen Lambretta-Felgen angelehnt. Die Felgen sind mit einer Aussparung für ein Bügelschloss versehen. Auch hier ist die Qualität hervorragend. Die Gewindestehbolzen werden, wie auch bei unseren eigenen Stahlfelgen, erst nach dem Lackier- oder Verchromungsvorgang eingesetzt. Problemloser Zusammenbau!

SIP-TIPP Chromfelgen benötigen zur Eintragung eine vorherige Rücksprache mit dem TÜV. Bei diesen Felgen ist die Größe zur einfacheren Eintragung eingestanzt!

„Lambretta Style“, 2.10-10“	Art-Nr.	€
grau, für Bügelschloss	81020510	39,00
chrom, für Bügelschloss §	81020500	59,00

81020510





81020500



Felge 10“, offen, Aluminium §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/125 GT-TS/150 GL/GS VS5T/ Sprint/V/T4/Rally/PX/PE/Lusso/T5

Wir bieten diese Alufelge in drei unterschiedlichen Designs und diversen Faben an.

Die **„Rush“** Felgen ähneln der original Felge. Die zusätzlichen Verstrebungen und das verwendete Aluminium lassen sie jedoch wesentlich massiver wirken.

Bei der „Ceres“ und „Racing“ wird die Bremstrommel verdeckt. Die **„Ceres“** in eher geschlossener Optik und die **„Racing“** als Speichenfelge machen aus der Vespa einen echten Hingucker!

Allerdings sind alle diese Alufelgen ohne ABE und somit laut STVZO nicht zugelassen.

SIP-COMMUNITY User vespa-cruiser zu Art.-Nr. 8100700: „sieht echt Hammer geil aus echt super =)“

„RUSH“ Aluminium, 2.10-10“	Art-Nr.	€
„Ceres“, grau	81003100	36,00
„Ceres“, chrom	81003000	36,00
„Ceres“, schwarz, polierter Rand	81002000	36,00
„Racing“, chrom	81007000	37,00
„Racing“, schwarz, polierter Rand	81006000	36,00
„Rush“, chrom	81005000	36,00
„Rush“, schwarz	81004001	36,00
„Rush“, schwarz, polierter Rand	81004000	36,00

81004000



81003000



81007000



81002000



81050200



81050100



87303000



87301000



PI200800



Mutter Felge M8

Zubehörmuttern in diversen Ausführungen geben den letzten Schliff!

Größe	Art-Nr.	€
Sechskantmuttern, chrom, Kit 5 Stk.	81050200	5,90
Hutmuttern, chrom, Kit 5 Stk.	81050100	5,90
Acorn Mutter, chrom,1 Stk.	87301000	2,10
Pikenut, chrom 1 Stk.	87303000	2,50
selbstsichernd, verzinkt,1 Stk.	PI200800	0,30
Standard, mit 11er Schlüsselweite	87191000	0,60
Standard, mit 14er Schlüsselweite	87190000	1,10

Felge 10“ offen, für Lambretta

für Lambretta 125-200 DL/GP/LI/TV/SX

Schöne Repro Felge im klassischen Lambretta Design. In chrom und silber erhältlich.

Info: Die Verwendung der Chromfelge benötigt eine Rücksprache mit dem TÜV!

Felge 2.10“, offen für Lambretta	Art-Nr.	€
chrom §	80141000	29,00
silber	80140000	25,00



80141000



80140000

BESTELLEN WIE DIE PROFIS:

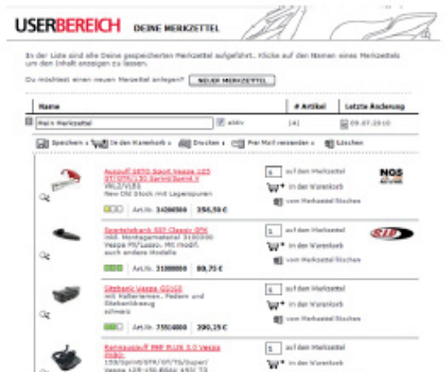
SIP SCHNELLBESTELLUNG

Hat man den Katalog zur Hand und kennt bereits die Artikelnummern, beschleunigt die SIP Schnellbestellung den Bestellvorgang erheblich! In die Schnellbestellung kommt man bequem direkt über den Warenkorb. Artikelnummern eingeben, evt. Variationen im Pulldown wählen, nächster Artikel – geht blitzschnell!

AUFGEMERKT:

SIP MERKZETTEL

Mit unseren Merkzetteln kann man beliebig viele Artikel für verschiedene Roller oder Projekte dauerhaft parken. In welchen Merkzettel man die Artikel parkt, wird durch die Aktivierung des Merkzettels gekennzeichnet. Artikel aus dem Merkzettel können problemlos in den Warenkorb übertragen werden!





performance&style

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

SIP Schlauchlosfelgen

Innovation in Style, Technik und Sicherheit. Die **SIP Tubeless Felge** punktet hier erfolgreich und zuverlässig. Mit dieser Felge können Reifen ohne Schlauch gefahren werden. Im Schadensfall wird ein schlagartiger Luftverlust verhindert, denn der Luftdruck sinkt langsam ab. Geplatzte Schläuche gehören der Vergangenheit an. Auch ein Ventilabriss oder ein Plattfuß durch Einklemmen des Schlauches sind passé.

SIP Schlauchlosfelge 10“ §

Die **SIP Schlauchlosfelge** verknüpft die Vorteile einer klassischen Gussfelge mit hoher Fertigungsgenauigkeit und -güte. Sie ist als schlauchlose Doppel Hump Felge ausgeführt. Dieser Hump verhindert bei Luftverlust das Weggleiten des Reifens ins Felgenbett. Exakter Rundlauf ist genauso selbstverständlich wie ein perfektes Oberflächenfinish. Das Ventil ist in der Felge vormontiert. Die Lieferung der Felgen erfolgt inklusive zwei verschiedenen Hutmutter-Sätzen. Die Felgen sind nach der ETRTO (European Tyre and Rim Technical Organisation) Richtlinie – der Industrievorgabe für Felgen- und Reifenproduktionen – hergestellt. Sie sind komplett aus Aluminium gefertigt und somit ohne Straßenzulassung - „FOR RACE USE ONLY“.

Lieferbar ist derzeit Aluminium poliert, schwarz, schwarz mit poliertem Rand und silber.

Je nach Wunsch in diversen Größen. **2.10-10“** als Standardgröße. Als **2.50-10“** für 100er Reifen und als **3.00-10“** für Breitreifen!

Hinweis: Die Freigängigkeit zu Anbau- und Motorteilen sollte vor Inbetriebnahme geprüft werden. Viele Tubetype (TT) Reifen dürfen auch als Tubeless (TL) gefahren werden. Die Montage sollte von einem Fachbetrieb sorgfältig und beschädigungsfrei vorgenommen werden (Montiereisen und eine geeignete Montageunterlage werden dringend empfohlen). Auf keinen Fall die Oberfläche beschädigen! Reifen ausschließlich mit dafür vorgesehener Reifenmontierpaste aufziehen. Auf keinen Fall Öl oder sonstige Schmierstoffe verwenden, der Reifen verliert sonst im Betrieb seinen sicheren Sitz!

FAZIT Innovative Felge, hochwertige Verarbeitung, mit Sicherheitsplus. Dieses Produkt hat unseren Langstrecken- und Dauertest erfolgreich bestanden!

SIP-TIPP Mit Pannenspray im Handschuhfach ist man immer auf der sicheren Seite. Zur Montage empfehlen wir viel Reifenmontierpaste und zwei einfache Reifenmontiereisen! Wer Scheu vor der Montage hat, dem bieten wir unsere Felge auch in Kombination mit unserem SIP Performer Reifen vormontiert an! Siehe Reifenkapitel.



Felge SIP Schlauchlos, 2.10-10“

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/125 GT-TS/150 GL/GS VS5T/ Sprint/V/T4/Rally/PX/PE/Lusso/T5

Die ideale Größe für Standardreifen. Alle Reifen von 3.00 bis 3.50-10 passen auf diese Felge. Wird inklusive SIP Ventil, Ventilkappe und allen benötigten Kleinteilen geliefert!

SIP-COMMUNITY User pomelino zu Art.-Nr. 81016000:
„passt genau und schaut super aus was will MANN mehr!!!“

Pierre, SIP beantwortet:

Brauche ich zur Reifenmontage bei Schlauchlosfelgen ein spezielles Gerät?



Die Montage auf eine Tubelessfelge kann man innerhalb weniger Minuten und ohne Reifenmontiergerät vornehmen. Hierfür braucht man nur zwei Reifenmontiereisen und viel Reifenmontierpaste. Ein Video Tutorial haben wir für euch auf unserem YouTube Kanal.

81056000



81058000



KAUF TIPP

81057000



81055000









Schlauchlosfelge 2.10-10“	Art-Nr.	€
Aluminium poliert	81055000	59,00
schwarz	81056000	59,00
schwarz, polierter Rand	81058000	59,00
silber	81057000	59,00

Zubehör SIP Schlauchlosfelge	Art-Nr.	€
Ventil SIP Felge 2011, schraubbar, schwarz	81050400	9,90
Ventil SIP Felge 2011, schraubbar, silber	81050300	9,90
Ventileinsatz Schlauchlosfelge 90°	90994000	4,60
Ventileinsatz Schlauchlosfelge gerade	90992000	4,10

Felge SIP Schlauchlos, 2.50-10“ §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/125 GT-TS/150 GL/GS VS5T/ Sprint/V/T4/Rally/PX/PE/Lusso/T5/Cosa

Die ideale Größe für 100`80 und 100`90er Reifen. Bei der Felge kommt es gegenüber der 2.10 Zoll Felge zu einem minimalen, aber vernachlässigbaren, linksseitigen Spurversatz. Wird die Felge auf Vorder-, wie Hinterrad gefahren, entfällt der Spurversatz. Dann kommt es nur zu einer minimalen Außermittigkeit. Alle Reifen von 3.00/ 3.50 bis 100/90-10 passen auf diese Felge. Wird inklusive SIP Ventil und Ventilkappe und allen benötigten Kleinteilen geliefert!

SIP-COMMUNITY User JaegerMike zu Art.-Nr. 81015000:
„Muss man haben! Einfach ein geiles Ding!“

SIP-COMMUNITY User Abid Azahari zu Art.-Nr. 81015000:
„Good rims with good finishing!“



81015000

Schlauchlosfelge 2.50-10“	Art-Nr.	€
Aluminium poliert	81015000	59,00
schwarz	81016000	59,00
schwarz, polierter Rand	81018000	59,00
silber	81017000	59,00

Felge SIP Schlauchlos, 3.00-10“ für hinten §

für Vespa 125 GT-TS/ 150 GL/Sprint/V/T4/160 GS/180 SS/Rally/PX 80-200/PE/Lusso/T5/Cosa

Die Breitreifenfelge wird mit 2 Alubuchsen Motorschwinge für PX80-150 und PX200 ausgeliefert. Die Motorschwinge muss rechtsseitig um 1cm gekürzt werden, damit der Reifen wieder in der Spur ist. Reifen bis zu einer Größe von 130`70-10 oder 120`90-10 sind mit diesem Kit fahrbar. Wird inklusive SIP Ventil und Ventilkappe und allen benötigten Kleinteilen geliefert! **Achtung: Nur für hinten verwendbar!**

SIP-TIPP Spurversatz vorne gleicht man durch die Verwendung eines 100´80 er Reifen in Kombination mit der 2.50er Felge aus!

SIP-COMMUNITY User Mosses zu Art.-Nr. 81018000:
„super klasse und die Optik erst“



81045000





Schlauchlosfelge, 3.00-10“	Art-Nr.	€
Aluminium poliert, hinten	81045000	69,00
schwarz, hinten	81046000	69,00
schwarz, polierter Rand, hinten	81048000	69,00
silber, hinten	81047000	69,00

Felge SIP Schlauchlos, 2.10-10“, Lambretta §

für Lambretta 125-200

Wird inkl. 4 längeren Stehbolzen, Muttern, Nordlock Sicherungsscheiben, Ventil und SIP Ventilkappe geliefert.

SIP-COMMUNITY Jockey, Jockey´s Boxenstop, Pfarrkirchen 05/2011:
„Wir haben es den schlauchlosen Lambretta-Felgen beim Springrace ca. 11h gnadenlos besorgt und sie haben sich bestens bewährt! Gut so! Schöne Grüße von der schnellen Lambretta ;-)“



81037000



81035000



81036000



81038000

Schlauchlosfelge, 2.10-10“	Art-Nr.	€
Aluminium poliert	81035000	69,00
schwarz	81036000	69,00
schwarz, polierter Rand	81038000	72,00
silber	81037000	69,00

Felge Schlauchlos
Einfach QR Code z.B. mit dem App „ScanLife“ auf deinem Smartphone scannen.



Fahrwerk
Radkappen

Radkappen sind ein typisches Zubehörteil der 60er und 70er Jahre, das damals an keinem Roller oder Auto fehlen durfte. Mit geraden oder schrägen Speichen, Plastik oder Metall, verchromt, lackiert, 10“ oder 8“, für geschlossene oder offene Felgen, egal. Wir haben die größte Auswahl an derzeit auf dem Weltmarkt erhältlichen Radkappen, damit niemand unbekappt bleiben muss. Einfachste Montage, großartige Optik. Schönes und dezentes Anbauteil für jede Vespa.

Radkappen 8“ für geschlossene Felge

für Vespa 98/125 V1-15/V30-33/VU/VM/VN/VNA/VNB/150 VL/VB/VBA/VBB

Für die geschlossenen Felgen gibt es komplette Radkappen im klassischen Speichen-Design. Für Leute, die nur die unschönen Radmuttern abdecken wollen, aber nicht eine komplette Radkappe montieren möchten, haben wir auch kleinere Radkappen im Programm. Die Radkappen sind entweder aus poliertem Aluminium oder Edelstahl und mit unterschiedlichen Emblemen versehen. Lieferung erfolgt, wenn nicht anders gekennzeichnet, stückweise inkl. Montagematerial.

SIP-TIPP Die NEVR Dull Chrompolitur ist das perfekte Pflegemittel für polierte und verchromte Radkappen. Gleich mitbestellen!

Radkappen für 8“ Felgen geschlossen	Farbe	Art.-Nr.	€
„Krone“	Edelstahl poliert	89730700	19,90
„Nostalgie“, 1 Paar	Alu poliert	89730500	35,90
„Nostalgie“, gerade enge Speichen	Alu poliert	89741300	45,90
Pascoli	chrom	89708500	59,90

89730700



89730500



89708500



Mauro Pascoli srl

89741300



Radkappen 8“ für offene Felge

Parimor

für Vespa 125-150 Super/P150S

Die Radkappen für die offenen 8“ Felgen bieten wir in unterschiedlichen Ausführungen an. Ob in blau oder rot, mit geraden oder schrägen Speichen – hier ist für jeden was dabei.

Lieferung erfolgt, wenn nicht anders gekennzeichnet inkl. Montagematerial – jeweils 1 Stück.

Radkappen für 8“ Felgen offen	Farbe	Art.-Nr.	€
„Nostalgie“, mit schrägen Speichen*	blau/chrom	89741600	27,60
„Nostalgie“, mit Kreuz-Speichen*	rot/chrom	89741700	29,50
CUPPINI, gerade Speichen	blau/chrom	89708000	27,60
CUPPINI, gerade Speichen	rot/chrom	89707000	27,60
„Krone“ mit schrägen Speichen*	blau/chrom	89740600	26,70
„Krone“ mit schrägen Speichen*	rot/chrom	89740700	27,60

* Bei diesen Radkappen wird nur ein Halter für eine Befestigung am Reserverad mitgeliefert. Um die Radkappe auf dem Vorder- oder Hinterrad zu befestigen, muss bei 8“ offenene Felgen (z.B. VBC Modellen) der Halter leicht gebogen werden. Bei 8“ geschlossenen Felgen (z.B. VBB/VB1 Modellen) müssen auch noch 2 neue Befestigungslöcher gebohrt werden.

89741600



89741700



89708000



89707000



89740600



89740700



Radkappen 10“ für geschlossene Felge

für Vespa 50 S/SR/Sprinter/Revival/90/100 1°/150 GS VS1-VS4/VD1T/VD2T/VGL1T

Um die geschlossenen 10“ Felgen zu verschönern haben wir natürlich auch hier passende Radkappen im Programm. Diese kommen aus dem Hause PIAGGIO und sind mit einem edlen Vespa-Emblem versehen.

Das hochwertige Chrom und elegante Design lässt jede Vespa in neuem Glanz erstrahlen und ist ein echter Blickfang.

Lieferung erfolgt, wenn nicht anders gekennzeichnet inkl. Montagematerial – jeweils 1 Stück.

Radkappen 10“ geschl. Felge	Farbe	Art.-Nr.	€
PIAGGIO Vintage „Mooncap 50er Jahre“, geschlossen	chrom	610155M0	55,00
PIAGGIO Vintage „Ferrarina 50er Jahre“, 5-Speichen	chrom	610154M0	55,00

610155M0





610154M0



Radkappen 10“ für Reserverad Durchstieg längs

für Vespa 50 SS/90 SS

Speziell für die Vespa 50SS und 90SS haben wir die Radkappe für den Durchstieg aus Metall im Sortiment. Bei einer Super Sport Replika Umrüstung ein absolutes Muss! Wir bieten die Radkappe in zwei Qualitäten an. Die „ECO Quality“ entspricht nicht ganz dem Original. Neigungswinkel und Schraube sind hier leicht unterschiedlich.

Bei der „High Quality“ gibt es keine Beanstandungen. Sie ist dem Original sehr gut nachempfunden. Hier wird jedoch die Befestigungsschraube nicht mitgeliefert!

Die Radkappen werden als Paar, d.h für links und rechts geliefert.

Radkappen für 10“ Felgen	Farbe	Art.-Nr.	€
„ECO Quality“, inkl. Befestigungsschraube	rot	89706100	89,00
„High Quality“, grundiert, ohne Befestigungsschraube	dunkelgrau	89706000	179,00
Befestigungsschraube für Radkappe „High Quality“ inkl. Feder		89706500	24,90

89706100



89706000



89706500



Radkappen 10“ für offene Felge

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/125 GT-TS/150 GL/GS VS5T/ Sprint/V/T4/160 GS/180 SS/Rally/PX/PE/Lusso/T5

Im Bereich der 10“ Radkappen bietet sich ein breites Auswahlspektrum. Wir haben von der standardmäßigen T5-Radkappe bis hin zur edel verchromten für jeden etwas dabei. Die meisten Radkappen werden mittels der beigefügten Halterung und der Mutter an der Felge verschraubt. Die Radkappen in T5-Optik werden mit speziellen Klammern an die Felge gesteckt. Diese müssen extra bestellt werden (Art.-Nr. 89714000). Die Radkappe „Star 10“ aus poliertem Edelstahl wird direkt auf die Felge aufgeschraubt, passt jedoch nur auf der Vespa P80-150X/P200€/PX80-150E 1°. Lieferung erfolgt wenn nicht anders gekennzeichnet inkl. Montagematerial – jeweils 1 Stück.

SIP-TIPP Die NEVR Dull Chrompolitur ist das perfekte Pflegemittel für polierte und verchromte Radkappen. Gleich mitbestellen!

Radkappen 10“	Farbe	Art.-Nr.	€
„Nostalgie“, Kreuz-Speichen*	blau/chrom	89741100	29,90
„Nostalgie“, Kreuz-Speichen*	rot/chrom	89741200	29,90
„Krone“, Kreuz-Speichen*	blau/chrom	89740100	25,90
„Krone“, Kreuz-Speichen*	rot/chrom	89740200	25,90
VIGANO, Kreuz-Speichen	blau/chrom	89703000	25,90
VIGANO, Kreuz-Speichen	rot/chrom	89702000	25,90
VIGANO, Kreuz-Speichen	schwarz/chrom	89704000	25,90
CUPPINI, Kreuz-Speichen	blau/chrom	89711000	32,00
CUPPINI, Kreuz-Speichen	rot/chrom	89712000	32,00
CUPPINI, Kreuz-Speichen	schwarz/chrom	89710000	32,00
FACO, 4 Speichen	chrom	FA0950	35,00
FACO, 4 Speichen	schwarz	FA0666	29,90
„STAR 10“**	Edelstahl poliert	89777000	29,90
„ Nostalgie“, gerade Speichen	Alu poliert	89741400	46,00
„Nostalgie“, Kreuz-Speichen	Alu poliert	89741500	46,00
Sternform	grau	89715000	9,90
geschlossen	chrom	89717000	34,00
PIAGGIO „Vespa“, T5, grau, geschlossen	grau	89713000	35,00
„Suketa“, T5, weiß, geschlossen	weiß	89718000	19,90

* Achtung, bei diesen Radkappen wird nur das Montagematerial für die Befestigung am Reserverad mitgeliefert. Um die Radkappe am Vorder- oder Hinterrad zu befestigen muss der Radkappenhalter Art. Nr. 89740500 zusätzlich bestellt werden!
** passt nur auf P80-150X/P200E/PX80-150 E 1°

Parimor VIGANO FACO

89740200



89703000



89702000



89704000



89711000



89712000



89710000



FA0950



FA0666



89777000



89741400



89741500



89741100



89741200



89740100



89717000



89713000



89718000





Kurze Geschichte des Motorollers

Der vermutlich erste Motorroller deutscher Produktion – damals „Motorläufer“ genannt – wurde 1919 von Krupp in Essen herausgebracht; dieser einsitzige Kleinroller von nur 130 cm Gesamtlänge hatte Vorderradantrieb. 1920 bis 1923 brachte die Firma Viktor Klassen in Niedersedlitz Motorläufer mit 252-cm³-Viertaktmotor und Zweiganggetriebe heraus. Ebenfalls bis 1923 baute die Motorenfabrik Franz Tautz in Leipzig-Gohlis Motorläufer mit DKW-Zweitaktmotor. Im gleichen Zeitraum entstanden drei Modelle bei der Autoflug OHG in Berlin-Johannisthal. „Golem“ nannte DKW sein ab 1921 gefertigtes „Sesselmotorrad“ mit liegendem 122-cm³-Zweitaktmotor, dessen Produktion dann an die Berliner Firma Eichler abgegeben wurde, die sie 1923 einstellte.

Ebenfalls einen Riemenantrieb, aber bereits einen blechverkleideten Motor besaß das 1922 entstandene DKW-Sesselmotorrad „Lomos“ mit 142-cm³-Zweitaktmotor; auch diese Produktion wurde an Eichler abgegeben, sie endete 1924. Beide DKW-Modelle hatten eine Vorderradfederung mit Kurzschwinge.

Erfolgreich gemacht haben den Motorroller vor allem die italienischen Unternehmen Piaggio seit 1946 mit der Vespa und Innocenti mit der Lambretta (seit 1947). Der Legende nach stammt die typische Form des Vorderrades vom Fahrwerk eines ausgedienten Kriegsflugzeuges. Diese Bauweise wurde bis heute von vielen Herstellern übernommen. Einer der ersten deutschen Roller nach dem Krieg (1949) hieß Walba (später FAKA). Der erste Rollerboom war in den Jahren des Wirtschaftswunders. Weitere deutsche Marken waren das Maicomobil, der Heinkel Tourist, die Zündapp Bella, die Dürkopp Diana und die Schwalbe in der DDR. Von 1954 bis 1957 baute DKW den Motorroller DKW Hobby mit stufenlosem Riemengetriebe (System Uher) in einer Auflage von 45.303 Einheiten. An sich der Vorläufer des Automatikrollers wie er erst in den 90er Jahren populär wurde.

http://de.wikipedia.org/wiki/Motorroller

Historische Rollermarken:

* Adler, DE (Junior Roller)
* Agrati, IT (Capri Roller)
* Binz
* BMW, DE (C1)
* Cezeta, CZ: eine Rollerserie, die auf Jawa-Motoren basierte
* Cushman, US (Cushman Scooter 1937-1966)
* DKW, DE (Hobby)
* Dürkopp, DE (Diana)
* FAKA, DE (Faka Roller)
* Garelli, IT (Capri-Roller)
* Glas, DE (Goggoroller)
* Harley-Davidson, US (Topper)
* Heinkel, DE (Tourist)
* Hercules, DE (R50/S)
* Hoffmann, DE (Königin, Lampe Unten)
* Innocenti, IT (Lambretta)
* IWL, DE (Pitty, Wiesel, Berlin und Troll)
* Jawa, CZ (Czeta)
* Lohner, AT (Lohner L125)
* Maico, DE (Maicomobil)
* Messerschmitt, DE (KB200 Kabinenroller, 150 T, GS/2)
* NSU, DE (Prima, NSU-Lambretta)
* Puch, DE (Puch-Roller 125)
* Röhr, DE (Rolletta)
* Simson, DE (Schwalbe, Habicht, Sperber)
* Venus, DE (DS100, MS150, MS175)
* Wyse, US (Wyse Cycle 330ccm)
* Zündapp, DE (R50, Bella)



LITERATUR:
Buch „Deutsche Motorroller seit 1894“, 239 S., über 290 Abbildungen, gebunden.
Art.-Nr. 98879800, **29,90 €**



Fahrwerk
Reserveradhalter

Egal, ob auf der Tour oder einfach nur in der Stadt – ein platter Reifen kann einen immer und überall heimsuchen. Um sich auf so eine Überraschung vorzubereiten, empfehlen wir das Mitführen eines Reserverades. Hierfür wird natürlich ein Reserveradhalter benötigt. Dabei stehen unterschiedliche Varianten zur Verfügung. Das Reserverad kann am vorderen Teil des Durchstiegs, längs zum Durchstieg oder einfach am Heck der Vespa montiert werden. Die Halterungen sind auch in verschiedenen farblichen Ausführungen erhältlich. Beim Kauf muss nicht nur auf das richtige Modell geachtet werden, sondern auch auf die Größe und Art der Felge, also ob offene oder geschlossene Felge. Wenn nicht anders gekennzeichnet, müssen die Schrauben und Muttern zur Montage des Reserveradhalters extra bestellt werden.

SIP "Special Pack",
Reifen SIP Performer 3.50-10"
+ Felge 2.10-10" vormontiert
Art. Nr. 30300000 57,00 €

Reserveradhalter für Durchstieg längs

für Vespa 50SS/90SS/125 GT/GTR/TS/VNA/VNB/150 VBA/VBB/GS/GL/ Sprint/V

Reserveradhalter für den Durchstieg längs geben der Vespa einen sportlicheren Look. Sie werden ebenfalls an den im Rahmen befindlichen Aufnahmen angeschraubt.

Reserveradhalter PASCOLI für GS 150 VS1-5: Sehr schöne Original-Replica von MAURO PASCOLI. Die Montage erfolgt unter der Sitzbank. Zur schnellen De- und Montage des Rerserverades dient die Rändelschraube. War serienmäßig auf 150 GS VS2-5T verbaut, passt aber auch auf 150 GS VS1.

Reserveradhalter/Trittblechklemme für Vespa 50SS/90SS: Neben der Toolbox wird zur Verwendung eines Reserverades bei einer Vespa 50SS/90SS auch eine Trittblechklemme benötigt. Diese sichert das Reserverad am unteren Trittblech. Hier wurden serienmäßig (1°/2°) unterschiedliche verbaut. Diese sind untereinander jedoch kombinierbar!

SIP-TIPP Die Schrauben der Rahmenbefestigung sind zum Teil nicht im Lieferumfang enthalten.

KAUF TIPP

Mauro Pascoli srl



90956000



90956000



90956950



90956900



90952000



90953000



90953100



90956500

Reserveradhalter Durchstieg vorne längs	Felge	Lochabstand Rahmen	Farbe	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 VNA/VNB/Super/150 VBA/VBB/Super, mit Flügelmutter*	8" offen/geschlossen	55/60 mm	Aluminium	90956950	59,00
für Vespa 125 VNA/VNB/Super/150 VBA/VBB/Super, zum Klemmen*	8" offen/geschlossen	55/60 mm	chrom	90956900	59,00
für Vespa 150 GS VS2-5 passt auch auf 150 GS VS1, PASCOLI, inkl. Rändelschraube	10" geschlossen	-	chrom	90956000	65,00
für Vespa 50SS/90SS 1°->1009 passt auch 2°, Trittblechklemme**	10" offen		silber	90952000	79,00
für Vespa 50SS/90SS 2° 1010-> passt auch 1°, Trittblechklemme**	10" offen		verzinkt	90953000	59,00
für Vespa 50SS/90SS 2° 1010-> passt auch 1°, Trittbelchklemme**	10" offen		chrom	90953100	65,00
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V, zum Klemmen*	10" offen	62 mm	chrom	90956500	57,00

*2xSchraube M8x20 Sechskant wird benötigt!
*Toolbox für Vespa 50SS/90SS wird benötigt!

Reserveradhalter für Durchstieg vorn

für Vespa 50-125/PV/ET3/125 VNA/VNB/GT/GTR/TS/Super/150 VBB/ VBA/VGLA-B/GS VS5/GL/Sprint/V/Super

Reserveradhalter für den Durchstieg vorn sind einfach zu montieren. Im Rahmen sind bereits vorgefertigte Gewinde vorhanden. Einfach anschrauben und fertig. Im Lieferumfang sind der Rahmengummi und das Befestigungsmaterial, um das Reserverad anzuschrauben, enthalten.

SIP-TIPP Die Schrauben der Rahmenbefestigung sind zum Teil nicht im Lieferumfang enthalten. Reserveradabdeckungen verstecken das unschöne Reserverad. Auch mit Tasche für zusätzlichen Stauraum erhältlich!

SIP-COMMUNITY User afri1971afri zu Art.-Nr. 90 990000: „Passt super, sehr gute Qualität"





Reserveradabdeckung "Target"
für 8" Reifen
Art.-Nr. 90704100 45,00 €



KAUF TIPP

90956100

Parimor

VIGANO since 1933



90955600



90955620



90955650



90954500



90955800



90955808



90956700



90954000



70870500



90957000



90950500



90950000



90951000



90990000



90890000

Reserveradhalter Durchstieg vorn	Felge	Lochabstand Rahmen	Farbe	Art.-Nr.	€
für Vespa 125-150 Super/P150S*	8" offen	55/68 mm	silber	90955600	27,90
für Vespa 125-150 Super/P150S, mit Rändelschraube*	8" offen	55/68 mm	silber	90955620	27,90
für Vespa 125-150 Super/P150S*	8" offen	55 mm	verzinkt	90955650	24,90
für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBB/VBA**	8" geschlossen	60 mm	silber	90954500	24,90
für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBB/VBA, mit Schnellverschlusshebel**	8" geschlossen	60 mm	Alu poliert	90955800	24,90
für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBB/VBA**	8" geschlossen	60 mm	silber	90955808	29,90
für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBB/VBA**	8" geschlossen	60-70*** mm	silber	90956700	31,00
für Vespa 50 N/L/R ->752188/S/SR/Sprinter/Revival/90/100 1°	9"/10" geschlossen	62/77 mm	verzinkt	90954000	24,90
für Vespa 50 N/L/R ->752188/S/SR/Sprinter/Revival/90/100 1°, PIAGGIO**	9"/10" geschlossen	62/77 mm	verzinkt	70870500	41,00
für Vespa 50 N/L/R ->752188/ für Vespa 50 N/L/R ->752188/S/SR/Sprinter/ Revival/90/100 1°, mit Rändelschraube**	9"/10" geschlossen	62/77 mm	silber	90957000	24,90
für Vespa 50 R 75189->/Special/ V5A2T/V5A3T**	9" offen	62 mm	silber	90950500	24,90
für Vespa 50 R 75189->/Special/ V5A2T/V5A3T, CUPPINI	9" offen	62 mm	verzinkt	90950000	19,90
für Vespa 50 Special V5B1-3/SS/90 Racer/100 2°/SS/125 Primavera/ET3/125 GT/GTR/TS/150 VGLA-B/GS VS5/GL/Sprint/V, Cuppini**	10" offen	62 mm	verzinkt	90951000	25,90
für Vespa 50 Special V5B1-3/SS/90 Racer/100 2°/SS/125 Primavera/ET3/125 GT/GTR/TS/150 VGLA-B/GS VS5/GL/Sprint/V *	10" offen	62 mm	silber	90956100	24,90
für Vespa 50 Special V5B1-3/SS/90 Racer/100 2°/SS/125 Primavera/ET3/125 GT/GTR/TS/150 VGLA-B/GS VS5/GL/Sprint/V	10" offen	62 mm	silber	90990000	24,90
für Vespa 50 Special V5B1-3/SS/90 Racer/100 2°/SS/125 Primavera/ET3/125 GT/GTR/TS/150 VGLA-B/GS VS5/GL/Sprint/V, VIGANO	10" offen	62 mm	silber	90890000	24,90

*Schraube M8x20 und M8x50 Sechskant wird benötigt
**2xSchraube M8x20 Sechskant wird benötigt!
***Langloch

Reserveradhalter Heck

für Vespa 125 V1-15/V30-33/VN/VM/VNA/VNB1-5/GT/GTR/TS/Super/150 VL/VB/VBA/VBB/GL/Sprint/V/Super/160 GS/PX80-200/PE/Lusso

Neben Gepäckträgern mit **Reserveradhalterung** können wir auch einzelne Reserveradhalter anbieten. Zur Montage benötigt man eine Gepäckbrücke, die bei vielen Modellen schon serienmäßig verbaut ist. Die Befestigung erfolgt entweder unter und/oder direkt an der Gepäckbrücke.

Um unserem Anspruch auf ein Komplettsortiment gerecht zu werden ,führen wir auch Heck Reserveradhalter für Modelle im Sortiment, deren Reserverad serienmäßig unter der Seitenhaube zu finden ist. Diese kommen nicht aus Italien und sind leider nur in einer ECO Qualität erhältlich.

Bitte Zubehörinfo beachten. Einige Reserveradhalter werden ohne Befestigungsmuttern oder -schrauben geliefert.

SIP-TIPP Die Felgen werden mit M8 Muttern an den Reserveradhalter befestigt. Pikenuts oder Acorn Muttern sehen jedoch schöner aus!

SIP-COMMUNITY User afri1971afri zu Art.-Nr. 90990000: „Passt super, sehr gute Qualität"



























Reserveradhalter Heck	Felge	Farbe	Art.-Nr.	€
für Vespa 125-150 Super/P150S, ECO Qualität*	8" offen	chrom	90955400	49,00
für Vespa 125 V1-15/V30-33, CUPPINI*/***	8" geschlossen	grau	90955350	43,00
für Vespa 125 VN/150 VL/VB, CUPPINI**/***	8" geschlossen	grau	90955370	43,00
für Vespa 125 VM, CUPPINI*/***	8" geschlossen	grau	90955360	43,00
für Vespa 125 VNA/VNB1-5/150 VBA/VBB*	8" geschlossen	Alu poliert	90955900	34,00
für Vespa 125 VNA/VNB1-5/150 VBA/VBB, ECO Qualität*	8" geschlossen	chrom	90955300	49,00
für Vespa 125 VNA/VNB1-5/150 VBA/VBB, CUPPINI*/***	8" geschlossen	grau	90955990	47,00
für Vespa 125 VNA/VNB1-5/150 VBA/VBB*	8" geschlossen	chrom	90955950	39,00
für Vespa 125 VNA/VNB1-5/150 VBA/VBB*/***	8" geschlossen	grundiert	90955700	39,00
für Vespa 160 GS, ECO Qualität	10" offen	chrom	90955100	49,00
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5 Classic, ECO Qualität****	10" offen	chrom	90955000	43,00
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V, ECO Qualität****	10" offen	chrom	90955200	49,00

* 3x Schraube M8x20 Sechskant wird benötigt
** 4x Schraube M8x20 Sechskant wird benötigt
*** Mutter M8 wird zur Felgenbefestigung benötigt
**** Nur montierbar mit Gepäckbrücke Art.-Nr. 17538000. Aufnahmelöcher in Gepäckbrücke müssen gebohrt werden

Reserveradhalter Seitenhaube links

Für Vespa PK 50-125/S/SS/XL/XL2: Reserveradhalter für die Vespa PK Modelle unter der linken Seitenhaube. Montage ist nur bei Verwendung der Original Auspuffanlagenform möglich.

Für SIP Schlauchlosfelge: Aufgrund der unterschiedlichen Einpresstiefe im Vergleich zur original 2.10-10" Felge lässt sich unsere SIP Schlauchlosfelge nur mit diesem Montagekit auf Vespa PX Modelle ohne Batterie montieren. Auf Modelle mit Batterie ist die Montage nicht möglich.

Im Lieferumfang sind speziell benötigte Schrauben und Distanzen enthalten.

Hinweis: Flache Seite der Felge zum Rahmen!

Reserveradhalter	Felge	Farbe	Art.-Nr.	€
für Vespa PK50-125/S/XL/XL2, CUPPINI	10" offen	chrom	21631700	12,90
für SIP Schlauchlosfelge für Vepa PX/T5, ohne Batterie	10" offen	-	J9012601	9,90



Reserveradhalter Lambretta

für LAMBRETTA 125 LI (3.Serie)/Special/GP/DL/150 LI (3.Serie)/Special/XS/GP/175 TV (3.Serie)/200 TV/SX/GP/DL

Für die Lambretta haben wir zwei Reserveradhalter im Programm. Einen für den Durchstieg vorn und einen, im sportlicheren Look, als Durchstieg längs.

Reserveradhalter	Felge	Farbe	Art.-Nr.	€
CUPPINI, für Durchstieg längs	10" offen	chrom	90957100	55,00
CUPPINI, für Durchstieg vorn	10" offen	chrom	90957200	35,00







Fahrwerk
Reserveradabdeckungen

Das Reserverad ist an der Vespa zwar für so manchen Ausflug ziemlich nützlich, sieht allerdings in den meisten Fällen nicht sonderlich attraktiv aus.Mit unseren verschiedenen Reserveradabdeckungen für 8 Zoll und 10 Zoll Reifen kann das Reserverad einfach und schön überdeckt werden. Ohne großen Aufwand aber mit großer Wirkung. Mit den Kunststoff- und Metallabdeckungen bleibt der Originallook der Vespa erhalten. Diese werden einfach unter der Seitenhaube am Ersatzrad verschraubt. Die universellen Reserveradabdeckungen aus Kunstleder können auf Ersatzräder am Beinschild oder am Heck der Vespa angebracht werden. Die Abdeckungen sind auf der Rückseite mit einem Gummizug versehen, was die Montage einfach und unkompliziert macht. Bei diesen Abdeckungen hat man im Bereich Optik ein sehr breites Auswahlspektrum. Viele dieser 10 Zoll Reserveradabdeckungen sind auch in den Landesfarben einiger EU-Staaten verfügbar.

12161800



12161700



12161600



10267500



90882000



90881000



90880000



Reserveradabdeckungen
10” Ersatzrad Seitenhaube

Die 10 Zoll Reserveradabdeckungen für Modelle, die das Ersatzrad unter der Seitenhaube führen, haben wir aus Metall oder Kunststoff. Mit diesen Abdeckungen behält man den originalen Look der Vespa bei.

SIP-COMMUNITY User schoko.baer zu Art. Nr. 12161800:
„... ein Nachbau der Perfekt passt, SUPER!“

Reserveradabdeckung Seitenhaube	Farbe	Art.-Nr.	€
für Vespa 160 GS/180SS passt auch auf 125 TS/Rally, PASCOLI, Metall*	silber	12161800	43,00
für Vespa 160 GS/180SS passt auch auf 125 TS/Rally, PASCOLI, Metall*	chrom	12161700	46,00
für Vespa 125 TS/Rally passt auch für Vespa 160 GS/180 SS, Kunststoff, inkl. Schraube	grau	12161600	36,00
für Vespa PX80-200/PE/LUSSO/T5, Metall inkl. Schraube	Edelstahl poliert	90882000	39,00
für Vespa PX80-200/PE/LUSSO/T5, Kunststoff, inkl. Schraube	chrom	90881000	39,00
für Vespa PX80-200/PE/LUSSO/T5/Cosa, PIAGGIO, Kunststoff, ohne Schraube	schwarz	90880000	14,90

* Schraubenkit Art.-Nr. 10267500 wird zur Montage benötigt!
** Schraube 15987300 wird benötigt!

Reserveradabdeckungen Kunstleder

Für die Reserveräder, welche am Beinschild oder am Heck der Vespa befestigt werden, haben wir aus Kunstleder gefertigte, universelle Abdeckungen. Diese verleihen jedem Roller seinen eigenen Charme.

Wenn nicht anders vermerkt, passen diese auf alle Reifen der angegebenen Reifengröße!

SIP-TIPP Wir haben auch Reserveradhalter hinten für Modelle, deren Reserverad serienmäßig unter der Seitenhaube untergebracht ist, im Sortiment.

SIP-COMMUNITY User Driezza1 zu Art. Nr. 90703000:„...wicked cover. Mapkes people turn their heads back when I pass by...“

90704100



PV1902



90870000



PLS31906 & PLS31907



90861000



90862000

90860000



90704000



90701000



90702000



90703000



90706000



90707000



90707100



90707200



90708000



90709000



90710000



Motiv/Ausführung	Farbe	Reifengröße	Art.-Nr.	€
mit Tasche	schwarz	8”	PV1902	24,90
„Target“ Royal Air Force	blau/weiß/rot	8”	90704100	29,90
Schutzhülle*	grau	8”	90870000	24,90
mit Tasche**	schwarz	3.50-10”	PLS31906	29,90
mit Tasche***	schwarz	3.00-10”	PLS31907	29,90
mit Tasche***	dunkelblau	10”	90861000	39,90
mit Tasche***	weiß	10”	90862000	39,90
Schutzhülle*	grau	10”	90860000	24,90
„Target“ Royal Air Force	blau/weiß/rot	10”	90704000	39,90
„Scotland“	blau/weiß	10”	90701000	39,90
„England“	rot/weiß	10”	90702000	39,90
„Union Jack“	blau/weiß/rot	10”	90703000	39,90
„Italien“	grün/weiß/rot	10”	90706000	39,90
„Germany“	schwarz/rot/gelb	10”	90707000	39,90
„Schweden“	blau/gelb	10”	90707100	39,90
„Belgien“	schwarz/gelb/rot	10”	90707200	39,90
„France“	blau/weiß/rot	10”	90708000	39,90
„Denmark“	rot/weiß	10”	90709000	39,90
„Austria“	rot/weiß/rot	10”	90710000	39,90

* Kein Kunstleder, Stoffausführung
** passt nur auf 3.50-10” Reifen
*** passt nur für 3.00-10” Reifen





Fahrwerk
Reifen

Der Reifen spielt, egal ob auf der Straße, im Gelände oder auf der Rennstrecke stets eine entscheidende Rolle. Für jede Beanspruchung gibt es das richtige Profil oder die richtige Gummimischung. Unser Reifensortiment umfasst alle gängigen Größen. Von der Vespa 98 mit 8“ Bereifung bis hin zur aktuellen Vespa PX mit 10“ Reifen. Eine genaue Verwendung findet ihr in der rechts stehenden Übersichtstabelle. Somit ist auf den folgenden Seiten der passende Reifen entweder nach Klassentyp oder direkt nach Größe zufinden. Generell gilt, dass ein neuer Reifen nicht älter als 3 Jahre sein sollte und die Mindestprofiltiefe von 2mm nicht unterschreiten darf.

Welche Reifen gibt es?

Da Rollerreifen in den verschiedensten Ausführungen von einer Vielzahl an Herstellern angeboten werden, haben wir selektiert, um den individuellen Ansprüchen gerecht zu werden. Wir haben die Creme de la Creme der Reifen zusammengestellt und in folgende Klassen unterteilt:

Klassik:
Diese Allwetterreifen machen die Optik eures Oldtimers erst perfekt! Mit dem klassischen Wabenprofil behaltet ihr nicht nur den nostalgischen Look, sondern durchaus auch guten Grip.



Weißwandreifen:
Ähnlich wie die Klassik-Reifen tragen auch die Weißwandreifen zum Retro-Look des Rollers bei. Allerdings nicht nur mit dem klassischen Profil, sondern teilweise auch mit sportlicherem bzw. Allwetterprofil. Die Reifen werden mit einer Schutzschicht ausgeliefert. Diese kann ganz einfach mit einer Seifenlauge abgewaschen werden.



Allwetter:
Für All-Season Fahrer, die auch vor schlechtem Wetter keinen Halt machen. Diese Reifen wurden speziell für alle (bis auf Winter) Jahreszeiten konzipiert. Vom sportlichen Profil darf man sich nicht täuschen lassen. Ausschlaggebend ist hier die Mischung. Unser Tipp für Alltagsfahrzeuge.



Sport:
Für den sportlichen Straßencowboy ein absolutes Muss. Die etwas weichere Mischung gegenüber den Klassik oder Allwetter Reifen verleihen dem Sportreifen einen unglaublichen Grip. Besonders schön auf Touren, wenn die nächste Serpentine ruft! Leider geht der bessere Grip zu Lasten der Haltbarkeit.



Race:
Als Slick oder mit Semi-Slick Profil sind diese Reifen für Rennen auf trockener Strecke bestens geeignet. Durch die verschiedenen Mischungen gibt es den passenden Reifen für alle Gegebenheiten. Für Regentage gibt’s auch Racing-Rain Reifen, die mit ihrem Profil beste Eigenschaften auf nasser Strecke bieten.



Winter:
Das Gesetz schreibt für Zweiräder seit Dezember 2010 Winterreifen vor. Für alle die selbst im Winter nicht auf ihre Rollerfahrten verzichten können, haben wir eine breite Palette an Winterreifen von diversen Herstellern und in verschiedensten Größen auf Lager.



Cross:
Grobstollige Offroad-Reifen, die den Ausflug mit dem Cross-Scooter in unebenem Gelände perfekt machen. Für optimale Haftung gibt es abhängig vom Terrain unterschiedliche Profilanordnungen



Was bedeuten die Angaben?

Reifen sind auf der Seiten mit der Größenangabe, einer DOT Nummer, einer Kennzeichnung (TL=Tubeless/ TT=Tubetyre), einem Geschwindigkeitssymbol und einem Lastindex versehen. Bei einigen Modellen zusätzlich mit einer E4 Homologation und einem Laufrichtungspfeil.

Vespa Reifen werden noch mit der alten Kennzeichnung im Zoll-Maß versehen. Alternativ führen wir auch Reifen mit der neuen Bezeichnung.

Was bedeutet die Reifenbeschriftung?

Beispiel: 3.50-10 59J (= Zoll Bezeichnung)
3.50 Reifenbreite in Zoll (1 Zoll = 25,4mm)
10 Felgendurchmesser in Zoll
59 Tragfähigkeitsindex
J Geschwindigkeitsindex

Beispiel: 90´90-10 59J (= aktueller Bezeichnung)
90 Reifenbreite in mm
90 prozentuales Verhältnis von Reifenbreite zum Querschnitt
10 Felgendurchmesser in Zoll
59 Tragfähigkeitsindex
J Geschwindigkeitsindex

Eine Auflistung des Tragfähigkeits- und Geschwindigkeitsindex findet ihr im folgenden Kapitel.

Was bedeuten die zusätzlichen Angaben?

Dot Nummer: Die letzten 4 Ziffern geben das Produktionsdatum an. Somit bedeutetet z.B. 4503 die 45KW im Jahr 2003
TL: Tubeless weist auf die Verwendung ohne Schlauch hin. Dieser Reifentyp kann jedoch auch problemlos mit Schlauch gefahren werden.
TT: Hier wird speziell auf die Verwendung eines Schlauches hingewiesen!
R, rf, XL oder extra load: Reinforced bezeichnet Reifen mit verstärkten Karkassen und somit erhöhter Tragfähigkeit.

Hier als Breispiel die Reifenkennung an unserem SIP Performer Reifen:

TECH TIPP

Modell	Größe
Vespa 98	3.50-8
125 V1-33	3.50-8
125 VU/VM/VN	3.50-8
125 Hoffmann/ACMA	3.50-8
125 VNA/VNB/Super	3.50-8
150 VL/VB	3.50-8
150 VBA/VBB	3.50-8
150 Super/P150S	3.50-8
150 ACMA GL	3.50-9
150 VGLA1T/ ACMA GL mit Felge 10“	3.50-10
150 GS VS1-5/VDTS/T1-T4	3.50-10
125 GT/GTR/TS	3.50-10
150 GL/Sprint/V	3.50-10
160 GS/ 180SS	3.50-10
180-200 Rally	3.50-10
PX80-200/PE/Lusso´98/MY´11	3.50-10
T5/Classic (benötigt Reinforced)	3.50-10
Cosa 125-200	100´90-10
Lambretta	3.50-10
50 N/L/R ->752188	2.75-9
50 R 752189->/V5A2T/V5A3T	3.00-10
50 V5B1T-V5B4T/Revival/S/SS	3.00-10
90 V9A1T/SS	3.00-10
125 Primavera/ET3	3.00-10
PK50-125/S/SS/XL	3.00-10
Ape 50/FL/P/TM	3.50-10

Breitreifen

Breitreifen fangen bei uns ab der Größe 110 an. Zur Verwendung benötigt man hinten entweder unsere SIP Breitreifenfelge oder ein Breitreifenkit. Vorne eignet sich unsere SIP Spezial 100er Felge. Mehr zu Breitreifen findet ihr in userem Kapitel „Breitreifen“ Hier findet ihr alle Erklärungen, Möglichkeiten und Produkte auf einen Blick.

Welche Hersteller gibt es?

CONTINENTAL: Der deutsche Traditionshersteller sorgt für nicht zu schlagendes Preis-Leistungsverhältnis und das bei allen Modellen und Größen.

DUNLOP: Seit über 120 Jahren einer der größten Reifenhersteller. Durch ständige Forschung und neue Technologien gehört Dunlop zu den erfolgreichsten Herstellern im Zweiradbereich.

HEIDENAU: Made in Germany ist bei den Reifenwerken Heidenau Programm! Dort hat man höchste Ansprüche an Fertigung und Qualität. Durch das breite Spektrum an Größen und Klassen sind die Heidenau Reifen im Rollerbereich wohl am meisten vertreten.

IRC: Mit dem Urban Snow war IRC einer der ersten Reifenhersteller für Winterreifen weltweit. Die IRC mit ihrer speziellen Lamellentechnologie überzeugen und sind unsere absolute Empfehlung für den Winter.

MICHELIN: Die langjährige Erfahrung im Rennsport kommt auch den Rollerreifen von Michelin zugute. Beste Beispiele sind der Pilot City oder der S83, die in ihren Klassen ganz klar an oberster Spitze mitwirken.

PMT: Seit 1990 fertig PMT aus Italien hochwertige Reifen für Modellautos, Minibikes und seit einigen Jahren auch für den Rollerrennsport. Trotz des hohe Preisniveaus wird spätestens nach der ersten Fahrt deutlich, warum die PMT jeden Cent wert sind. Absolute Pflicht, um auf der Rennstrecke vorne mitzufahren!

SAVA: Der Hersteller Sava hat sich mit der stetigen Weiterentwicklung einen festen Platz im Rollerbereich gesichert. Durch die breite Produktpalette deckt Sava so ziemlich alle Reifen-Klassen, sowohl für den Straßenbetrieb als auch für den Rennsport, ab.

SCHWALBE: Mit Reifen, wie dem Raceman oder Weatherman hat das 1922 gegründete Unternehmen absolute Trends gesetzt und mischt bis heute die Rollerszene mit seinen Klassikern auf. In nahezu allen Klassen sind die Reifen von Schwalbe vertreten.

SIP: Unsere Haus-Reifen sind in Sachen Preis/Leistung nicht zu toppen. Der von uns entwickelte SIP PERFORMER Reifen gehört mittlerweile schon zur festen Größe im Vespa Bereich und hat aufgrund seiner positiven Eigenschaften eine große Fangemeinde. Von Rollerfahrern für Rollerfahrer!



§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

ALLE PREISANGABEN STAND 04/2012, INKL. 19% MWST. ZZGL. VERSAND, SIEHE LETZTE SEITE **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM**

Reifen SIP Performer

Ein Reifen soll bei trockenem Wetter auf der Straße kleben, bei Nässe nicht wegrutschen, lange halten, gut aussehen und günstig sein. Wir haben versucht, all diese Anforderungen in unseren **SIP Performer Reifen** zu realisieren. Dem Kundenfeedback nach zu urteilen, scheint dies gelungen zu sein.

Entwicklung

Die Reifen wurden in Zusammenarbeit mit renommierten Erstausrüster-Reifenherstellern entwickelt, homologiert und durch uns ausgiebig getestet. Sie zeichnen sich durch sehr sportliche Eigenschaften aus: Sie haben eine hervorragende Haftung bei trockener Straße und ein sehr gutes Fahrverhalten bei Nässe.

Technologie

Durch die L-Kennzeichnung sind sie bis **120 km/h** zugelassen und damit erste Wahl für alle Tuner und Legalize-it Fans. Die zusätzliche „**Reinforced**" Kennzeichnung löst auch potentielle Probleme für all jene, die mit den aktuellen Reifenkennzeichnungen nicht vertraut sind. Sie können mit Schlauch oder auf Schlauchlos-Felgen gefahren werden. Mit Verschleißanzeige: Kleine Stege in der Lauffläche zeigen das Mindestprofil an. Um diese Stege leichter zu finden, sind diese an der Seite mit **TWI** gekennzeichnet!

Zulassung

Die Reifen verfügen über die aktuellste **ECE Homogolation E4** und sind damit auch für alle neueren Modelle zugelassen. Die hohe Profiltiefe ermöglicht eine überdurchschnittliche Lebensdauer. Das Preis-/Leistungsverhältnis ist fast unschlagbar.

Für Sparfüchse

Bei den **SIP Sparpacks** mitje 3 Reifen kommen Sparfüchse in den Genuss eines Rabattes. **Die SIP „Special Packs"** sind auf Felgen vormontierte Reifen. Sie gibt es mit Stahl- oder SIP Schlauchlosfelgen, für Vespa oder Lambretta. Die Reifen sind fahrfertig und eignen sich auch perfekt als Ersatzrad.

FAZIT Der SIP Performer ist die erste Wahl für jeden Classic Vespa Fahrer und vom Preis-/Leistungsverhältnis fast unschlagbar.

SIP-TIPP Schlauch und Reifenmontierpaste mitbestellen. Montiereisen erleichtern die Montage, Ventilkappen erhöhen den Style.



Schlauch SIP für Reifen 3.00-3.50-10"
Art.-Nr. 81074000 6,60 €

Alex, SIP beantwortet:

Was bedeutet „reinforced" ?



Manche Vespamodelle benötigen „reinforced" Reifen, z.B. die T5. Diese Reifen haben eine verstärkte Karkasse und damit eine erhöhte Tragfähigkeit. Bei fast allen Reifenprofilen fehlt dieses Kürzel, da die maximal zulässige Last über den Tragfähigkeitsindex genau beschrieben ist. Um Diskussionen beim TÜV vorzubeugen, hat der SIP Performer aber beide Kennzeichnungen.

79590000



79790000



79590000



79590000



79590000



79790000



79790000



Reifen SIP Performer

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/125 GT/GTR/TS/150 VGLA/B/GL/GS/Sprint/V/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5

Der 3.50-10er gehört schon zu den Klassikern der Sportreifen. Der 3.00er, der sich vom Profil her vom 3.50er unterscheidet, ist die erste Wahl für alle Smallframefahrer. Bei den SIP Sparpacks mit je 3 Reifen kommen Sparfüchse in den Genuss eines Rabattes.

Reifen SIP Performer

Tragfähigkeit: 51 (bis 195 Kg) / 59 (bis 243 Kg) , Geschwindigkeitsindex: L (für bis 120 Km/h), E4 Homologation, TWI Anzeige

SIP-TIPP Schlauch und Reifenmontierpaste mitbestellen. Montiereisen erleichtern die Montage, Ventilkappen erhöhen den Style.

SIP-COMMUNITY User WeigelM zu Art.-Nr. J79580000: „Super Reifen zu einen vernünftigen Preis - 1A !!!"

SIP-COMMUNITY User „thpmueller" zu Art.-Nr. 7959000: „Habe ihn v&h auf meine PX200E montiert. Bei vollem Tempo auf der Autobahn ist meine getunte Vespe viel stabiler geworden. Der Halt in den Kurven ist einfach genial, ein echter Racer! Ich kann jetzt die Vespa bis an Ihre Grenzen (Hauptständergummi und SITO Plus berühren den Boden) in Seitenlage bringen. Preis- Leistungsverhältnis ist unbeschreiblich."

Größe	Art.-Nr.	€
3.00-10", 51L 6PR, TL	79790000	23,90
3.50-10", 59L TL	79590000	26,90
3.00-10", Sparpack (3 Reifen)	J79780000	65,00
3.50-10", Sparpack (3 Reifen)	J79580000	75,00

J79580000







30300000



30303000

Tubeless Felgen
Einfach QR Code z.B. mit dem App „ScanLife" auf deinem Smartphone scannen.

SIP Performer Special Pack auf 2.10-10" Felge§

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/125 GT-TS/150 GL/GS VS5T/ Sprint/V/T4/Rally/PX/PE/Lusso/T5

Die SIP „Special Packs" sind auf Felgen vormontierte Reifen. Sie gibt es mit Stahl- oder SIP Schlauchlosfelgen, für Vespa oder Lambretta. Sie eignen sich auch perfekt als Ersatzrad.

auf Felge 2.10-10", zweiteilig

Vormontiert auf einer silbernen, zweigeteilten Felge inkl. SIP Schlauch.

Reifengröße	Farbe	Art.-Nr.	€
3.00-10" 51L, 6PR, TL	silber	30305000	55,00
3.50-10" 59L, TL, Reinforced	silber	30300000	57,00

auf SIP Felge 2.10-10", tubeless §

Vormontiert auf unseren Aluminium Schlauchlosfelgen inkl. SIP Ventilkappe. Aufgrund der TL Kennzeichnung können unsere SIP Performer mit oder ohne Schlauch montiert werden. Wahlweise in Aluminium poliert oder in schwarz mit poliertem Rand.

Reifengröße	Ausführung	Art.-Nr.	€
3.00-10" 51L 6PR,TL	Aluminium poliert	30306000	85,00
3.00-10" 51L 6PR, TL	schw., polierter Rand	30307000	85,00
3.50-10" 59L, TL, Reinforced	Aluminium poliert	30303000	85,00
3.50-10" 59L, TL, Reinforced	schw., polierter Rand	30304000	85,00

SIP Performer Special Pack auf SIP Felge 2.50-10", tubeless §

für Vespa COSA, passt auch auf PIAGGIO Quartz/SKR

Vormontiert auf einer 2.50-10" SIP tubeless Felge. Passt für Vespa Cosa 125-200ccm wie auch auf PIAGGIO Quartz oder SKR. Wahlweise in Aluminium poliert oder in schwarz mit poliertem Rand.

Reifengröße	Ausführung	Art.-Nr.	€
3.50-10" 59L, TL, Reinforced	Aluminium poliert	30301000	85,00
3.50-10" 59L, TL, Reinforced	schw., polierter Rand	30302000	85,00

SIP Performer Special Pack auf SIP LAMBRETTA Felge 2.10-10", tubeless §

für Lambretta 125-200

Vormontiert auf einer 2.10-10" SIP tubeless Felge für Lambrettas. Wahlweise in Aluminium poliert oder in schwarz mit poliertem Rand.

Größe	Farbe	Art.-Nr.	€
3.50-10" 59L, TL, Reinforced	Aluminium poliert	30308000	95,00
3.50-10" 59L, TL, Reinforced	schw., polierter Rand	30309000	95,00

Julia, SIP beantwortet:

Ist die Montage auf einer SIP Schlauchlosfelge schwierig?

Die Montage auf eine Tubelessfelge kann man innerhalb weniger Minuten und ohne Reifenmontiergerät vornehmen. Hierfür braucht man nur zwei Reifenmontiereisen und viel Reifenmontierpaste. Ein Video Tutorial haben wir extra für euch auf unserem YouTube Kanal online gestellt!



Reifenmontiereisen
Art.-Nr. 15210000
6,20 €

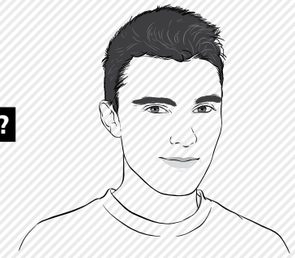
Januar 2011 in St. Georgen/Reith in Österreich, ein frostiger sonniger Wintertag, eine wahnsinns Eispiste und 40 Starter mit ihren getunten und gepimpten Rollern unter Spannung für das bevorstehende Rennen.

Aus dem Starterfeld, das aus ESC- wie Hobbyfahrern bestand, nahmen manche Anreisen bis zu 400 km auf sich, um beim Rennen starten zu können. Marcus Zadra von der Lambrettalounge Salzburg hielt als einziger die Ehre der Lambrettafahrer in die Höhe und erreichte den 2. Platz in der offenen Klasse. Nach Absolvierung von 2 Trainingsrunden wurden 2 Wertungsläufe zu je 2 Runden gefahren. Beim Rennen um die Bestzeit wurde die Stimmung durch einen eigens angeheuerten Kommentator und Szene-Insider Jogl „The Voice" so richtig angeheizt! Im 2. Lauf starteten die Fahrer in umgekehrter Reihenfolge nach der Platzierung vom 1. Lauf. Als die besten 10 Fahrer an Reihe kamen, knisterte es noch mal so richtig in der Eisarena und die Fahrer wie Kommentator gaben noch mal Alles! Mann des Tages war „Crazy Andy" von den Hellboys G.G. Er fuhr wie der Teufel und konnte mit einer Zeit von 1.05.10 den Dominator der letzten beiden Eisrennen, Thomas Salzmann, mit einem Vorsprung von über 6 Sek. auf den 2. Platz verweisen. Heuer zeigte sich, dass das optimale Setup aus brutalen Spikereifen, guter Leistung im 2. und 3. Gang und einem Fahrer, der das Hirn ausschalten kann, besteht.

vimeo.com/sipscootershop/vespaicerace

Mario, SIP beantwortet:

Wie baue ich einen Spike Reifen?



Basis ist ein Cross Reifen, z.B. der KENDA K770. Man bohrt mit einem 3mm Bohrer in jeden Stollen ein Loch. Danach schraubt man in jedes Loch eine Blechschraube der Größe 6x40mm.Die Schrauben sollten ca.m 15mm aus der Stolle schauen. Seitlich etwas kürzere Schrauben nehmen, damit sie vorne nicht an der Gabel bzw. hinten nicht am Motor streifen. Jetzt klebt man innen über die Schraubenköpfe noch einen alten Feuerwehrschlauch oder ähnliches, damit der Schlauch nicht durchgerieben wird.











Großes Lob geht natürlich an die Ybbstaler Rollerflotte für einen reibungslosen Ablauf des Rennens. Bevor es am Abend zur Siegerehrung kam, gab es von „Crazy Andy" noch eine Showeinlage. Er raste in seinem geliebten Schottenrock bei -16 Grad Celsius gewärmt von bengalischem Feuer mit dem Roller über die Piste, natürlich zur vollen Begeisterung des Publikums.

www.ybbstaler-rollerflotte.at

Eisrennen Video
Einfach QR Code z.B. mit dem App „ScanLife" auf Deinem Smartphone scannen.

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Reifen Klassik

CONTINENTAL Classic

Der **Continental Classic** begeistert durch sein nostalgisches Design und überzeugt durch seinen unschlagbaren Preis.

Größe	Art.-Nr.	€
3.00-10“, 50J TT Rf.	80401000	28,00
3.50-10“, 59L TT Rf.	80402000	29,00



CONTINENTAL K62

Durch das offene Blockprofil mit Lamellentechnologie bietet der K62 auch unter Schlechtwetterbedingungen gute Fahreigenschaften, lange Lebensdauer und hohe Tragfähigkeit.

Größe	Art.-Nr.	€
3.00-10“, 50J TT Rf.	80400000	31,00
3.50-10“, 59J TL Rf.	80410000	36,00



CONTINENTAL LB

Dank der modernisierten Lauffläche-nmischung durch die aktuelle Technologie wird der Reifen für den Oldtimer-Roller nutzbar! Auch als Weißwandreifen verfügbar.

Größe	Art.-Nr.	€
3.50-8“, 46J TT	80250000	40,00
4.00-8“, 55J TT	80251000	45,00



DUNLOP K398

Der **K398** verfügt über ein Halbrippenprofil und eignet sich ideal für Roller im klassischen Stil. Er bietet müheloses Fahren und hohe Haltbarkeit.

Göße	Art.-Nr.	€
€3.00-10“, 42J TL	80605000	38,00



HEIDENAU K38

Allround Straßenreifen mit klassischem Blockprofil. Überzeugt durch stabiles Fahrverhalten und hervorragende Eigenschaften bei schlechter Witterung.

Größe	Art.-Nr.	€
3.00-10“, 50J TT Rf.	89970000	35,00
3.50-10“, 59J TL Rf.	89960000	41,00



MICHELIN ACS

Der **MICHELIN ACS** wurde speziell für die 50er Vespas mit 9“ entwickelt. Er verbindet eine klassische Optik mit einem guten Preis-Leistungsverhältnis.

Größe	Art.-Nr.	€
2.75-9“, 35J TT	88091000	44,00



MICHELIN S83

Der **MICHELIN S83** wurde für klassische Roller entwickelt. Perfekter Grip auf nasser Fahrbahn.

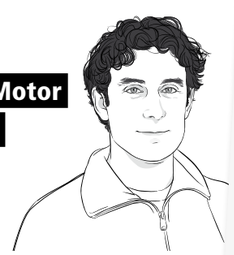
Größe	Art.-Nr.	€
3.50-8“, 46J TT	88012000	35,00
3.00-10“, 42J TT/TL	88011000	33,00
3.50-10“, 59J TL Rf.	88090000	40,00



SIP-COMMUNITY User skufner zu Art.-Nr. 80250000: „DER Oldi-Reifen. Nen besseren gibt’s nicht für Oldis!“

Ralf, SIP beantwortet:

Ich fahre einen PX Motor in einer Wideframe. Was muss ich beachten?



Wer seine 8” Vespa mit einem PX Motor umrüstet und weiterhin 8” fahren möchte, findet mit dem HEIDENAU K75 den idealen Reifen für diese Umrüstung. Stoßen alle anderen 8”Reifen aufgrund der Traglast und des Geschwindigkeitsindex an ihre Grenzen, lässt der K75 eine Höchstgeschwindigkeit von 130 Km/h zu!



Reifenmontierspray
Art.-Nr. 14082000 19,90 €

Reifen Weisswand

CONTINENTAL K62

Durch das offene Blockprofil mit Lamellentechnologie bietet der K62 auch unter Schlechtwetterbedingungen gute Fahreigenschaften, lange Lebensdauer und hohe Tragfähigkeit.

Größe	Art.-Nr.	€
3.00-10“, 50J TT Rf.	79500000	63,00
3.50-10“, 59J TL Rf.	79510000	63,00



CONTINENTAL LB 8

Dank der modernisierten Lauffläche-nmischung wird der Reifen für den Oldtimer-Roller nutzbar!

SIP-COMMUNITY huge77: „gute Verarbeitung, intensive Farbe – rundum zufrieden!“

Größe	Art.-Nr.	€
3.50-8“, 46J TT	79520000	58,00
4.00-8“, 55J TT	79530000	54,00



SAVA B14

Klassischer Allwetterreifen für Oldtimer und für den Retrostil. Höchste Tragfähigkeit durch verstärkte Ausführung. Ausgezeichnetes Fahrverhalten bei Nässe und gute Bremseigenschaften.

Größe	Art.-Nr.	€
3.50-10“, 51J TT	1976602	52,00



SCHWALBE HS243

Der Klassiker unter den Weißwandreifen. Als Alltags-Reifen konzipiert, ist der sicher, langlebig und griffig in allen Situationen.

Größe	Art.-Nr.	€
3.00-10“, 50J TT Rf.	S20003	52,00
3.50-10“, 59J TL Rf.	S20002	50,00



SAVA B13

Klassischer Allwetterreifen im nostalgischen Design. Der Reifen bietet ein gutes Fahrverhalten bei Nässe, gute Bremseigenschaften und hohe Lebensdauer.

Größe	Art.-Nr.	€
3.50-8“, 46J TT	1975707	46,00



SAVA MC22

Der ideale Niederquerschnittsreifen bewährt sich durch sein Allroundtalent auf trockenen und nassen Fahrbahnen sowie leises und ruhiges Laufverhalten.

Größe	Art.-Nr.	€
100/80-10“, 53L TL Rf.	19509127	68,00



SCHWALBE Weatherman

Der Allwetterreifen für den Scooter. Lamellierte Schulterblocks und Silica Compound (DSC) bieten überlegene Haftung auf kalter, nasser Straße. Trotzdem bleibt der Abrieb im Sommer gering.

Größe	Art.-Nr.	€
3.50-10“, 59P TL Rf.	S20001	57,00



SAVA MC12

Ein für den täglichen Einsatz konzipierter Stadtreifen, der gute Fahreigenschaften bei trockener und bei nasser Fahrbahn besitzt.

SIP-COMMUNITY User coffeabreak zu Art.-Nr. 1975705: „Bereits mein zweiter Satz!!! Auch bei nasser Fahrbahn guter Grip – nix zu meckern!“

Größe	Art.-Nr.	€
3.00-10“, 42J TT/TL	1975705	51,00

KAUF TIPP



Reifen Allwetter

HEIDENAU K47

Guter Allroundreifen mit einem modernen Straßenprofil und guter Laufleistung. Gibt optimalen Grip bei allen Witterungsbedingungen.

Größe	Art-Nr.	€
3.50-10“, 59J TL Rf.	89930000	40,00





HEIDENAU K50

Mit seinem sportlichen Straßenprofil ist dieser City-Reifen optimal für eine sportliche Fahrweise geeignet.

Größe	Art.-Nr.	€
3.00-10“, 50J TL Rf.	89940000	35,00



SCHWALBE Weatherman

Lamellierte Schulterblocks und Silica Compound (DSC) bieten überlegene Haftung auf kalter, nasser Straße. Trotzdem bleibt der Abrieb im Sommer gering.

Größe	Art.-Nr.	€
3.50-10“, 59P TL	S20004	40,00
90/90-10“, 55P TL	S2015	40,00



MICHELIN SM100

Der MICHELIN SM100 ist ein zuverlässiger Rollerreifen mit tiefen Profilblöcken für eine optimale Lebensdauer.

Größe	Art.-Nr.	€
100/80-10“, 53L TT/TL	80150000	36,00



SAVA MC20 Monsum

Ein absoluter Allwetterreifen, der bei trockener Fahrbahn und auch bei Regen die Treue hält. Das reine Fahrvergnügen trotz regennasser Fahrbahn! Auch als softer Racing-Reifen erhältlich.

Größe	Art.-Nr.	€
3.50-10“, 51P TL	79542000	36,00



CONTINENTAL Twist

Der deutsche Traditionshersteller CONTINENTAL sorgt für ein nicht zu schlagendes Preis-Leistungsverhältnis und das bei allen Modellen und Größen. Innovative Mischungstechnologien sind das Rezept für hohe Laufleistungen verbunden mit hervorragendem Grip auf trockener sowie nasser Straße.

Das Ergebnis ist der **CONTINENTAL TWIST**, der neben dem K58 von HEIDENAU und dem SIP Performer, einer unserer TOP Reifen für Allwetter Fahrer ist.

SIP-COMMUNITY User „Chiemgauvespa“ zu Art.-Nr. 800512: „Geiler Reifen – Mein absoluter Lieblingsreifen. Diesen Reifen kann man bei jedem Wetter spitze fahren.“

Größe	Art.-Nr.	€
3.00-10“, 50M TL	80051200	33,00
3.50-10“, 59M TL Rf	80025000	39,00
100/80-10“, 58M TL Rf.	80027000	35,00
100/90-10“, 56M TT/TL	80035000	37,00



Reifen Sport

CONTINENTAL Twist Sport

Durch seine schnelle Aufwärmzeit glänzt der Continental Twist Sport mit optimalen Grip auch auf nasser Fahrbahn.

Größe	Art.-Nr.	€
3.50-10“, 59M TT/TL	80051000	35,00



HEIDENAU K75

Sportliches Straßenprofil, überzeugendes Handling, hoher Abrollkomfort, hohe Laufleistung und gute Nasshaftung. Bis 130km/h. Ideal für PX-Motor in 8“ Chassis.

Größe	Art.-Nr.	€
3.50-8“, 46M TT	80204001	32,00
4.00-8“, 55M TT	80204002	36,00



DUNLOP D306

Speziell für traditionelle Roller entwickelt. Sein hochmodernes Dunlop-Profilmuster sorgt für exzellenten Grip.

Größe	Art.-Nr.	€
3.50-10“, 51J TL	80602000	33,00
90/90-10“, 50J TL	80602100	37,00



SAVA MC18

Supersportliches Racing-Profil für den täglichen Gebrauch. Höchstmögliche Schräglage ist durch den perfekten Grip möglich.

Größe	Art.-Nr.	€
3.50-10“, 51P TL	79541000	36,00

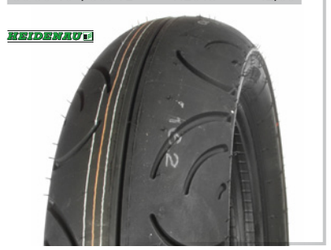


HEIDENAU K61

Sportliches Handling, hoher Abrollkomfort, Laufleistung und gute Nasshaftung.

„Scooter&Sport“ Heft 4/2009: „TESTSIEGER … Unser Favoriten auf der Vespa.“

Größe	Art.-Nr.	€
3.50-10“, 59J TL Rf.	H20131	42,00
90/90-10“, 50J TL	H2013	42,00



VEE RUBBER VRM134

Sehr griffig, wenig Abrieb, einwandfreier Rundlauf und sehr gut bei Nässe und das Ganze zum unschlagbaren Preis!

Größe	Art.-Nr.	€
90/90-10“, 50J TL	VE1013	36,00
100/90-10“, 56L TL	VE1014	33,00



SCHWALBE Raceman

Hier ist der Name Programm! Moderner Straßensportler mit beeindruckenden Eigenschaften. Durch eine verstärkte Karkassenkonstruktion und hochwertiges Silica Compound erreicht der **Raceman** das Optimum in Bezug auf Haftung und Laufleistung. Geschwindigkeitsindex bis 150 Km/h!

Größe	Art.-Nr.	€
3.50-10“, 59P TL	S1010	40,00
90/90-10“, 55P TL	S10071	39,00
100/80-10“, 58P TL	S10200	39,00
100/90-10“, 61P TL	S10201	40,00
110/80-10“, 63P TL	S10202	44,00



SCHWALBE Paceman DSC

Weiterentwicklung des Raceman’s. Eine neue Gummimischung sorgt für nochmalige Verbesserung des bereits sehr guten Grips seines Vorgängers. Ideal für alle Knieschleifer und Kurvenfreaks, die den Schritt zum Slick noch nicht wagen wollen. Die Bezeichnung **DSC** steht für **D**urable-**S**ilica-**C**ompound und ist besonders für Fahrzeuge mit hochbelasteter Hinterachse geeignet. Geschwindigkeitsindex bis 150 Km/h!

SIP-COMMUNITY User Biene zu Art.-Nr. S10213: „Perfekter Grip auf jedem Belag. Sehr gute Kurveneigenschaften.“

Größe	Art.-Nr.	€
33.00-10“, 50P TL	S10212	40,00
3.50-10“, 59P TL	S10213	42,00



Reifen Sport

MICHELIN S1

Die langjährige Erfahrung im Rennsport kommt auch den Rollerreifen von MICHELIN zugute. Der Klassiker im anspruchsvollen Sportbereich ist der MICHELIN S1 mit seinem unverkennbaren Profil. Das Profildesign verbindet eine hohe Lebensdauer mit exzellenten Fahreigenschaften. Bei diesem Reifen baut MICHELIN voll auf Performance und das setzten sie mit dem S1 eindrucksvoll unter Beweis. Ein Top Reifen der in diversen Zeitschriftentests immer oben mitspielt.

SIP-COMMUNITY User Vesparocker64 zu Art.-Nr. 8005000: „Fahr ich auf der PX, PK und der Cosa. Einfach der Allrounder."

SIP-COMMUNITY User Sonntino zu Art.-Nr. 80040000: „ hat richtig guten Grip. Man fühlt sich wohl in Kurven da man richtig spürt das er am Boden einfach gut haftet…"

Größe	Art.-Nr.	€
3.00-10", 42J TT/TL	80040000	33,00
3.50-10", 51J TT/TL	80050000	38,00
90/90-10", 50J TT/TL	80320000	35,00
100/80-10", 53J TT/TL	80060000	36,00
100/90-10", 56J TT/TL	80070000	35,00

KAUF TIPP







Schlauch

10" SIP, Art.-Nr. 81074000	6,60 €
9" HEIDENAU, Art.-Nr. 81300000	10,60 €
8" CONTINENTAL, Art.-Nr. 81311000	11,60 €

MICHELIN



Mario, SIP beantwortet:

Wie lange muss ich meinen neuen Reifen einfahren?



Bitte beachtet, dass neue Reifen eine glatte Oberfläche haben. Sie müssen daher auf einer Distanz von ca. 100 Kilometern bei verhaltener Fahrweise eingefahren werden. Erst hierdurch wird die volle Haftfähigkeit der Lauffläche erreicht. Der Luftdruck kann dem Fahrzeughandbuch entnommen werden. Generell passen 2,5 bar hinten und 2,0 bar vorne ganz gut.

Reifen Sport Cross & Winter

DURO Cross §

Der Universal-Crosser aus dem Hause DURO ermöglicht durch sein niedriges Stollenprofil Fahrten sowohl auf unebenem Terrain als auch auf der Straße. Wird inklusive Schlauch geliefert!

Größe	Art.-Nr.	€
3.50-10",	79610000	38,00

DURO



MICHELIN Starcross MS2 §

Der Starcross glänzt durch sein grobes Stollenprofil und garantiert Grip auch bei schlammigen Herausforderungen! Einer unserer TOP Cross Reifen.

Größe	Art.-Nr.	€
2.75-10", 37J TT	88016000	43,00

MICHELIN



KENDA K771 §

Dieser Reifentyp ist für wechselnde Untergründe geeignet. Er ist sozusagen das Universalgenie der Cross-Reifen.

Größe	Art.-Nr.	€
2.75-10", 38J TT	79612000	42,00

KENDA



KENDA K770 §

Dieses Offroad-Modell ist speziell für weiche, sandige und schlammige Untergründe entwickelt, um dort perfekte Fahreigenschaften zu erzielen.

Größe	Art.-Nr.	€
2.75-10", 38J TT	79613000	42,00

KENDA



HEIDENAU K58 Snowtex

Das bekannte K58 Profil wurde auf eine spezielle Wintermischung gelegt. Sehr griffig auf nasser, matschiger oder verschneiter Fahrbahn.

Größe	Art.-Nr.	€
3.00-10", 50J TL Rf. M+S	80201100	53,00
3.50-10", 59J TL Rf. M+S	80201000	55,00

HEIDENAU



SCHWALBE Iceman

Beim Iceman sorgen Lamellenprofil und S1A Winter-Compound für gute Performance in der kalten Jahreszeit. Alle Iceman´s verfügen über die M+S Kennzeichnung.

Größe	Art.-Nr.	€
100/80-10", 53J TL M+S	S20310MS	49,00

SCHWALBE



IRC Urban Snow

Winter Mit dem **„Urban Snow"** bietet **IRC** den ersten Roller-Winterreifen mit Lamellentechnologie an. Durch eine spezielle Gummimischung mit hohem Silica-Anteil ergeben sich optimale Fahreigenschaften für den harten Wintereinsatz. Besonders bei Eis und Schnee überzeugt dieser Reifen durch perfekten Grip und hervorragende Traktion. Auch bei nassen Fahrbahnen und Kälte zeigt er so gut wie keine Schwächen. Seit dem 29.11.2010 gibt es keine Ausreden mehr für Schönwetterreifenfahrer: Wer nämlich bei Schnee und Glätte mit Sommerreifen unterwegs ist, muss demnächst mit höheren Strafen rechnen. Es herrscht also **Winterreifenpflicht** für alle Kraftfahrzeuge, d.h. auch für Motorräder und Motorroller.

SCOOTER & SPORT 01/2004: „Bei Nässe haften Winterreifen prima, nicht zuletzt aufgrund ihres hohen Silica-Anteils in der Gummimischung. Die häufigsten Bedingungen im Winter sind ja nicht Schnee und Eis, sondern eine kalte Fahrbahn, nass oder trocken. Bei rund 0° C Außentemperatur bleiben Winterreifen geschmeidiger, verzahnen sich im Mikrobereich besser mit der Fahrbahnoberfläche. Auch finden Fahrer mehr Vortrieb auf Schnee und Eis. Insgesamt stellt sich mit dem Winterreifen ein sicheres Fahrgefühl bei Schmuddelwetter ein."

Größe	Art.-Nr.	€
3.50-10", 59J TL M+S	IRO06	49,00
100/80-10", 53L TL M+S	IRO21	49,00
100/90-10", 56J TL M+S	IRO32	52,00

IRC TIRE

KAUF TIPP



Mehr SIP SCOOTERSHOP
Kataloge

Mehr SIP Scootershop Kataloge: Unser Herz und unsere ganze Leidenschaft hängt an der Vespa. Aber wir haben auch Zubehör und Ersatzteile für moderne Scooter und Maxiscooter. Und auch für die populären Automatik-Vespas. Wenn ihr euch dafür interessiert, bestellt einfach die entsprechenden Kataloge bei uns im Webshop. Wir haben dort eine eigene Rubrik „Kataloge".

www.sip-scootershop.com

Fast alle Kataloge könnt ihr auch bequem online durchblättern:

issuu.com/sip-scootershop.com



Reifen Sport Race - Rain

HEIDENAU K58 WET (RSC) §

RSC-Mischung (Racing Soft Cool) speziell für den Regeneinsatz. Neuste Silica-Mischungen garantieren zuverlässigen Grip für schnelle Aufwärm- und Rundenzeiten auf nasser Strecke

Größe	Art.-Nr.	€
3.50-10“, 59J TL Rf.	89961001	62,00



PINASCO Racing Rain §

Neben dem PMT ist der Pinasco Racing Rain wohl einer der begehrtesten Regenreifen auf nasser Rennstrecke. Durch das Profil wird die Nässe perfekt abgeleitet und gibt dem Reifen eine gute Stabilität in jeder Lage.

Größe	Art.-Nr.	€
90/90-10“, TL	89910000	114,00



PMT Racing Rain §

DER Regenrennreifen für den Rollerrennsport. Ein ausgeklügeltes Profil mit einer perfekten Mischung ist der Hauptunterschied zu den bisher verwendeten Regenreifen im Rennsport.

Größe	Art.-Nr.	€
90/85-10“, TL	PMT10005	99,00
90/90-10“, TL	PMT10010	99,00



DUNLOP TT92

Race

DUNLOP ist seit über 120 Jahren einer der größten Reifenhersteller weltweit. Durch ständige Forschung und neue Technologien gehört Dunlop zu den erfolgreichsten Herstellern im Zweiradbereich.

DUNLOP TT 92 GP: Der TT92 ist der Nachfolger des TT91 und beliebtester Rennreifen in der Klassik Rennserie ESC (Euro Scooter Challenge). Der hohe Slickanteil im Profil lässt ihn zwar wie einen reinen Rennreifen wirken, aufgrund der Anordnung der Profilrillen ist jedoch ebenfalls für den Straßenverkehr zugelassen. Trotz der Straßenzulassung verfügt der TT92 GP über eine Rennsport-Gummimischung und ist somit für schnelle Kurven prädestiniert. Für wen maximale Geschwindigkeit das höchstes Ziel ist, der kommt an diesen Reifen nicht vorbei.

SIP-COMMUNITY User Veithi zu Art.-Nr. 80603000: „OHNE WORTE. Für den Rennsport absolut Top!!!!!“

SIP-COMMUNITY Stoffi, SIP-STOFFI Racing Team, Deutscher Meister ESC 2006/2007: „Der 92 hat uns eine 3/4 Sekunde pro Runde bei einer Rundenzeit von 60 Sekunden gebracht. Alle anderen Reifen waren schlechter. Der 92er klebt besser, ist weicher und braucht mehr Reifendruck wie der 91er. Er fährt sich aber auch schneller ab.“

SIP-TIPP Die Kombination mit unserer SIP Schlauchlosfelge bringt wesentlich mehr Fahrstabilität.

Größe	Art.-Nr.	€
3.50-10“, 51J TL	80603000	75,00
90/90-10“, 50J TL	80607000	69,00





Reifen Race

CONTINENTAL Twist Race

Straßenzugelassener Rennreifen mit hervorragenden Eigenschaften unter Extrembedingungen. Spezielle Karkassenkonstruktion für den Renneinsatz. Hoher Slickanteil.

Größe	Art. Nr.	€
3.50-10“, 59P TT/TL	80051100	60,00



HEIDENAU NHS (RRS) §

Für den Renneinsatz entwickelt, bieten diese Reifen ein Maximum an Grip und Handling. Die speziell abgestimmte Karkasse in Verbindung mit der Rennmischung sorgt für kurze Aufwärm- und schnelle Rundenzeiten

Größe	Art. Nr.	€
3.50-10“, 59J TL	89900000	61,00



PMT Slick softe Mischung §

Die softe Mischung hat nur ein Ziel: Deinen Reifen förmlich mit der Straße zu verkleben. Dementsprechend wird die Betriebstemperatur von 70°C schnell erreicht.

Größe	Art. Nr.	€
90/85-10“, TL	PMT10003	69,00
90/90-10“, TL	PMT10008	79,00
100/85-10“, TL	PMT10013	89,00



PMT Slick medium Mischung §

Die medium Mischungen sind die meist genutzten Reifen im Rennsport. Perfekte Mischung für optimalen Grip und Haltbarkeit.

Größe	Art. Nr.	€
90/85-10“, TL	PMT10002	69,00
90/90-10“, TL	PMT10007	79,00
100/85-10“, TL	PMT10012	89,00



PMT Slick harte Mischung §

Hält aufgrund seiner härteren Mischung länger als die „medium“ oder „soft“ Mischung und eignet sich daher ideal für längere Einsätze oder Langstreckencups.

Größe	Art. Nr.	€
90/85-10“, TL	PMT10001	69,00
90/90-10“, TL	PMT10006	79,00
100/85-10“, TL	PMT10011	89,00



PMT R-Slick Intermediate §

Der R-Slick ist ideal für wechselnde Witterungsverhältnisse und ein absoluter Geheimtipp für Rennteams.

Größe	Art. Nr.	€
90/85-10“, TL	PMT10004	79,00
90/90-10“, TL	PMT10009	89,00
100/85-10“, TL	PMT10014	99,00



SAVA Slick MC0 soft §

Der MC0 ist ein reiner Rennreifen und nicht für den Straßenverkehr geeignet. Gutes Handling und Top Preis-/Leistungsverhältnis machen den Reifen für jeden Rennfahrer interessant.

Größe	Art. Nr.	€
3.50-10“, 51P TL	79543000	57,00



SAVA MC20 Monsum Racing soft

Durch die weiche Mischung ist er besonders stabil bei nasser Strecke, macht aber auch im Trockenen einen tadellosen Eindruck.

Größe	Art. Nr.	€
3.50-10“, 51P TL	SW1975095	62,00





Felge SIP Tubeless, 2.10-10
Art.-Nr. 81055000 59,00 €

Schläuche

Beim Reifenwechsel solltet ihr darauf achten, einen neuen Schlauch mitzubestellen. Dies schützt vor unangenehmen Überraschungen und man geht immer auf Nummer sicher.

Wir führen unterschiedliche Hersteller und die Größen von 8" bis 13" im Programm. Ebenfalls bieten wir verschiedene Ventilstellungen an.

Besonders können wir euch den **SIP Schlauch** empfehlen. Dieser ist nicht nur günstig, sondern auch in einer besonderen Qualität. Wird inklusive SIP Ventilkappe geliefert!

SIP-TIPP Auch „tubeless" Reifen können problemlos mit Schlauch gefahren werden!

Hersteller	Größe Zoll, Breit, Ventilstellung	Art.-Nr.	€
MICHELIN	8", 3.50/4.00, Ventil 90°	81310000	13,70
CONTINENTAL	8", 3.50/4.00, Ventil 30°	81311000	11,60
HEIDENAU	9", 2.50, 2.75, Ventil 60°	81300000	10,60
SIP	10",3.00-3.50, Ventil 90°, High Quality	81074000	6,60
CONTINENTAL	10", alle Größen, Ventil 90°	81071000	7,70
MICHELIN	10", alle Größen, Ventil 60°	81072000	10,10













Ventilkappen

Für die kleinen optischen Feinheiten am Roller sorgen unsere verschiedenen Ventilkappen, die einfach anstatt der schwarzen Plastikkappen angeschraubt werden.

2er Pack	Art.-Nr.	€
„Kolben", blau	90901000	7,70
„Kolben", chrom	90903000	7,70
„Kolben", schwarz	90906000	7,70
„Skull"	F32700	15,30
CONTINENTAL Logo	90907000	4,70
Kolben", gold	90905000	7,60
MALOSSI „Löwe"	M4213415	4,10
SIP Logo	909071	1,90



Reifenstift

Für den ultimativen Racing-Look empfehlen wir, die Schriftzüge auf dem Reifen mit einem weißen Reifenstift nachzufahren.

Reifenstift	Art.-Nr.	€
Reifenstift weiß	DP169359	5,40





Reifenüberblick:

3.50-8"				€
Continental	LB - 46J TT	80250000	Klassik	40,00
Michelin	S83 - 46J TT	88012000	Klassik	35,00
Continental	LB 8 - 46J TT	79520000	Weißwand	58,00
Sava	B13 - 46J TT	1975707	Weißwand	46,00
Heidenau	K75 - 46M TT	80204001	Sport	32,00
4.00-8"				€
Continental	LB - 55J TT	80251000	Klassik	45,00
Continental	LB 8 - 55J TT	79530000	Weißwand	54,00
Heidenau	K75 - 55M TT	80204002	Sport	36,00
2.75-9"				€
Michelin	ACS - 35J TT	88091000	Klassik	44,00
2.75-10"				€
Kenda	K770 - 38J TT	79613000	Cross	42,00
Kenda	K771 - 38J TT	79612000	Cross	42,00
Michelin	Starcross MS2 - 37J TT	88016000	Cross	43,00
3.00-10"				€
Continental	Classic - 50J TT Rf.	80401000	Klassik	28,00
Continental	K62 - 50J TT Rf.	80400000	Klassik	31,00
Dunlop	K398 - 42J TL	80605000	Klassik	38,00
Heidenau	K38 - 50J TL Rf.	89971000	Klassik	35,00
Michelin	S83 - 42J TT/TL	88011000	Klassik	33,00
Continental	K62 - 50J TT Rf.	79500000	Weißwand	63,00
Sava	MC12 - 42J TT/TL	1975705	Weißwand	51,00
Schwalbe	HS243 DSC - 50J TT Rf.	S20003	Weißwand	52,00
Continental	Twist - 50M TL	80051200	Allwetter	33,00
Heidenau	K50 - 50J TL Rf.	89940000	Allwetter	35,00
Heidenau	K58 - 50J TL Rf.	H1021	Allwetter	36,00
Michelin	S1 - 42J TT/TL	80040000	Sport	33,00
Schwalbe	Paceman DSC HS551 - 50P TL	S10212	Sport	40,00
SIP	Performer - 51L TL	79790000	Sport	23,90
Heidenau	K58 Snowtex - 50J TL Rf. M+S	80201100	Winter	53,00
Shinko	SR426 - 42J TT/TL	79600000	Cross	50,00
3.50-10"				€
Continental	Classic - 59L TT Rf.	80402000	Klassik	29,00
Continental	K62 - 59J TL Rf.	80410000	Klassik	36,00
Heidenau	K38 - 59J TL Rf.	89960000	Klassik	41,00
Michelin	S83 - 59J TL Rf.	88090000	Klassik	40,00
Continental	K62 - 59J TL Rf.	79510000	Weißwand	63,00
Sava	B14 - 51J TT	1976602	Weißwand	52,00
Schwalbe	HS243 DSC - 59J TL Rf.	S20002	Weißwand	50,00
Schwalbe	Weatherman DSC - 59P TL Rf.	S20001	Weißwand	57,00
Continental	Twist - 59M TL Rf	80025000	Allwetter	39,00
Heidenau	K47 - 59J TL Rf.	89930000	Allwetter	40,00
Heidenau	K58 - 59J TL Rf.	89950000	Allwetter	39,00
Sava	MC20 Monsum - 51P TL	79542000	Allwetter	36,00
Schwalbe	Weatherman DSC - 59P TL	S20004	Allwetter	40,00
Continental	Twist Sport - 59M TT/TL	80051000	Sport	35,00
Dunlop	D306 - 51J TL	80602000	Sport	33,00
Heidenau	K61 - 59J TL Rf.	H20131	Sport	42,00
Michelin	S1 - 51J TT/TL	80050000	Sport	38,00
Sava	MC18 - 51P TL	79541000	Sport	36,00
Schwalbe	Paceman DSC - 59P TL	S10213	Sport	42,00
Schwalbe	Raceman DSC - 59P TL	S1010	Sport	40,00
SIP	Performer - 59L TL	79590000	Sport	26,90
Continental	Twist Race - 59P TT/TL	80051100	Race	60,00
Dunlop	TT92 GP - 51J TL	80603000	Race	75,00
Heidenau	K58 WET (RSC) - 59J TL Rf.	89961001	Race	62,00
Heidenau	RRS NHS - 59J TL	89900000	Race	61,00
Sava	MC20 Monsum Racing soft - 51P TL	SW1975095	Race	62,00
Sava	MC0 Slick soft - 51P TL	79543000	Race	57,00
Heidenau	K58 Snowtex - 59J TL Rf. M+S	80201000	Winter	55,00
IRC	Urban Snow - 59J TL M+S	IRO06	Winter	49,00
SIP	HF204 -	79610000	Cross	38,00
4.00-10"				€
Continental	K62 - 69J TT Rf.	80420000	Klassik	39,00
Continental	K62 - 69J TL Rf.	79560000	Weißwand	80,00
90/85-10"				€
PMT	Racing Rain - TL	PMT10005	Race	99,00
PMT	R-Slick Intermediate - TL	PMT10004	Race	79,00
PMT	Slick medium - TL	PMT10002	Race	69,00
PMT	Slick hart - TL	PMT10001	Race	69,00
PMT	Slick soft - TL	PMT10003	Race	69,00

TECH TIPP

Welche Reifengröße wird benötigt?

Modell	Größe
Vespa 98	3.50-8
125 V1-33	3.50-8
125 VU/VM/VN	3.50-8
125 Hoffmann/ACMA	3.50-8
125 VNA/VNB/Super	3.50-8
150 VL/VB	3.50-8
150 VBA/VBB	3.50-8
150 Super/P150S	3.50-8
150 ACMA GL	3.50-9
150 VGLA1T/ ACMA GL mit Felge 10"	3.50-10
150 GS VS1-5/VDTS/T1-T4	3.50-10
125 GT/GTR/TS	3.50-10
150 GL/Sprint/V	3.50-10
160 GS/ 180SS	3.50-10
180-200 Rally	3.50-10
PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11	3.50-10
T5/Classic (benötigt Reinforced)	3.50-10
Cosa 125-200	100´90-10
Lambretta	3.50-10
50 N/L/R ->752188	2.75-9
50 R 752189->/V5A2T/V5A3T	3.00-10
50 V5B1T-V5B4T/Revival/S/SS	3.00-10
90 V9A1T/SS	3.00-10
125 Primavera/ET3	3.00-10
PK50-125/S/SS/XL	3.00-10
Ape 50/FL/P/TM	3.50-10

90/90-10"				€
Heidenau	K58 - 50J TL	H1011	Allwetter	40,00
Schwalbe	Weatherman DSC - 55P TL	S2015	Allwetter	40,00
Dunlop	D306 - 50J TL	80602100	Sport	37,00
Heidenau	K61 - 50J TL	H2013	Sport	42,00
Michelin	S1 - 50J TT/TL	80320000	Sport	35,00
Schwalbe	Raceman DSC - 55P TL	S10071	Sport	39,00
Vee Rubber	VRM134 - 50J TL	VE1013	Sport	36,00
Dunlop	TT92 GP - 50J TL	80607000	Race	69,00
Pinasco	Racing Rain - TL	89910000	Race	114,00
PMT	Racing Rain - TL	PMT10010	Race	99,00
PMT	R-Slick Intermediate - TL	PMT10009	Race	89,00
PMT	Slick medium - TL	PMT10007	Race	79,00
PMT	Slick hart - TL	PMT10006	Race	79,00
PMT	Slick soft - TL	PMT10008	Race	79,00
100/80-10				€
Sava	MC22 - 53L TL Rf.	19509127	Weißwand	68,00
Continental	Twist - 58M TL Rf.	80027000	Allwetter	35,00
Heidenau	K58 - 58M TL Rf.	H1017	Allwetter	43,00
Michelin	SM100 - 53L TT/TL	80150000	Allwetter	36,00
Schwalbe	Weatherman DSC - 58P TL	S2003	Allwetter	38,00
Heidenau	K61 - 58M TL Rf.	H2018	Sport	42,00
Michelin	S1 - 53J TT/TL	80060000	Sport	36,00
Schwalbe	Raceman DSC - 58P TL	S10200	Sport	39,00
Heidenau	K58 Snowtex - 58M TL Rf. M+S	80203000	Winter	50,00
IRC	Urban Snow - 53L TL M+S	IRO21	Winter	49,00
Schwalbe	Iceman - 53J TL M+S	S20310MS	Winter	49,00
100/85-10"				€
PMT	Racing Rain - TL	PMT10015	Race	109,00
PMT	R-Slick Intermediate - TL	PMT10014	Race	99,00
PMT	Slick medium - TL	PMT10012	Race	89,00
PMT	Slick hart - TL	PMT10011	Race	89,00
PMT	Slick soft - TL	PMT10013	Race	89,00
100/90-10"				€
Michelin	S83 - 56J TT/TL	88095000	Klassik	35,00
Continental	Twist - 56M TT/TL	80035000	Allwetter	37,00
Heidenau	K58 - 61J TL Rf.	H1014	Allwetter	44,00
Schwalbe	Weatherman DSC - 61P TL	S2004	Allwetter	39,00
Heidenau	K61 - 61M TL Rf.	H2019	Sport	44,00
Michelin	S1 - 56J TT/TL	80070000	Sport	35,00
Schwalbe	Raceman DSC - 61P TL	S10201	Sport	40,00
Vee Rubber	VRM134 - 56L TL	VE1014	Sport	33,00
Heidenau	K58 Snowtex - 61J TL Rf. M+S	80210000	Winter	48,00
IRC	Urban Snow - 56J TL M+S	IRO32	Winter	52,00

Breitreifen

Breitreifen fangen bei uns ab der Größe 110 an. Zur Verwendung benötigt man hinten entweder unsere SIP Breitreifenfelge oder ein Breitreifenkit. Vorne unsere SIP Spezial 100er Felge.

Speziell diesem Thema haben wir das Kapitel „Breitreifen“ gewidmet. Hier findet ihr alle Erklärungen, Möglichkeiten und Produkte auf einen Blick!

110/80-10“				€
Continental	Twist - 63L TT/TL	Allwetter	80037000	43,00
Heidenau	K58 - 63M TL Rf.	Allwetter	H1001	44,00
Heidenau	K61 - 63M TL Rf.	Sport	H2001	49,00
Michelin	S1 - 58J TT/TL	Sport	80071000	46,00
Schwalbe	Weatherman DSC - 63P TL	Allwetter	S20202	42,00
Schwalbe	Raceman DSC - 63P TL	Sport	S10202	44,00

110/90-10“				€
Heidenau	K58 - 66J TL Rf.	Allwetter	H1002	49,00

120/70-10“				€
Continental	Twist - 54L TT/TL	Allwetter	80036000	43,00
Heidenau	K62 - 54M TL Rf.	Allwetter	H20172	52,00
Heidenau	K61 - 54M TL Rf.	Sport	H2002	52,00
Heidenau	K62 Snowtex - 54M TL Rf.	Winter	80204000	62,00
IRC	Urban Snow - 54L TL M+S	Winter	IRO37	59,00
Michelin	Pilot City - 54L TL Rf.	Allwetter	88084200	50,00
Michelin	SM100 - 54L TT/TL	Allwetter	80190000	43,00
Sava	MC22 - 54L TL Rf.	Weißwand	19509073	77,00
Schwalbe	Weatherman DSC - 45P TL Rf.	Weißwand	WR12070W	61,00
Schwalbe	Weatherman DSC - 54P TL	Allwetter	S2005	48,00
Schwalbe	Raceman DSC - 54P TL	Sport	S10204	48,00

120/90-10“				€
Continental	Twist - 57J TL	Allwetter	80026000	50,00
Dunlop	207RS - 57J TL	Sport	DU1016	55,00
Duro	HF910 - 54J TL	Cross	DUR1001	59,00
Heidenau	K59 - 66M TL	Allwetter	H1012	55,00
Heidenau	K61 - 66M TL	Sport	H2003	55,00
Heidenau	K77 Snowtex - 66M TL M+S	Winter	80207000	67,00
IRC	Urban Snow - 66L TL M+S	Winter	IRO17	64,00
Michelin	Bopper - 57L TT/TL	Sport	88092000	50,00
Schwalbe	Weatherman - 71P TL	Allwetter	S1008	49,00
Schwalbe	Raceman DSC - 71P TL	Sport	S10206	46,00
Schwalbe	Iceman - 66P TL M+S	Winter	S20330MS	54,90

130/70-10“				€
Heidenau	K62 - 62M TL Rf.	Allwetter	89110000	51,00
Heidenau	K61 - 62M TL Rf.	Sport	H2004	59,00
Michelin	S1 - 62J TT/TL	Sport	80080000	48,00
Schwalbe	Weatherman - 62P TL	Allwetter	S1014	54,00
Schwalbe	Raceman DSC - 62P TL	Sport	S10051	52,00

130/90-10“				€
Continental	Twist - 61J TT/TL	Allwetter	80021000	49,00
Dunlop	207RS - 61J TL	Sport	DU1017	57,00
Heidenau	K59 - 61J TL	Allwetter	H1018	59,00
Heidenau	K61 - 61J TL	Sport	H2005	59,00
Heidenau	K77 Snowtex - 61J TL M+S	Winter	80202000	66,00
Schwalbe	Iceman - 70R TL, M+S	Winter	S20340MS	61,90
Vee Rubber	VRM137 - 66M TL	Sport	VE1008	44,00

Josha, SIP beantwortet:

Lässt sich mit einem Reifen die Übersetzung ändern?



Durch eine andere Reifendimension lässt sich sehr schnell und einfach die Übersetzung verändern. Ein 120/90er zum Beispiel hat einen um ca. 7% größeren Abrollumfang als der Originalreifen 3.50-10“. Dadurch können bei entsprechender Motorleistung höhere Geschwindigkeiten erreicht werden.

Reifen	Breite (mm)	Abrollumfang (mm)
3.50-8	88,9	1154
4.00-8	101,6	1241
2.75-9	69,85	-
3.00-10	76,2	1235
3.50-10	88,9	1307
4.00-10	101,6	1394
90/85-10	90	1237
90/90-10	90	1265
100/80-10	100	1259
100/85-10	100	1289
100/90-10	100	1319
110/80-10	110	1307
110/90-10	110	1374

TECH TIPP



SIP Schlauchlos
Breitreifen, 3.00-10“
Art-Nr. 81047000
69,00 €

MITTENDRIN, STATT NIE DABEI! SIP TV AUF YOUTUBE: **WWW.YOUTUBE.COM/SCOOTERSHOP**

Klassische Optik – Moderne Performance MICHELIN S 83 und S 1



10/2011 · Michelin Reifenwerke AG & Co. KGaA · Michelinstraße 4 · 76185 Karlsruhe

MICHELIN S 83 MICHELIN S 1



Der **MICHELIN S 83** wurde für klassische Roller entwickelt (8 bis 10 Zoll). Seine darauf abgestimmte Optik verbindet er mit moderner Performance. Zudem wird er auch für seinen Grip auf nasser Fahrbahn besonders geschätzt.

Der **MICHELIN S 1** setzt auf Performance und Design. Die Profilgestaltung mit großen Blöcken verbindet eine hohe Lebensdauer mit exzellenten Fahreigenschaften.

MICHELIN
Wir bringen Sie weiter

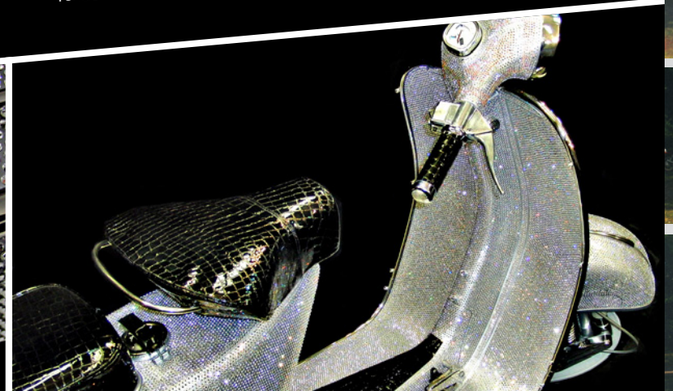


150.000 Original Swarovskisteine auf einer Vespa VBB 150! Wow!
Drei Jahre Entwicklungszeit und sechs Monate Produktion haben dieses brillante Kunstwerk zu einer glitzernden Skulptur verwandelt.

150.000 Original Swarovskisteine auf einer Vespa VBB 150! Wow! Drei Jahre Entwicklungszeit und sechs Monate Produktion haben dieses brillante Kunstwerk zu einer glitzernden Skulptur verwandelt. Die im Scheinwerferlicht stehende und glänzende Maschine wirkt für den Betrachter wie ein Traum der Unsterblichkeit. Das Meisterwerk der Oberflächenveredelung ist von seiner gesamten Erscheinung ein Kunstobjekt von besonderer Ausstrahlung. Dieses Kunstobjekt ist eine Herausforderung für alle Menschen, die den Glauben und die geistige Freiheit haben Kitsch, Können und Handwerk neu zu definieren. Alle Wahrnehmungen von Lichtbrechung sind in diesem Objekt enthalten und stellen moderne experimentelle Elemente und die Verschmelzung vorgegebener Formen dar. Die Freiheit, Neues aus alten Grundbausteinen zu erschaffen ist hier gelungen und der Mythos Vespa, der italienisches Lebensgefühl von Sonne, Meer und immer blauen Himmel wurde mit glitzernden Elementen für die Ewigkeit erschaffen. Die eigens entwickelte Klebetechnik zum Aufbringen der Swarovskielemente ermöglichte es, dass die silberne Lackschicht nicht beschädigt wird und der Glanz der Steine sich in der Oberfläche widerspiegelt. Die von Grund auf restaurierte und veredelte Vespa soll das gesamte Spektrum der Lichtbrechung Millionen Mal wiedergeben und eintauchen in eine Welt von Wunschbildern, die das Leben so einmalig machen. Der Schöpfer dieses Kunstwerkes möchte eine multiplizierende Lichtquelle darstellen, ohne dabei selbst Energie zu verschwenden.







DIE S.I.P. STORY

Im Sommer 1994 entschlossen sich Alexander Barth und Ralf Jodl ihr langjähriges Hobby und Ihre Leidenschaft „Rollerfahren" durch den Verkauf von Zubehör und eigenentwickelten Spezialteilen auf Rollertreffen zu finanzieren. Zudem wurde ihr Anspruch an Angebot und Qualität von Tuning- und Customteilen durch die damals existierenden Quellen nicht befriedigt.

Seit 1989 bastelten beide an Vespa Rollern und bauten und entwickelten einige Spezialteile, die auch schon in kleinen Stückzahlen an Freunde und Bekannte verteilt wurden. Schnell steigerte sich die Nachfrage und das Lieferprogramm wurde stetig ausgebaut. Es entstanden enge Kontakte zu vielen Tunern und Anbietern der damaligen Scooterszene, wie Stefan Onken von Nordspeed Tuning, Paul Melici von PM Tuning, Jim Lomas von JL exhausts um nur einige zu nennen. Weitere Kontakte nach Italien sicherten die Lieferungen hochwertigen Zubehörs und so wurde das 35qm Kellerladenlokal der ersten Anfänge (einigen vielleicht noch bekannt) bald zu eng.

Im Herbst 1996 wurden größere Räumlichkeiten in einem Gebäude im Landsberger Gewerbegebiet angemietet (ehemalige Kaserne). SIP Scootershop stellte praktisch jedes Jahr in Folge einen Mailorder Katalog zusammen, in dem die sich jährlich verdoppelnde Menge an Teilen für Vespas präsentiert wurde. Auch englischsprachige Fassungen dieser Kataloge gab und gibt es, denn die Nachfrage stieg auch unter den Rollerfahrern jenseits der Sprachgrenzen.

1999 kam dann als Erweiterung auch Zubehör für Automatikfahrzeuge zum Lieferprogramm dazu. Zwischenzeitlich war es auch wieder einmal nötig die Räumlichkeiten zu erweitern und so mietete man mittlerweile fast das komplette Gebäude mit ca. 1000qm an. SIP Scootershop ist jetzt einer der größten Mailorder Shops für Motorollerzubehör geworden - dank eines sehr umfangreichen Zubehörprogramms und mittlerweile 15 motivierter, rollerbegeisterter Mitarbeiter, die alle selbst mindestens einen Roller fahren.

Im Winter 2002 wurde es Zeit für ein neues Kapitel in der SIP Scootershop Story. Die Räumlichkeiten in der ehemaligen Kaserne platzten aus allen Nähten. Diverse Außenlager wurden angemietet und eine alte Ape TM aus den 60ern transportierte alles brav hin und her. Das machte riesig Spaß und freute die Nachbarn, kostete aber auf Dauer zu viel Zeit. Ein neues Gebäude musste her, das Platz für ein großes Lager, Büros und Shop bot. Nach einer arbeitsreichen Planungsphase konnte man kurz vor den Weihnachtsferien dank einer einwöchigen Terror-Umzugsaktion die Räumlichkeiten im neuen Firmensitz im Landsberger Industriegebiet beziehen.

Im Januar 2006 bekamen wir Besuch aus dem Bayerischen Wirtschaftsministerium. Dr. Thomas Goppel, damals Bayerischer Wissenschaftsminister, war begeistert und nahm gerne auf unseren Scootern im Shop Platz.

Der Winter 2007 brachte dann nochmals eine Erweiterung, und zwar um 600qm Hochregallager bis in 10m Höhe. 2500qm Lagerfläche und mehr als 400qm Büros und Shop stehen nun zur Verfügung. Eine moderne Logistik schafft seit Frühjahr 2007 einen deutlich höheren Paketdurchsatz und sichert so weiter kurze Lieferzeiten.

2012 hat SIP Scootershop mehr als 50 Mitarbeiter, über 200.000 Kunden, etwa 35.000 Artikel und verschickt bis zu 800 Pakete am Tag in alle Welt.


Ralf + Alex 1994


1. Laden Keller Kaufering 1994


Laden Landsberg 1996



Laden Landsberg 1996


Extravaganza 1998


SIP Versand 2001


Mit Sgotter + Oli SCK 1997


Alex 1997

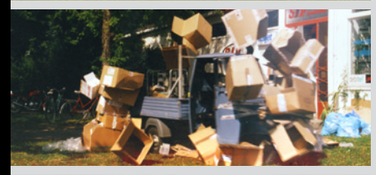

Spaß mit der Ape 1996



Scootering 1997


Gebrauchtrollerverkauf 1999


SIP Team 1999






SIP Team 2011


Gipfeltreffen SIP meets SCK 2004



Fahrwerk Stoßdämpfer

Die Wahl des richtigen Federbeins ist genauso wichtig, wie die Wahl der richtigen Reifen. Der Stoßdämpfer ist das zentrale Element des Fahrwerks und ein sicherheitsrelevantes Bauteil. Ist dieser defekt oder wird ein nicht der Fahrweise entsprechender Stoßdämpfer verwendet, kann dies zu bösen Überraschungen führen. Zu weiche Stoßdämpfer können leicht durchschlagen oder einen in Kurven oder bei hohen Geschwindigkeiten das Fürchten lehren. Wir empfehlen daher, den Stoßdämpfer in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und bei durchgeführten Tuningmaßnahmen mindestens einen Sportstoßdämpfer zu verwenden!

Welche Stoßdämpfer gibt es?

Unser Stoßdämpfersortiment ist unterteilt in **Standard, Sport und Race Stoßdämpfer**.

Standard sind Dämpfer ohne jegliche Fahrwerksverbesserung. Sie sind reine Ersatzstoßdämpfer.

Sport Stoßdämpfer werden gleich mit einer härteren Feder geliefert und lassen sich meist über die Federvorspannung einstellen. Sie sind idealer Begleiter auf Touren und im Zwei-Personenbetrieb.

Race Stoßdämpfer sind die Königsklasse der Stoßdämpfer. Sie heißen deswegen Race, da sie neben einer härteren Stoßdämpferfeder und einer einstellbaren Federvorspannung auch über eine Zug- und teilweise auch Druckstufendämpfung mit unterschiedlichsten Einstellmöglichkeiten verfügen. Die Dämpfer sind nicht nur Pflichtprogramm auf der Rennstrecke und an stärker getunten Vespas, auch Vielfahrer, Tourenpiloten und Fans schwerer Zuladung haben erst damit Spaß am Vespafahrwerk.

Ein kurzes Einstell-1x1:

Federhärte und -windung: Je weniger Windungen und je dicker der Federdraht, desto härter die Feder.

Federvorspannung: Durch das Verdrehen des Federtellers erhöht man die Vorspannung. Der Stoßdämpfer schlägt weniger schnell durch.

Druckstufe: Je härter die Druckstufe, desto höher wird der Widerstand gegen zu schnelles Einfedern. Doch Vorsicht, eine sportlich harte Einstellung ist nicht immer die beste. Wenn das Rad gar nicht mehr richtig einfedert, dann hat man einen Springbock und vorbei ist's mit der guten Fahrbarkeit.

Zugstufe: Profi-Stoßdämpfer lassen sich auch noch in der Zugstufe verstellen. Wird die Zugstufe härter eingestellt, wird mehr Energie aus dem Einfederungsprozess vernichtet. Ist sie zu hart, federt das Rad bei wiederholten Bodenwellen nicht mehr aus und fängt zu springen an.

Eine detaillierte Beschreibung der unterschiedlichen Funktionen findet ihr im Technik-Teil.

Wo finde ich mein Modell?

Zur besseren Orientierung haben wir das Stoßdämpferkapitel in folgende Dimensionen aufgeteilt:

Smallframe: Vespa 50-125/PV/ET3/PK50 (I)/S/SS/XL: Die vorderen Dämpfer haben das markante Stoßdämpferauge als Befestigungsmöglichkeit. Wir nennen diese Aufnahme "Gewinde/Auge". Die italienischen PK´s sind im Gegensatz zu den deutschen Modellen ebenfalls mit diesem Typ ausgestattet. Die hinteren sind baugleich mit den PX-Modellen

Vespa PK50-125/S/XL/XL2/ETS/Automatica: Hier finden sich die PX-ähnlichen vorderen Stoßdämpfer. Wird eine PK-Umrüstgabel in einer Largeframe oder einer V50-125/PV/ET3 verwendet, werden natürlich auch diese Stoßdämpfer benötigt.

Der hintere Dämpfer der PK ist kürzer als der V50 Stoßdämpfer.

Wideframe: Als Wideframe werden bei uns Fahrzeuge bis zur Vespa GS3 bezeichnet. Typische Merkmale für die Unterscheidung zu Largeframes sind das breitere Beinschild und die Vergaserrahmenklappe im Durchstieg.

Vespa 125 V1-15T/VU/Hoffmann A/B/VU: vorne nur eine einzelne Feder, es wurde noch kein Stoßdämpfer verbaut. Hinten waren die ersten Prototypen nur mit Gummianschlagpuffer gefedert. 1948 wurde eine Schraubenfeder mit separatem Dämpfer/Federsystem verbaut.

Vespa 125 V30-V33/VM/VN/ACMA/Hoffmann C/150 VL/VB1/GS/ VD/ VGLA/B/VGL1: vorn jetzt mit Dämpfer, aber die Feder ist noch separat. Hinten bekommen die Modelle ab 1950 den typischen Stoßdämpfer mit integrierter Feder.

Largeframe: Als Largeframes bezeichnen wir alle Modelle ab der Vespa 125 VNA/150 VBA mit – im Gegensatz zu den Smallframes – „großen" Rahmen. Die hinteren Stoßdämpfer sind ähnlich, daher sind hier nur kurz die Unterschiede der vorderen aufgeführt:

Vespa 125 VNA–TS/150 VBA-Super/Rally/P150S: vorn mit Dämpfer, aber die Feder ist noch separat

Vespa 160 GS/180 SS: In diesen Sportmodellen wurde der erste Stoßdämpfer mit intergrierter Feder verbaut. Wir lassen Smallframe Race Stoßdämpfer so umbauen, dass sie auch in die GS/SS passen.

Vespa PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5/Cosa: Die Youngsters haben im Gegensatz zu ihren Vorgängern eine Gewinde/Gabel Aufnahme. Cosa und PX `98/MY/´11 unterscheiden sich zu den PX/T5 in der Länge.

Wie unterscheiden sie sich?

Die Dämpfer unterscheiden sich unter anderem in der Länge und der Art der Befestigung. Vorn gibt es Dämpfer, die entweder mit Gewinde/Auge (ältere Vespas) oder mit Gewinde/Gabel befestigt sind. So werden sie vermaßt:

Wer dämpft die Vespa?

Wir führen fast alle namhaften Hersteller von Vespa Stoßdämpfern. Hier die wichtigsten Hersteller:

CARBONE Diese Stoßdämpfer sind Made in Italy und überzeugen durch eine sehr hohe Qualität, schöne Optik und gutes Preis-/Leistungsverhältnis. Es gibt sie als Standard und Sport Stoßdämpfer.

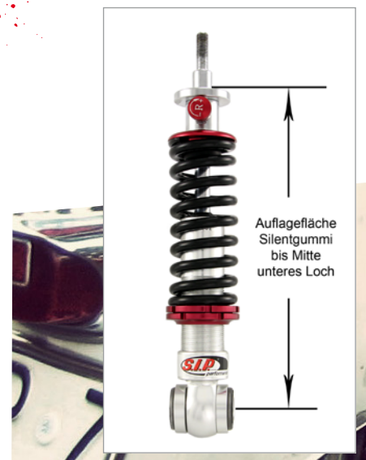
PASCOLI/NEGRO: Allen Restauratoren legen wir diese beiden Hersteller an Herz. Zusammen mit den Premium Dämpfern bieten sie die originalsten Ausführungen bei bester Qualität.

BITUBO Stoßdämpfer sind die Klassiker unter den Sport/Race Stoßdämpfer. Das Sortiment wurde in den letzten Jahren um einige Modelle erweitert. BITUBO bietet auch für sehr viele Rollermodelle TÜV-Teilegutachten an und ermöglicht so einen TÜV-abgesegneten Einsatz im Straßenverkehr.

SIP Performance Bei der Entwicklung unserer eigenen Stoßdämpfer war das Ziel, zeitgemäße Technik zu einem fairen Preis anzubieten. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Die SIP Stoßdämpfer haben eine große Fangemeinde vom Tourer bis zum Rennpilot.

YSS, BGM: Beide Firmen lassen den aktuellen Entwicklungstand von Motorradstoßdämpfern in die Vespadämpfer einfließen. Und das bei manchen Modellen mit TÜV.

MALOSSI: Seit Jahrzenten lässt MALOSSI durch PAIOLI die „RS" Stoßdämpferserie fertigen. Das Ergebnis sind Stoßdämpfer von einer unglaublichen Qualität und Präzision. Die Erfahrungen aus dem Rennsport fließen direkt in die Entwicklung ein.







MITTENDRIN, STATT NIE DABEI! SIP TV AUF YOUTUBE: **WWW.YOUTUBE.COM/SCOOTERSHOP**



Eurovespa San Marino 2007

Fahrwerk
Stoßdämpfer-Smallframe

Für alle Smallframes führen wir neben Austausch-Federn auch komplette Standard Stoßdämpfer. Der günstige Preis macht hier einen häufigeren Austausch erschwinglich. Wer etwas sportlicher unterwegs ist, und nicht unbedingt in die Racing-Klasse aufsteigen will, dem empfehlen wir unsere Sport Stoßdämpfer. Diese beinhalten eine verstärkte Feder und sind meist über die Federvorspannung einstellbar. Die Optik ist nach wie vor dezent und das Preis-/Leistungsverhältnis sehr gut. Grundsätzlich findet man bei den Smallframes vorne zwei unterschiedliche Aufnahmen: ein Gewinde/Auge bei Vespa 50-125/PV/ET3 und den italienischen Vespa PK50/S/SS/XL (I) Modellen sowie eine Gewinde/Gabel Aufnahme bei den gängigen Vespa PK50-125/S/XL/XL2/ETS Fahrzeugen. Hinten kommt immer eine Gewinde/Gabel Aufnahme zum Einsatz. Lediglich die obere Gewindeaufnahme ist bei Vespa PK Modellen unterschiedlich.

Feder Stoßdämpfer
Standard/Sport, vorne & hinten

Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/SS/XL/XL2/ETS/Automatica

Es muss nicht immer gleich ein neuer Stoßdämpfer sein. Wenn der Dämpfer noch einwandfrei funktioniert, reicht es, die im Laufe der Jahre durchgeschlagene Stoßdämpferfeder auszutauschen. Wir führen Federn für Lenksäulen (für getrenntes Federn-/Dämpfersystem) und für die originalen Stoßdämpfer.

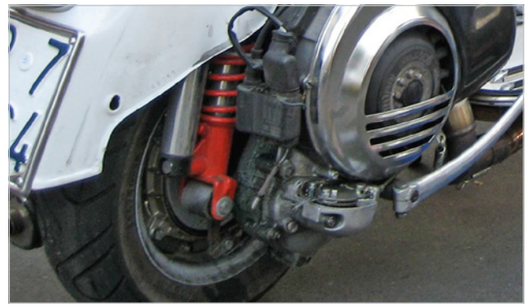
Die Standardfedern von PIAGGIO oder anderen Herstellern entsprechen den original verbauten. Die Sport Federn sind härter und eigen sich sehr gut für Zweimannbetrieb, Touren oder getunte Roller. Die SIP Federn liegen zwischen den STO und den Standard Federn. Besonders auf Wide- und Largeframemodellen sind die STO Federn eine hervorragende Ergänzung. Die Federn sind meist phosphatiert, verzinkt, lackiert oder verchromt.

FAZIT Verbessert in der Sportversion das Fahrwerk und schont dabei den Geldbeutel.

SIP-TIPP Bei SIP Feder Art.-Nr. 70072000 für Vespa PK Modelle benötigt man spezielle Passbuchsen, die den größeren Innendurchmesser der Feder ausgleichen. Am besten gleich für oben und unten mitbestellen (Art.-Nr. 17409000)! Silentgummis für Stoßdämpfer mitaustauschen!

SIP-COMMUNITY User italena zu SIP Feder Art.-Nr. 71130000:
„Spürbar härter als die Originalfeder, könnte aber noch härter sein. Ordentliche Verarbeitung!"

SIP-COMMUNITY User ThomasN zu SIP Feder Art.-Nr. 17910900:
„Auch zu zweit – schrammt den Sito Plus beim Abbiegen nicht mehr, wenn man hinten mal die Feder tauscht!"



Julia, SIP beantwortet:

Woran erkenne ich einen defekten Stoßdämpfer?



Am einfachsten ist die erste Sichtprüfung. Findet man Leckagen, ist das das erste Anzeichen einer Undichtigkeit. Ein leichter Ölfilm auf der Kolbenstange ist OK. In der Regel sollte sich ein intakter Öldämpfer ohne Feder nur mit hohem Wiederstand rein- und rausziehen lassen. Ist kein oder nur leichter Wiederstand der Kolbenstange vorhanden, muss dieser ausgetauscht werden.


71130000


19828600


70072000


17910900


70074000


70731000

Feder Stoßdämpfer vorne			Feder	Länge	Art.-Nr.	€
Sport	SIP	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50 (I)/S/SS/XL , Härte: verstärkt, §	chrom	115 mm	71130000	29,00
Standard	PIAGGIO	für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/ETS/Automatica	grau	185 mm	19828600	9,90
Sport	SIP	für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/ETS/Automatica, Härte: verstärkt, §	chrom	200 mm	70072000	19,90

Feder Stoßdämpfer hinten			Feder	Länge	Art.-Nr.	€
Standard		für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2,	grau	235 mm	17910900	9,90
Sport		für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2, Härte: XL, §	chrom	246 mm	70074000	27,60
Sport	STO	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2, Härte: XXL, §	verzinkt	240 mm	70080000	29,00
Sport	SIP	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/XL/XL2, Härte: XL, §	verzinkt	243 mm	70731000	34,00
Standard	PIAGGIO	für Vespa PK Automatica/Plurimatic/ Speedmatic	unlackiert	232 mm	21847000	26,00

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Stoßdämpfer Standard, vorne & hinten

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/SS/XL/XL2/Automatica

Der Stoßdämpfer ist das zentrale Element des Fahrwerks und ein sicherheitsrelevantes Bauteil. Ist dieser defekt oder wird ein nicht der Fahrweise entsprechender Stoßdämpfer verwendet, kann dies zu bösen Überraschungen führen. Zu weiche Stoßdämpfer können leicht durchschlagen oder einen in Kurven oder hohen Geschwindigkeiten das Fürchten lehren. Ein defekter Stoßdämpfer geht zu Lasten des Fahrtkomforts und der Sicherheit. Diesen erkennt man entweder daran, dass bei Belastung nur noch die Feder arbeitet (zu schnelles Ausfedern) oder an offensichtlichen Flüssigkeitsverlustspuren um die Dämpferstange. Abhilfe schafft hier nur noch ein neuer Dämpfer. Die Standard Stoßdämpfer entsprechen in Härte und Optik den originalen. Modellabhängig werden sie mit/ohne Feder und mit/ohne Abdeckkappe geliefert. Die **CARBONE** Stoßdämpfer sind Made in Italy und überzeugen durch eine sehr hohe Qualität.

Die Standard CARBONE sind etwas straffer als das original Fahrwerk - ein Top Original Ersatz in dezenter Optik und das zu einem sehr guten Preis-/Leistungsverhältnis. Die **PASCOLI** und **NEGRO** Dämpfer sind eine Augenweide und erste Wahl für alle, die eine Vespa restaurieren. Ebenso wie die **Premium** Stoßdämpfer sind sie von sehr hoher Qualität und entsprechen exakt den originalen. Die Stoßdämpfer gibt es mit unterschiedlichen Federn und Körpern: phosphatiert, verzinkt, lackiert oder verchromt.

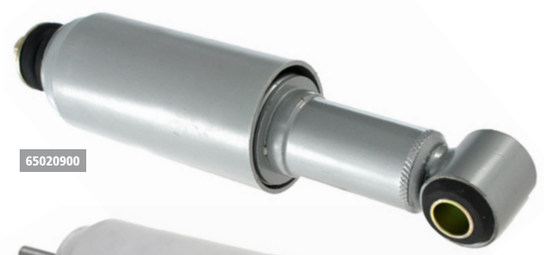
FAZIT Ein neuer Stoßdämpfer ist Pflicht für jeden größeren Kundendienst oder jede Restauration.

SIP-TIPP Gleich neue Silentgummis und Distanzmutter mitbestellen.

SIP-COMMUNITY User SMarco zu Art.-Nr. 65020500:
„echt toll das es ihn jetzt mit schwarzer Kappe gibt…"













Stoßdämpfer Standard vorne		Körper	Feder Abdeckkappe	Länge	Art.-Nr.	€
CARBONE	für Vespa 50/N/R, passt auch für Vespa 50-125/PV/ET3/ PK50(I)/S/XL, Aufnahme: Gewinde/Auge	verzinkt	grau	200 mm	65020900	69,00
PASCOLI	für Vespa 50/N/R, passt auch für Vespa 50-125/PV/ET3/ PK50(I)/S/XL, Aufnahme: Gewinde/Auge, Premium Qualität	verzinkt	grau	200 mm	65020600	105,00
CARBONE	für Vespa 50-125/PV/ET3/ PK50(I)/S/XL, Aufnahme: Gewinde/Auge	silber	grau	205 mm	65020000	35,00
RMS	für Vespa 50-125/PV/ET3/ PK50(I)/S/XL, Aufnahme: Gewinde/Auge	silber	schwarz	200 mm	65020500	39,00
CARBONE	für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/ETS/Automatica, Aufnahme: Gewinde/Gabel	silber	grau	205 mm	17480000	39,00







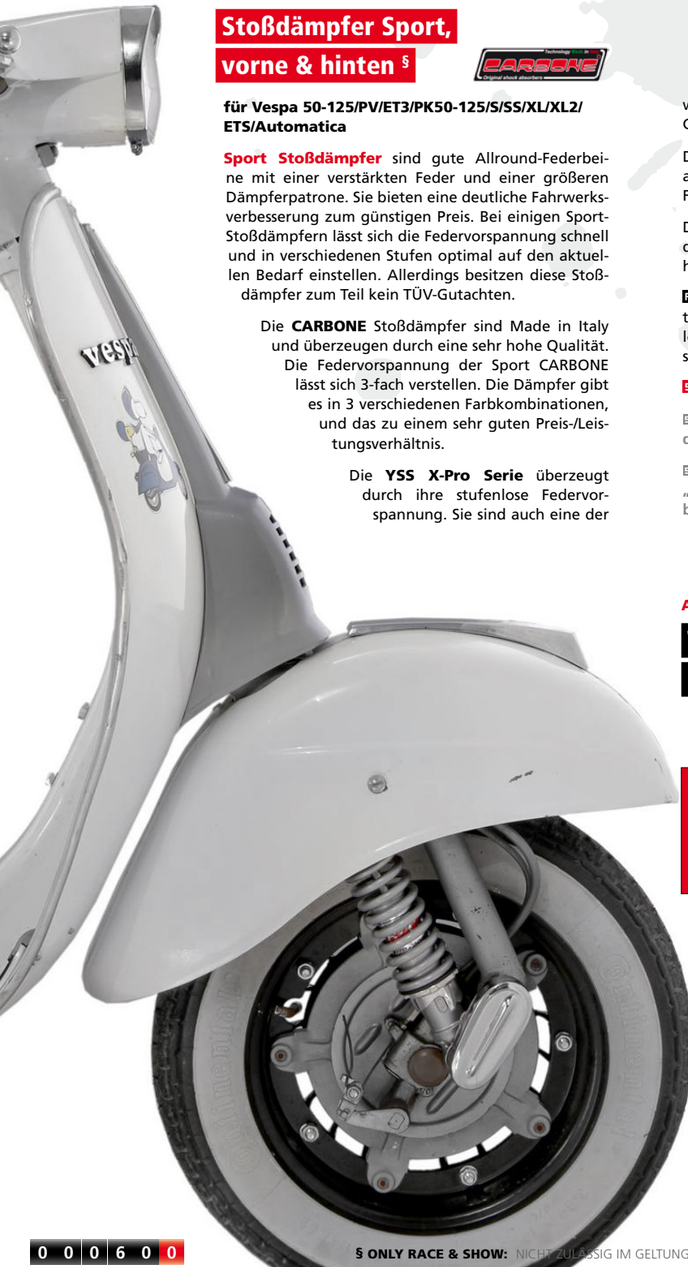




Stoßdämpfer Standard, hinten		Körper	Feder	Länge	Art.-Nr.	€
NEGRO	für Vespa 50 N/L/R/Special V5A2/V5A3/V5B1/PK50 XL N	phosphatiert	phosphatiert		17910500	69,00
CARBONE	für Vespa 50-125/PV/ET3, ohne Feder	schwarz/silber	-		24662000	29,00
	für Vespa 50-125/PV/ET3, ohne Feder	chrom	-		24662200	34,00
	für Vespa 50-125/PV/ET3					
CARBONE	für Vespa 50-125/PV/ET3	schwarz	schwarz	335 mm	17910700	52,00
NEGRO	für Vespa 50-125/PV/ET3	phosphatiert	phosphatiert	335 mm	17910600	69,00
RMS	für Vespa 50-125/PV/ET3	silber	schwarz	335 mm	20456028	47,00
CARBONE	für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/ETS, ohne Feder	schwarz/silber	-		24662100	31,00
CARBONE	für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/ETS	schwarz/silber	schwarz	320 mm	65025000	45,00



Schraube Stoßdämpfer hinten
V50-125/PV/ET3, M9
Art.-Nr. 87410000 3,70 €
PK50-125/S/XL/XL2, M10
Art.-Nr. 15594000 3,00 €



Stoßdämpfer Sport, vorne & hinten §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/SS/XL/XL2/ETS/Automatica

Sport Stoßdämpfer sind gute Allround-Federbeine mit einer verstärkten Feder und einer größeren Dämpferpatrone. Sie bieten eine deutliche Fahrwerksverbesserung zum günstigen Preis. Bei einigen Sport-Stoßdämpfern lässt sich die Federvorspannung schnell und in verschiedenen Stufen optimal auf den aktuellen Bedarf einstellen. Allerdings besitzen diese Stoßdämpfer zum Teil kein TÜV-Gutachten.

Die **CARBONE** Stoßdämpfer sind Made in Italy und überzeugen durch eine sehr hohe Qualität. Die Federvorspannung der Sport CARBONE lässt sich 3-fach verstellen. Die Dämpfer gibt es in 3 verschiedenen Farbkombinationen, und das zu einem sehr guten Preis-/Leistungsverhältnis.

Die **YSS X-Pro Serie** überzeugt durch ihre stufenlose Federvorspannung. Sie sind auch eine der wenigen Sportstoßdämpfer mit TÜV-Gutachten. Legalität für den kleinen Geldbeutel und damit eine echte Alternative zu den BITUBOs.

Die **J-Serie** ist ein Gasdruck Federbein ohne Feder. Absoluter Eyecatcher auf Customkisten. Eine echte Alternative in Sachen Preis und Leistung zu FOURNALES Stoßdämpfern.

Die tiefergelegte **SERIE PRO** Variante ist gekürzt und passt perfekt für den PK-Lenksäulenumbau in V50/PV/ET 3 Rahmen. Wird er nicht gekürzt, hat die V50 mit PK-Gabel einen Chopper-Look.

FAZIT Wer mehr als 60 kg wiegt oder öfter mal zu zweit fährt, weiß härtere Stoßdämpfer zu schätzen. Kurven lassen sich schön fahren, Schlaglöcher lösen keine Panikattacken mehr aus und hohe Geschwindigkeiten sind sicher zu meistern.

SIP-TIPP Gleich neue Silentgummis und Distanzmutter mitbestellen.

SIP-COMMUNITY User kale_knusper zu Art.-Nr. 65023000: „Langlebig – fahre diesen Dämpfer jetzt im 4ten Jahr. Unschlagbar für diesen Preis!"

SIP-COMMUNITY User CHIEMGAUVESPA zu Art.-Nr. 71030000: „Stoßdämpfer ist Top in Preis/Leistung und für den Zweimannbetrieb bestens geeignet. Habe ich schon oft verbaut."

Alex, SIP beantwortet:

Warum Sportstoßdämpfer?



Besonders bei höheren Geschwindigkeiten und bei Kurven erhöhen härtere Stoßdämpfer die Fahrsicherheit. Der Roller bleibt stabil, ein Schlingern in den Kurven wird vermindert. Ein Durchschlagen der Stoßdämpfer bei größeren Straßenschäden gehört der Vergangenheit an.



Stoßdämpfer Sport, vorne		Körper	Feder	Länge	Art.-Nr.	€
CARBONE	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50/S/XL (I), Aufnahme: Gewinde/Auge, Federvorspannung: 3-fach	Rot	schwarz	195 mm	65021000	49,00
CARBONE	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50/S/XL (I), Aufnahme: Gewinde/Auge, Federvorspannung: 3-fach	weiß/rot	weiß	195 mm	71017006	49,00
CARBONE	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50/S/XL (I), Aufnahme: Gewinde/Auge, Federvorspannung: 3-fach	silber	silber	195 mm	71017005	49,00
CARBONE	für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/ETS/Automatica, Aufnahme: Gewinde/Gabel, Härte: verstärkt	rot	schwarz	210 mm	65023000	49,00
YSS X-Pro	für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/ETS/Automatica, Aufnahme: Gewinde/Gabel, einstellbar, mit TÜV-Gutachten *	schwarz	weiß	210 mm	YSS9042101	59,00
SERIE PRO	für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/ETS/Automatica, Aufnahme: Gewinde/Gabel, Härte: verstärkt, passend für V50/PV/ET3 mit gekürzter PK Gabel	rot	schwarz	190 mm	65023500	109,00

* gültig für Vespa PK50-125 S/PK50 XL



Stoßdämpfer Sport, hinten		Körper	Feder	Länge	Art.-Nr.	€
FA	für Vespa 50-125/PV/ET3, Härte: verstärkt, Federvorspannung: 5-fach	schwarz	schwarz	325 mm	71016000	52,00
CARBONE	für Vespa 50-125/PV/ET3, Härte: verstärkt, Federvorspannung: 3-fach	rot	weiß	345 mm	71030000	49,00
CARBONE	für Vespa 50-125/PV/ET3, Härte: verstärkt, Federvorspannung: 3-fach	weiß/rot	weiß	345 mm	71017004	55,00
CARBONE	für Vespa 50-125/PV/ET3, Härte: verstärkt, Federvorspannung: 3-fach	rot	schwarz	345 mm	71017000	55,00
CARBONE	für Vespa 50-125/PV/ET3, Härte: verstärkt, Federvorspannung: 3-fach	silber	silber	345 mm	71017003	55,00
YSS X-Pro	für Vespa 50-125/PV/ET3, Härte: verstärkt, Federvorspannung: 5-fach, mit TÜV-Gutachten *	grau	schwarz	340 mm	YSS5043402	55,00
CARBONE	für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/ETS, Härte: verstärkt	rot	schwarz	325 mm	65024000	45,00
YSS X-Pro	für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/ETS, Federvorspannung: einstellbar, mit TÜV-Gutachten **	schwarz	schwarz	320 mm	YSS9493202	59,00
YSS J-Serie	für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/ETS, mit TÜV-Gutachten **	Aluminium poliert	-	330 mm	YSS6073302	89,00

* gültig für Vespa 50N/S/SR/Sprinter/SS
** gültig für Vespa PK50-125S/PK50 XL

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Stoßdämpfer BITUBO, vorne & hinten

Sport Stoßdämpfer bewirken eine deutliche Fahrwerksverbesserung. BITUBO bietet Vespafahrern seit Jahrzehnten stylische und effektive Stoßdämpfer. Die große Rennerfahrung, die BITUBO speziell im Motorrad Grand-Prix gesammelt hat, fließt hier in die Entwicklung der Stoßdämpfer mit ein. Der hohe Qualitätsstandard von BITUBO wird durch die Prüfung eines jeden einzelnen Federbeins garantiert. BITUBO liefert auch für sehr viele Modelle TÜV-Teilegutachten an und ermöglicht so einen TÜV-abgesegneten Einsatz im Straßenverkehr. Für klassische Vespas gibt es folgende BITUBOS:

Sport: Das Einstiegsmodell von BITUBO ist ein speziell für die Vespa entwickelter hydraulischer Ölstoßdämpfer. Das PPS System (Progressiv Pressure System = progressives Dämpfungssystem) findet sich seit 2009 in allen BITUBO Dämpfern wieder und garantiert ein optimales Arbeiten im Soziusbetrieb. Die Feder ist progressiv, die Federvorspannung stufenlos einstellbar. Die Dämpfer werden mit TÜV-Gutachten geliefert.

Klassik Sport: Dieser sehr schöne Stoßdämpfer war lange konkurrenzlos. Der mit Stickstoff gefüllte Gasdruckstoßdämpfer hat einen großen, externen Ausgleichsbehälter für optimales Dämpfungsverhalten auch bei hohen thermischen Belastungen. Die Druckstufe lässt sich 12-fach verstellen. Die Feder ist progressiv, die Federvorspannung ist stufenlos einstellbar. Die YAV/YZV Serie wird mit rotem Körper und roter Feder geliefert. Diese klassische Race Optik wurde leider von BITUBO eingestellt und wird seitdem nur für SIP exklusiv in Kleinserien aufgelegt. Alle Dämpfer werden mit TÜV-Gutachten geliefert.

Racing: Die YEV/YLV Stoßdämpfer lösen die Klassik Sport ab, entsprechen aber fast vollständig ihren Vorgängern. Der Körper ist nun in einem aggressiveren schwarz, die Druckstufeneinstellung wurde leicht geändert. Für einige Modelle gibt es bereits ein TÜV-Gutachten.

Hinweis: BITUBO-Stoßdämpfer sollten nicht mit Luft befüllt werden. Das Ventil am Stoßdämpfer dient nur der Erstbefüllung.

FAZIT Sehr schöne Stoßdämpfer, die jedes Vespafahrwerk deutlich verbessern.

SIP-TIPP Silentgummis austauschen, eine neue Stoßdämpferschraube hinten. Wer die Stoßdämpfer optimiert, sollte sich auch eine Scheibenbremse gönnen.

Stoßdämpfer BITUBO Sport, hinten

für Vespa 50-125/PV/ET3

SIP-COMMUNITY User „tcpip" zu Art.-Nr. 70911700: „Sehr gute Verarbeitung!"



Stoßdämpfer BITUBO Sport		Körper	Feder	Länge	Art.-Nr.	€
hinten	für Vespa 50-125/PV/ET3, „YZB", mit TÜV-Gutachten *	rot	rot	335 mm	70911700	152,00

* gültig für Vespa 50N/S/SR/Sprinter/ 125 Primavera ET3

Stoßdämpfer BITUBO Klassik Sport, vorne & hinten

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50(I)/S/XL

SIP-COMMUNITY User „Matlock77" zu Art.-Nr. 70911000:
„Was soll man da noch sagen. Fahrwerkdynamik wird dadurch super verbessert. Werde keine Vespa mehr ohne Bitubos fahren!!!







Stoßdämpfer BITUBO Klassik Sport		Körper	Feder	Länge	Art.-Nr.	€
vorne	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50(I)/S/XL, „YAV", mit TÜV-Gutachten *	rot	rot	200 mm	70031000	195,00
hinten	für Vespa 50-125/PV/ET3, „YZV", mit TÜV-Gutachten *	rot	rot	334 mm	70911000	195,00
vorne&hinten	für Vespa 50-125/PV/ET3, „YAV/YZV", mit TÜV-Gutachten *	rot	rot	200/334 mm	70023000	369,00

* gültig für Vespa 50N/S/SR/Sprinter/ 125 Primavera ET3

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Stoßdämpfer BITUBO Racing, vorne & hinten §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/SS/XL/XL2/ETS/Automatica

Die tiefergelegte Variante ist gekürzt und passt perfekt für den Umbau PK-Lenksäule in V50/PV/ET3 Rahmen. Wird der Stoßdämpfer nicht gekürzt, hat die V50 mit PK-Gabel einen Chopper-Look.

SIP-COMMUNITY User „worbits" zu Art.-Nr. 70124100: „Guter Klassiker…die Optik war schon immer über alles erhaben, und man kann den Dämpfer einstellen und trotzdem noch den alten Kotflügel fahren."



Matin, SIP beantwortet:

Wie stelle ich die perfekte Federvorspannung ein?

Die Federvorspannung ist dann korrekt eingestellt, wenn der Stoßdämpfer mit der gewünschten Beladung und Besatzung um etwas weniger als 1/3 des maximal möglichen Federwegs einsinkt. Am besten draufsetzen und einen Freund nachsehen lassen.















Stoßdämpfer BITUBO Racing		Körper	Feder	Länge	Art.-Nr.	€
vorne	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50/S/XL (I), „YEV", mit TÜV-Gutachten *	schwarz	rot	200 mm	70033000	215,00
hinten	für Vespa 50-125/PV/ET3, „YLV", §	schwarz	rot	335 mm	70911500	219,00
vorne & hinten	für Vespa 50-125/PV/ET3, „YEV/YLV", vorne TÜV-Gutachten *	schwarz	rot	200/335 mm	70124001	409,00
vorne	für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2/Automatica, mit TÜV-Gutachten **	schwarz	rot	205 mm	70124100	199,00
vorne	für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2/Automatica, by SIP, tiefergelegt, §	schwarz	rot	175 mm	70011500	249,00
hinten	für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2, mit TÜV-Gutachten ***	schwarz	rot	380 mm	70123100	219,00
vorne & hinten	für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2, mit TÜV-Gutachten ***	schwarz	rot	205/380 mm	70124005	409,00

* gültig für Vespa 50N/S/SR/Sprinter/ 125 Primavera ET3
** gültig für Vespa PK50S/Automatica/Elestart/XL Plurimatic/PK125/Elestart/Automatica/Plurimatic
*** gültig für Vespa PK50/S/XL/Elestart/PK80S/Elestart/PK 125





Ersatz- und Kleinteile Bitubo

Mit dem **BITUBO**-Reparaturkit erhält man sämtliche Wellen- und Dichtringe zur Revision eines Bitubos. Wir empfehlen die Ausführung der Arbeit durch einen Fachmann! Bitubos dürfen nicht mit Luft befüllt werden!

Distanzbuchse BITUBO als Ersatzbuchsen zum Zentrieren des BITUBO Stoßdämpfers für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50/S/XL (I). Links und rechts sind unterschiedlich.

Stoßdämpferfeder BITUBO entweder als Ersatz für den BITUBO oder als Sportfeder für den originalen Dämpfer. Beides ist möglich.

Ersatzteile BITUBO	Art.-Nr.	€
Reparaturkit BITUBO Stoßdämpfer, inkl. Wellendicht- und O-Ringen	70110000	39,00
Distanzbuchse BITUBO Stoßdämpferauge vorne, unten rechts, für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50/S/XL (I), Höhe 21,5mm	BI126101	6,90
Distanzbuchse BITUBO Stoßdämpferauge vorne, unten links, für für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50/S/XL (I), Höhe 14,3mm	BI126102	6,90
Feder BITUBO Stoßdämpfer, vorne, für Vespa 50-125 PK/XL/XL2/ETS/Automatica, L 292mm, Ø 54mm, rot	70111000	12,90



Firmen-Feature

Bitubo

Seit 1963 beschäftigten sich BITUBO Ingenieure mit der Entwicklung von Dämpfersysteme für die unterschiedlichsten Einsatzbereiche. Auf dem Motorradmarkt schaffte BITUBO 1975 durch die Erfindung des berühmten Stoßdämpferpaares, das durch zwei ausgleichende Gummirohre verbunden ist - daher der Name BITUBO (ital. ‚zwei Rohre') - den Sprung an die Spitze. Diese Stoßdämpfer wurden von den Kunden sofort gut angenommen und auch von den Champions dieser Zeit gefahren.

Heute ist BITUBO erfolgreich in diversen nationalen und internationalen Wettbewerben, wie WSBK oder IDM, vertreten. Das auf der Strecke gesammelte Wissen fließt sofort in die Produktion ein. Die Produktpalette umfasst mehr als 1400 Modelle, erhältlich für Superbikes, Straßenmotorräder, Roller und QUADs. Für den deutschen Markt werden sogar TÜV-Prüfberichte mitgeschickt, die eine Eintragung der Sportstoßdämpfer ermöglichen.

Im Vespa Bereich machte sich BITUBO durch die legendären YAV/YZV Gasdruckstoßdämpfer einen Namen. Diese wurden mittlerweile zwar durch eine Weiterentwicklung ersetzt, unsere enge Zusammenarbeit mit den Italienern führte jedoch dazu, dass wir die begehrte YAV/YZV Stoßdämpferserie für die Vespa in einer Kleinserie nachproduzieren lassen.





NY

40° 43' N | 74° W

Scooter Szene New York

Die New Yorker Scooterszene ist so bunt und multikulturell wie der BigApple selbst.

Zu einer wahren Institution ist der legendaere Sunday-ride geworden. Hier treffen sich jeden Sonntag um 13 Uhr Rollerfreunde mit ihren Klassikrollern oder modernen Scootern zum Brunch und Chatten, um dann später zu einer gemeinsamen Ausfahrt zu starten. Manchmal schaut auch ein bekanntes Paar aus Upstate New York mit einem Prachtstück ihrer privaten Sammlung vorbei. Tom und Anna Giordano sind stolze Besitzer von Raritäten wie einer Bastart mit Beiwagen, Maicoletta sowie unzähligen Vespas. Im Sommer laden sie alle Rollerfahrer zum sogenannten Bagelbrunch in ihr Museum ein.

Ein nationales Mekka der Rollerfreunde ist die Gothamrallye, die in diesem Jahr ihr 3-jähriges Bestehen feiert. Grossartige Ausfahrten nach Brooklyn, Queens oder durch den Central Park wechseln sich mit Rooftop-Parties in Williamsburg oder Konzerten in Brooklyn ab. Professionelle Fotos wie von Scooterist und Fashionfotogaph Sebastian Kim und Videos über diese Rallye, können auf www.scoot.net bewundert werden.

Doch keine Scooterscene ohne entsprechende Klubs und Shops!

Der Donne Veloci Scooter Club (www.donneveloci.com) ist der erste und bislang einzige reine Frauenklub in der Stadt, deren Jahresklender mit Fotos heißer Roller und Girls sogar bis ins GSF bekannt ist.

Das Herz eines jeden Schaltrollerfreundes schlägt höher beim Besuch von Nicholas' Shop in Brooklyn. Brooklynbretta ist auf Restauration, Tuning und Reparatur von Vespas und Lambrettas spezialiert. Bei miserablen Schraubermöglichenkeiten in New York wissen es viele Rollerfahrer zu schätzen, dass sie ihre Reperaturen hier auch selber durchführen koennen und jegliches Werkzeug kostenlos ausleihen dürfen.

Wenn du eine Reise nach New York planst, solltest du rechtzeitig Kontakt mit der New Yorker Scooterszene aufnehmen. Jeder ›stranger‹ ist herzlich willkommen und wenn du deinen Besuch im newsforum unter www.gothemrally.org ankuendigst, dann ist es sehr wahrscheinlich, dass sich Rollerfreunde vom Big Apple mit dir zu einer Ausfahrt und 'nem Bier treffen.

www.iscootny.com





Stoßdämpfer SIP Performance §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/SS/XL/XL2/ETS/Automatica

Aus deutscher Entwicklung können wir nun ein neuzeitliches und wegweisendes Fahrwerk präsentieren, das die Vespa zielsicher in das „Hier und Jetzt" katapultiert: Die **SIP PERFORMANCE** Stoßdämpfer-Serie aus präzise CNC gefrästen Bauelementen, mit fast unbegrenzten Einstellmöglichkeiten und vielen weiteren Gimmicks ist das Ergebnis. In die Entwicklung floß unsere ganze Erfahrung aus über 25 Jahre Rollerfahren. Vor der Serienproduktion wurden die SIP Performance Stoßdämpfer sogar beim Kupplungs- und Fahrwerksspezialisten Sachs (seit 2001 ZF Friedrichshafen AG) in Schweinfurt getestet. Als Vergleichsobjekte dienten Bitubos und ähnliche Gasdruckstoßdämpfer. Das Testergebnis untermauerte unsere Vorarbeit und die Idealvorstellung eines Vespa Stoßdämpfers.

Features wie stufenlose Federvorspannung, eine echt progressive Feder und einstellbare Zugstufe sind nur ein Teil der durchdachten Eigenschaften. Technische Finessen wie eine 12,5mm starke Hubstange, gehärtete Materialien und ein zusätzlicher Führungsteller für die obere Gummilagerung, sorgen spürbar für mehr Stabilität im Fahrwerk. Hochwertige Materialien sind genauso selbstverständlich wie präzise und detailgetreue CNC Fertigung und ein perfektes Finish inkl. Oberflächenschutz.

Federvorspannung: Die stufenlose Federvorspannung gestattet die Stoßdämpferfeder in der Grundeinstellung härter vorzuspannen - den einfedernden Kräften wird so schon frühzeitig Paroli geboten. Die Federvorspannung erfolgt über 2 Konterringe, die gut gekontert wirksam eine Sicherheit gegen ungewolltes Verstellen garantiert. Einstellwerkzeug ist selbstverständlich und wird mitgeliefert.

Stoßdämpfer SIP Performance, vorne §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50/S/XL (I)

Gasdruckstoßdämpfer mit Stickstoff befüllt, Federvorspannung stufenlos einstellbar, Zugstufeneinstellung 10-fach, 12,5mm Hubstange, CNC gefräste Bauteile, Gewinde/Auge Aufnahme, L=205mm, erhältlich in 2 Farbkombinationen, silber/ schwarz und schwarz/ schwarz, inkl. verzinkte Distanzscheibe für die untere Achsverschraubung

SIP-TIPP Den hinteren Stoßdämpfer ebenfalls durch einen SPORT-Stoßdämpfer ersetzen: SIP Performance oder BITUBO.

SIP-COMMUNITY User „kickstartscooters", Brisbane, Australia:
„Perfect. Great engineering."

SIP-COMMUNITY User „gerdes": „Ein wirklich toller Dämpfer!
Lässt sich sehr gut einstellen ! Fahreigenschaften Top !""

Progressive Feder: Zusätzlich sind unsere Stoßdämpfer noch mit einer progressiven Feder ausgestattet, wodurch die Abstände der Federwindungen zueinander geringer werden (progressiv). Nur progressiv gewickelte Federn erlauben ein wirklich komfortables Ansprechverhalten beim Bremsen, Fahren mit Gepäck oder im Zweimannbetrieb, d.h. die Feder spricht anfänglich sehr fein an und wird bei weiterem Zusammenfedern/ Belasten „härter".

Zugstufeneinstellung: Die Zugstufeneinstellung rundet das Gesamtbild positiv ab und beeinflusst das Ausfederverhalten des Stoßdämpfers, d.h. diese reguliert z.B. das Ansprechverhalten beim Überfahren von Fahrbahnunebenheiten, Bodenwellen und ganz klar auch bei Bremsungen. Hier stehen euch, je nach Modell zwischen 10 und 20 Einstellungsmöglichkeiten („Klicks") der Zugstufe zur Verfügung. Beim Drehen der Zugstufeneinstellung im Uhrzeigersinn nimmt die Dämpfung zu, bei Drehung entgegen dem Uhrzeigersinn nimmt sie ab (Ansichtrichtung= Draufsicht).

Info: Bei den Grimeca Scheibenbremsen muss ev. die Stoßdämpferaufnahme leicht nachbearbeitet werden. Die werkseitige Kunststoffbeschichtung hat teilweise sehr große Fertigungsschwankungen in der Dicke der Beschichtung. Problemlos und schnell selbst gemacht.

FAZIT Eine gelungene Alternative zu den herkömmlichen Stoßdämpfern, die nicht nur durch die technischen Features, sondern auch durch Style und Verarbeitungsqualität besticht.









Stoßdämpfer SIP Performance		Körper	Feder	Länge	Art.-Nr.	€
vorne	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50(I)/S/XL, Zugstufeneinstellung 10-fach	schwarz	schwarz	205 mm	73000FBB	114,00
vorne	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50(I)/S/XL, Zugstufeneinstellung 10-fach	silber	schwarz	205 mm	73000FSB	114,00

Stoßdämpfer SIP Performance, hinten §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50 (I)/S/SS/XL

Gasdruckstoßdämpfer mit Stickstoff befüllt, progressive Feder, Federvorspannung stufenlos einstellbar, Zugstufeneinstellung 20-fach, 12,5mm Hubstange, CNC gefräßte Bauteile, diverse Farben

SIP-TIPP Die SIP Performance Stoßdämpfer 2010 wurden mit XL-Federn ausgeliefert. Einige Fahrer aus der Rennserien haben sich weichere Federn gewünscht, um das Fahrwerk noch besser abstimmen zu können. Die Federn der Härte M sind etwa 20% weicher als die XL. Zudem ist jetzt das Kopfteil einteilig und aus Stahl.

SIP-COMMUNITY User Mike Betz, German Scooter Forum, August 2010:"Am Wochenende war ja der Berlin GP auf einer Strecke, die eigentlich nur aus Bodenwellen und Löchern besteht. Ich hab beide Rennläufe ohne Probleme gewonnen und hab mit Abstand die beste Zeit auf ner Einheitsklasse rausgefahren, war mit dem Fahrwerk sogar schneller als die meisten Falcs und Quattrinis! Das lag aber meiner Meinung nach voll und ganz am Fahrwerk. Nach ein bissl Einstellungsarbeit hab ich ALLES quasi weggebügelt.. absolute Ruhe im Fahrwerk .. der hintere SIP Performance Dämpfer mit der „-20%" Feder ist die Macht!"gut einstellen! Fahreigenschaften Top !"







Stoßdämpfer SIP Performance		Körper	Feder	Länge	Art.-Nr.	€
hinten	für Vespa 50-125/PV/ET3, Zugstufeneinstellung 20-fach	schwarz	schwarz	340 mm	72000RBB	139,00
hinten	für Vespa 50-125/PV/ET3, Zugstufeneinstellung 20-fach	silber	schwarz	340 mm	72000RSB	139,00
hinten	für Vespa 50-125/PV/ET3, Zugstufeneinstellung 20-fach	silber	rot	340 mm	72000RSR	139,00

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

ALLE PREISANGABEN STAND 04/2012, INKL. 19% MWST. ZZGL. VERSAND, SIEHE LETZTE SEITE **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM**



Stoßdämpfer SIP Performance, vorne & hinten §

für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2/Automatica

Gasdruckstoßdämpfer mit Stickstoff befüllt, progressive Feder, Federvorspannung stufenlos einstellbar, Zugstufeneinstellung: 20-fach, 12,5mm Hubstange, CNC gefräßte Bauteile, diverse Farben

SIP-TIPP Es gibt Lenksäulen von unterschiedlichen Herstellern und auch mit unterschiedlichen Toleranzen. Sollte ein Spiel zwischen Stoßdämpfer und Aufnahme vorhanden sein, dieses mit dem Passscheiben-Set 0,25 und 0,5mm für vorne ausgleichen.

SIP-COMMUNITY **User Scooter&Sport. Mär/Apr, 2/2010:**
„High Tech aus deutscher Fertigung mit stufenlos einstellbarer Federvorspannung und 20facher Verstellung der Zugstufe (Ausfedern). Perfektes Finish, hochwertige Oberflächen und CNC-gefräste Bauteile aus Aluminium lassen Kenner mit der Zunge schnalzen."



Stoßdämpfer SIP Performance		Körper	Feder	Länge	Art.-Nr.	€
vorne	für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2/Automatica, Zugstufeneinstellung: 20-fach	schwarz	schwarz	204 mm	74000FBB	145,00
hinten	für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2, Zugstufeneinstellung 20-fach	schwarz	schwarz	320 mm	74000RBB	145,00
vorne & hinten	für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2, Zugstufeneinstellung 20-fach	schwarz	schwarz	204/320 mm	74000PBB	279,00
vorne	für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2/Automatica, Zugstufeneinstellung 20-fach	silber	schwarz	204 mm	74000FSB	145,00
hinten	für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2, Zugstufeneinstellung 20-fach	silber	schwarz	320 mm	74000RSB	145,00
vorne & hinten	für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2, Zugstufeneinstellung 20-fach	silber	schwarz	204/320 mm	74000PSB	279,00
vorne	für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2/Automatica, Zugstufeneinstellung 20-fach	silber	rot	204 mm	74000FSR	145,00
hinten	für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2, Zugstufeneinstellung 20-fach	silber	rot	320 mm	74000RSR	145,00
vorne & hinten	für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2, Zugstufeneinstellung 20-fach	silber	rot	204/320 mm	74000PSR	279,00

Ersatzteile zu SIP Performance Stoßdämpfern auf Seite 634

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

ON3 SÜDWILD UND SIP SCOOTERSHOP BAUEN EINE VESPA

On3 Südwild ist ein tägliches Jugendmagazin des bayerischen Rundfunks. Gesendet wird jede Woche live aus einer anderen bayerischen Stadt. Das Format greift lokale und überregionale Themen auf und lädt junge Leute ein. Gesendet wird direkt aus dem On3 Sendebus, einem Doppeldeckerbus der zu einem modernen Schnitt- und Sendestudio ausgebaut ist.

Im Mai 2009 sprachen uns die Jungs von Südwild an. Sie planten in die Region zu kommen und wussten, dass das Thema Vespa in Landsberg und Umgebung äußerst populär ist. Direkt im ersten Gespräch wurde die Idee geboren, eine schrottreife Vespa zu renovieren. Joscha aus dem SIP Storeverkauf in Landsberg, selbst Schrauber aus Leidenschaft, stellte sich für die Aktion zur Verfügung. Mit einigen Freunden und Kunden aus der Umgebung fuhren wir zum Sendebus und live und vor laufender Kamera erklärte Joscha den Moderatoren, was sein Plan für die V50 Special war: Entrosten, Sandstrahlen, Blech herrichten, Motorrevision, SIP Sportsitzbank Carbon, Riffelbleche, neue Reifen. Unseren Freund Marcus Pfeil konnten wir auch noch gewinnen und er brachte ein einzigartiges Pinstriping am Roller an. Das Kamerateam war immer mit dabei und verfolgte den Fortgang der Arbeiten. So veredelt, wieder voll einsatzklar und wahrscheinlich schöner als an seinem Erstverkaufstag präsentierten wir den Roller zwei Wochen später wieder am on3 Sendebus. Der Unterschied ist schon frappierend. Die Vespa wurde dann zuguter letzt in einem Videocontest an einen on3 Zuschauer vergeben - viel Spass damit!

On3 Südwild könnt ihr auf BR-alpha empfangen, nachts im Bayerischen Fernsehen oder online unter www.on3.de. Viel Spass!

On3 Südwild Video
Einfach QR Code z.B. mit dem App „ScanLife" auf deinem Smartphone scannen.

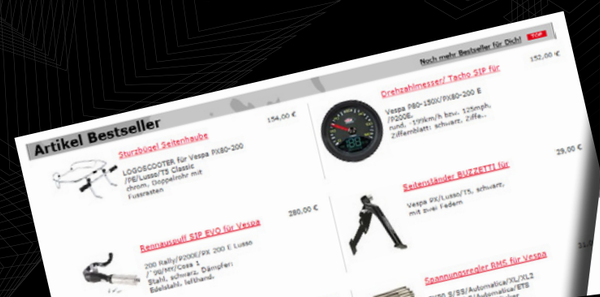




Der SIP Newsletter monatlich frisch

Jeden Monat neu - der SIP email Newsletter! Der Clou - wir nerven Dich nicht mit allgemeinen Kauf-Aufforderungen sondern liefern Dir gezielt genau passende neue Artikel für Deinen/Deine Roller! Dazu interessante News aus der Szene und Blicke hinter die Kulissen von SIP Scootershop. Falls Du ihn noch nicht bekommst, am besten sofort abonnieren:

www.sip-scootershop.com/newsletter





Stoßdämpfer YSS E-SERIE, hinten

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50/S/XL (I)

Das **E-Serie** Gasdruck Federbein ist mit Stickstoff und Öl befüllt. Ein sensibles Ansprechverhalten und gute Standfestigkeit sind die Vorzüge dieses stufenlos einstellbaren Stoßdämpfers. Das aus Alu gefertigte Federbein kommt mit einem 30mm Kolbendurchmesser und einer 12mm Kolbenstange.


YSS6053402

Stoßdämpfer YSS E-SERIE		Körper	Feder	Länge	Art.-Nr.	€
hinten	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50/S/XL (I), mit TÜV-Gutachten *	silber/gold	schwarz	340 mm	YSS6053402	145,00

* gültig für Vespa 50N/S/SR/Sprinter/SS

Stoßdämpfer Fournales, hinten §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50/S/XL (I)

Hier erobert ein Hersteller aus dem Flugzeugbereich heimlich den Roller-Dämpfermarkt, und das zu Recht. Beim **FOURNALES** verbindet sich extrem stylische Optik mit beeindruckender Präzisionstechnik zu einer Wunderwaffe im Dämpferbereich: Luftgefedertes System, progressive Charakteristik, leicht (durch fehlende Feder!), gute Verarbeitung, stylische Optik, einstellbar (über Luftpumpe), lieferbar in chrom. Gewicht: 600g!

SIP-TIPP Für die optimale stufenlose Einstellung des Dämpfers empfiehlt sich die Anschaffung der Hochdruckpumpe von Fournales!

SIP-COMMUNITY User MOTORETTA März/April 2003: „High Tech Stoßdämpfer (...), die dank ihres einzigartigen Systems ohne Feder auskomm


70930000

74000RSR

Stoßdämpfer FOURNALES		Körper	Feder	Länge	Art.-Nr.	€
hinten	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50/S/XL (I)	silber	-	330 mm	70930000	239,00
	Pumpe FORNALES für Stoßdämpfer, 0-30 bar				70931000	80,00

Stoßdämpfer BGM PRO SC §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50/S/XL (I)

Die BGM PRO SC Stoßdämpfer überzeugen nicht nur in Sachen Qualität und Funktion, auch die CNC Optik trifft, wie bei unseren SIP Performance Stoßdämpfern, den Geschmack der Zeit.

Die Dämpfer kommen mit einem externen Ausgleichsbehälter und einer 13,5mm Kolbenstange. Die Federvorspannung ist stufenlos einstellbar. Die vielen Einstellmöglichkeiten bieten dem Fahrer die Option, unterschiedlichste Fahrwerksergebnisse zu erzielen. So verfügt der BGM Pro SC/F16 vorne über eine 16-fach, der BGM Pro SC/F12 hinten über eine 12-fach separat einstellbare Zug- und Druckstufe.

Und das bei einem guten Preis-/Leistungsverhältnis.

SIP-TIPP Ein straffes Fahrwerk braucht auch gute Bremsen: z.B. Scheibenbremse GRIMECA


71017011


71017009





Stoßdämpfer BGM PRO SC		Körper	Feder	Länge	Art.-Nr.	€
vorne	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50/S/XL (I), F16	silber/grau	schwarz	200 mm	71017009	224,00
hinten	für Vespa 50-125/PV/ET3, F12	silber/grau	schwarz	330 mm	71017011	229,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Stoßdämpfer MALOSSI RS §

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/SS/XL/XL2/ETS/Automatica

Im Motortuning ist MALOSSI das Beste, was der Rollertuningmarkt derzeit zu bieten hat. So ist es selbstverständlich, dass MALOSSI sich auch bei der Fahrwerksoptimierung Gedanken gemacht hat. Seit Jahrzenten lässt MALOSSI durch PAIOLI die **„RS" Stoßdämpferserie** fertigen. Das Ergebnis sind Stoßdämpfer von einer unglaublichen Qualität und Präzision. Die Erfahrungen aus dem Rennsport fließen direkt in die Entwicklung ein. So können – neben den Rennsportbegeisterten – auch Alltags-Vespisti auf diese High-End-Produkte zurückgreifen und nur davon profitieren. Dann natürlich aber ohne den TÜV-Segen.

RS3 - Der Einsteiger: Der RS3 ist der Einstieg in die MALOSSI Fahrwerksfamilie. Ein spezieller ölpneumatischer Stoßdämpfer, der nur vorn zum Einsatz kommt. Für den sportlichen Straßencowboy konzipiert und gebaut: Federvorspannung einstellbar, Körper schwarz, Feder weiß.

RS24 - Der Sportliche: Der RS24 ist der Evergreen der Produktreihe und einer der Most-Wanted in der ESC und anderen Rennserien. Die Kompakte Bauweise verrät nicht das High-Tech Innenleben. Die Dämpfung erfolgt in zwei unterschiedlichen Kammern, einer Gas- und einer Ölkammer. Dieses ausgeklügelte System ermöglicht den Verzicht eines externen Ausgleichsbehälters! Natürlich ist die Federvorspannung stufenlos und beim vorderen Dämpfer die Zugstufe 24-fach einstellbar. Mit der Umrüstlenksäule PK passen diese Dämpfer natürlich auch in die klassischen Smallframes.

RS24/10 - Der Racer: Eine Stufe böser ist der RS24/10. Der ölpneumatische Gasdruckstoßdämpfer wird mit externem Ausgleichsbehälter geliefert. Thermische Belastungen werden aufgrund der Volumenerweiterung nun besser weggesteckt. Das Ergebnis ist eine saubere und gleichbleibende Dämpfcharakteristik auch bei längerer Beanspruchung. Neben der stufenlosen Federvorspannung und der 24-fach einstellbaren Zugstufen ist auch die Druckstufe regulierbar.

RS24/10-R - Die Zukunft: Man kann es High-End oder das Ende der Fahnenstange nennen. Der RS24/10-R ist die jüngste Innovation von MALOSSI Engineering. Aufgrund einer speziellen Ergal-Legierung konnten nun sehr leichte Alu-Bauelemente genutzt werden. Zusätzlich wurde das Volumen des Ausgleichsbehälters erweitert. Die „R" Ausführung ermöglicht es nun auch (neben den bekannten Einstellungen vom RS24/10) speziell schnelle und langsame Eintauchbewegungen unabhängig voneinander zu regulieren (auch bekannt als High/Low System).

Hinweis: Aufgrund der externen Ausgleichsbehälter können der RS24/10 oder der RS24/20 R nur in Verbindung mit einer ZIP/Quartz Lenksäule verwendet werden!

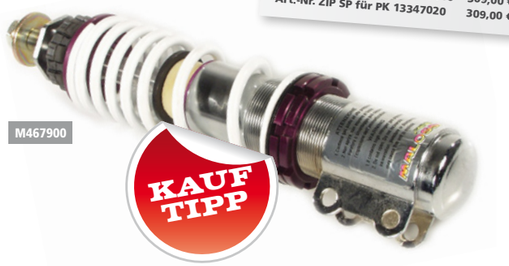
SIP-TIPP Für RS24/10 gleich die Lenksäule PIAGGIO Zip Art.-Nr. 50517000 und den Lenksäulenadapter Art.-Nr.13399331 bestellen oder gleich auf die Umrüstlenksäulen zurückgreifen.


M468298


Stoßdämpfer

Als V50-125/PV/ET3 Fahrer mit der Umrüstlenksäule in den Genuss der guten Stoßdämpfer kommen.

Art.-Nr. PK 13337000 209,00 €
Art.-Nr. ZIP SP für V50 13347010 309,00 €
Art.-Nr. ZIP SP für PK 13347020 309,00 €


M467900

KAUF TIPP

M468298




M4614616


M4614618


M4614236

Stoßdämpfer MALOSSI		Körper	Feder	Länge	Art.-Nr.	€
vorne	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50/S/XL (I), RS3	schwarz	weiß	200 mm	M4614616	179,00
hinten	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50/S/XL (I), RS24	silber/ schwarz	weiß	335 mm	M4614618	249,00
vorne	für Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2/Automatica, RS 24	silber/lila	weiß	205 mm	M467900	221,00
vorne	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/SS/XL/XL2, RS24/10, in Verbindung mit PIAGGIO ZIP/Quartz Lenksäule	silber/lila	weiß	185 mm	M468298	329,00
vorne	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S/SS/XL/XL2, RS24/10-R, in Verbindung mit PIAGGIO ZIP/Quartz Lenksäule	schwarz/ titan	weiß	185 mm	M4614236	415,00

Ersatzteile Stoßdämpfer

Kleinteile werden beim Stoßdämpferwechsel oft vergessen. Dabei bietet sich ein Austausch der bis dato hoch beanspruchten Gummiteile an. Der Aufwand und die Kosten halten sich beim direkten Austausch in Grenzen und man hat für lange Zeit Ruhe im Fahrwerkssektor.

für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50/S/XL (I), vorne		Art.-Nr.	€
1	Mutter Stoßdämpfer vorne, oben, M8x1,0mm	21108000	2,10
2	Sprengring M8	80005000	0,20
3	Scheibe Stoßdämpfer vorne, oben, Ø 32x8,5mm	55041000	1,70
4	Silentgummi Stoßdämpfer vorne, oben, 30x14x10mm	21620900	3,30
5	O-Ring Stoßdämpfer vorne, unten, 21x16x2,5mm	67210000	0,60
6	Scheibe Schraube Stoßdämpfer vorne, unten	57943000	0,60
7	Sprengring M8	80005000	0,20
8	Mutter M8	87180000	0,20

PK50-125/S/SS/XL/XL2/Automatica, vorne		Art.-Nr.	€
1	Mutter Stoßdämpfer vorne, oben, M10x1,25	21210000	1,30
2	Sprengring M10	16411000	0,50
3	Sternscheibe Stoßdämpfer vorne, oben, Ø i 10,5mm	12535000	0,70
4	Scheibe Stoßdämpfer vorne, oben, Ø 35x10,6mm	17408800	1,10
5	Schraube	43440000	0,90
6	Stoßdämpferankerplatte vorne, oben	22574800	11,20
7	Sprengring M8	80005000	0,20
8	Mutter M8	87180000	0,20
9	Silentgummi Stoßdämpfer, vorne, oben, Ø 11x17x31	21620900	3,30



Demontage Stoßdämpfer vorn, Smallframe


Roller stabil aufstellen. Vorderrad demontieren. Schwingenabdeckung abziehen.


Mutter Stoßdämpfer und Schwingenbolzen entfernen.


Grundplatte Schwingenabdeckung und Unterlegscheiben entfernen.


Mutter Stoßdämpfer oben mit SW13 Gabelschlüssel öffnen.


Mutter, Sternscheibe, Unterlegscheibe und Silentgummi entfernen

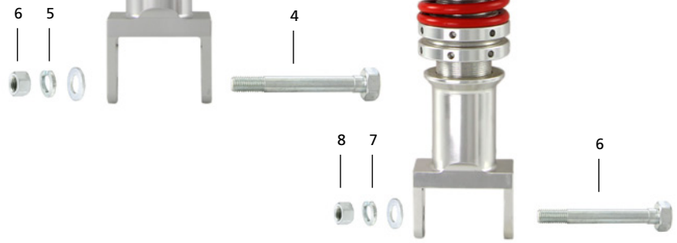

Schwinge ausschieben und Stoßdämpfer entfernen. Die Montage erfolgt genau andersherum.





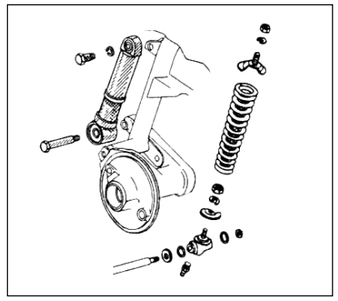
Vespa 50-125/PV/ET3, hinten		Art.-Nr.	€
1	Mutter Stoßdämpfer hinten, oben, M8x8mm	20008000	0,90
2	Sprengring M8	80005000	0,20
3	Gummipuffer hinten, oben	60536000	6,00
3	Gummipuffer PIAGGIO hinten, oben	60535000	12,80
4	Schraube Stoßdämpfer hinten, unten, M9x65	87410000	3,70
5	Sprengring M9	16410000	0,80
6	Mutter M9	20109000	1,40

Vespa PK50-125/S/SS/XL/XL2, hinten		Art.-Nr.	€
1	Mutter Stoßdämpfer hinten, oben, M9	20210000	2,20
2	Sprengring M9	16410000	0,80
3	Scheibe Stoßdämpfer hinten, oben	17815200	1,70
4	Gummipuffer, hinten, oben	17815000	3,80
5	Gummipuffer, hinten, unten	17814900	4,10
6	Schraube Stoßdämpfer hinten, unten, M10x65	15594000	2,40
7	Sprengring M10	16411000	0,50
8	Mutter M10	15252000	1,80



ERSATZTEILKATALOG : EXPLOSIONSZEICHNUNGEN

Weitere Ersatzteile für vordere und hintere Stoßdämpfer unter **www.sip-scootershop.com/ersatzteile**



Stoßdämpferankerplatte SERIE PRO, vorn, oben §

Bei der Montage einer Scheibenbremse auf eine PK Lenksäule in Verbindung mit einem PX Stoßdämpfer benötigt man eine um 8mm versetzte Stoßdämpferankerplatte. Soll ein PK Stoßdämpfer Verwendung finden, benötigt man eine um 4mm versetzte Stoßdämpferankerplatte. Beide Kombinationen sind sehr beliebt bei der Aufrüstung von V50-125/PV/ET3 und GTR/TS/Sprint/Rally mit Umrüstgabel.

Bei dem Extremumbau auf 12" wird neben dem Umrüstkit und einem PX Stoßdämpfer eine um 16mm versetzte Stoßdämpferankerplatte benötigt, da die Lenksäule umgeschweißt/verdreht ist. Dann passt der Radaufstandspunkt wieder.

Stoßdämpferankerplatte SERIE PRO, vorn, oben	Art.-Nr.	€
bei Montage PX Scheibenbremse auf PK Lenksäule mit PK Stoßdämpfer	17480900	49,00
bei Montage PX Scheibenbremse auf PK Lenksäule mit PX Stoßdämpfer	17480700	43,00
bei Montage Umrüstkit GTS Felge auf PK Lenksäule mit PX Stoßdämpfer	17480800	43,00

17480700



17480800



17480900





Stoßdämpfer Technik Teil 1

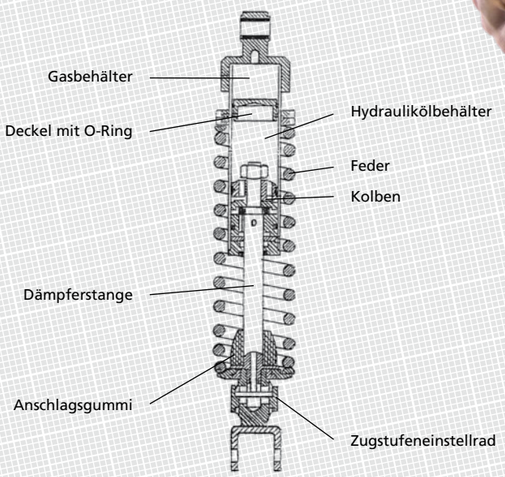
TECH TIPP

Aufbau

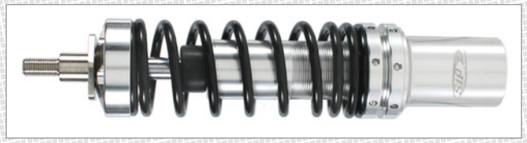
Der Stoßdämpfer ist neben den Reifen der wichtigste Bestandteil des Fahrwerks. Er besteht für gewöhnlich aus zwei Elementen: Dem Dämpfer selbst und einer Feder. Während es sich bei diesen beiden Elemente bei frühen Vespa-Modellen noch um zwei tatsächlich voneinander getrennte Bauteile handelte, sind die modernen Dämpfer einteilig ausgeführt. Der Dämpfer befindet sich dabei klassischerweise innerhalb der Federwindungen. Die Feder fängt zwar Stöße und Schwingungen ab, trägt jedoch nicht zum eigentlichen Dämpfungsvorgang bei. Ihre Hauptaufgabe besteht darin, das Gewicht des Rollers zu tragen. Sie ist dann richtig vorgespannt, wenn sie im Stand ca. 1/3 ihres möglichen Federweges einsinkt. Der Dämpfer bestimmt, wie schnell das Rad nach dem Eintauchen in die Feder wieder zurückgedrückt wird und wie viel Widerstand das Fahrwerk (schnellen oder langsamen) Veränderungen entgegenbringt. Eine zu weich eingestellte Dämpfung macht sich durch Abheben des Rades (spürbar beim Bremsen, da die Räder plötzlich blockieren) auf unebener Fahrbahn und Aufschaukeln der Maschine bei Unebenheiten oder Richtungswechseln bemerkbar. Eine zu harte Einstellung wirkt sich hingehen spürbar auf den Komfort aus. Je nach Typ des Federbeins besteht die Dämpfereinheit aus einer zylindrischen Hydraulikkammer, in der sich ein Kolben auf und ab bewegt. Sog. Druckstoßdämpfer verfügen zusätzlich über einen gasgefüllten Ausgleichsbehälter. Der Dämpfer wirkt Schwingungen entgegen und bremst diese soweit ab, dass der Roller schnellstmöglich zurück auf sein statisches Einfederungsniveau gebracht wird. Ist der originale Dämpfer defekt, oder ist man mit dem Fahrverhalten seines Rollers unzufrieden, kann der Einbau eines neuen Federbeins Abhilfe schaffen. Die Umrüstung auf einen einstellbaren Tuning-Dämpfer ist dabei nicht nur für hochgetunte Roller sinnvoll. Auch originale Straßen- und Tourenroller profitieren davon in Punkto Sicherheit und Fahrkomfort.

Schwinge/Triebsatzschwinge (Aufbau der Vespa)

Die Art und Beschaffenheit des Federbeins hängt eng mit der Umgebung zusammen, in der es verbaut wird. Bei der Vespa wird das Vorderrad durch eine Einarmschwinge geführt, die zwar weniger Stabilität bietet, als ein (bei Motorrädern und modernen Scootern übliches) zweiarmiges Schwingensystem, dafür aber einen einfachen und schnellen Radwechsel ermöglicht. Die Einarmschwinge ist am Ende der Lenksäule angebracht, parallel zur Fahrtrichtung ausgerichtet und nimmt mit ihrem freien Ende das Vorderrad an der Bremstrommel auf. Die Rotationsachsen von Schwinge und Rad liegen in etwa auf gleicher Höhe. Der Stoßdämpfer ist dabei parallel zur radial nach vorn gebogenen Gabel in einem leicht geneigten Winkel an der Radaufnahme der Schwinge befestigt.
Das hintere Rad der Vespa ist durch die Antriebswelle direkt mit dem Getriebe verbunden. Die Kraftübertragung ist dadurch zwar so direkt wie möglich, jedoch haben solche Triebsatzschwingen fahrwerkstechnisch einen großen Nachteil: Das verwendete Federbein muss die Trägheit der großen, nicht gefederten Motormasse bestmöglich kompensieren. Bauartbedingt lassen sich verschiedene Stoßdämpfertypen unterscheiden.




Standard Ölstoßdämpfer


Gas-/Öldruckstoßdämpfer, einstellbar mit internem Behälter

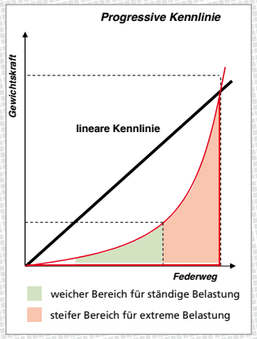

Gas-/Öldruckstoßdämpfer, einstellbar, mit externem Behälter

Stoßdämpferarten

Generell erfolgt die Dämpfung bei allen Federbeinen durch das gleiche Prinzip: Der mit der Kolbenstange verbundene Kolben bewegt sich in einem mit Öl gefüllten zylindrischen Rohr auf und ab. Beim Druckhub (=Einfedern) bewegt sich der Kolben nach unten. Ein Teil des Öls unterhalb des Kolbens fließt durch Bohrungen im Kolben in den größer gewordenen Raum oberhalb. Eine (dem Volumen der eintauchenden Kolbenstange entsprechende) Menge Öl wird dabei über ein Bodenventil in einen Ausgleichsbehälter (intern oder extern) gedrückt. Beim Zughub (=Ausfedern) bewegt sich der Kolben im Zylinder nach oben. So wird auf das Öl oberhalb des Kolbens ein Druck ausgeübt, wodurch dieses zurück in den Raum unterhalb des Kolbens strömt und so die Dämpfungsstärke in der Zugstufe erzeugt. Gleichzeitig wird das Öl aus dem Ausgleichsraum zurück in den Raum unter dem Kolben gesaugt, um das Volumen der ausfahrenden Kolbenstange wieder aufzufüllen. Die bei Vespas nicht üblichen Zweirohr-Dämpfer sind mit einem zweiten Rohr ausgestattet, in welches das verdrängte Ölvolumen aus der Hautkammer zeitweise strömen kann. Bei Dämpfern, die nach dem Einrohrprinzip arbeiten, übernimmt diese Funktion eine mit Gas gefüllte Kammer. Hydraulische Zweirohr-Ölstoßdämpfer, welche die Bewegung in zwei Richtungen (Zug- und Druckstufe) regulieren bezeichnet man als doppelt wirkende hydraulische Stoßdämpfer. Durch die konstante Arbeitsbewegung, die das Öl der Zweirohrdämpfer gegen den Kolbenwiderstand ausführt, erwärmt es sich mit steigender Laufzeit zunehmend und seine Viskosität nimmt ab. Gleichzeitig trennen sich Luft- und Ölmoleküle voneinander und das Öl schäumt auf (Kavitation). Die Dämpfungswirkung verschlechtert sich dadurch merklich. Anders verhält sich dies bei sogenannten Druckstoßdämpfern. Dieser Dämpfertyp ist für gewöhnlich nach dem Einrohrprinzip aufgebaut und arbeitet in einem geschlossenen, unter Druck stehenden System. Zwar sind auch die Druckstoßdämpfer mit Öl gefüllt, jedoch wird dieses von Gas (z.B. Stickstoff oder Druckluft) permanent unter Druck gesetzt und kann so nicht aufschäumen. Das Gas befindet sich dabei (durch eine Membrane oder einen abgedichteten Kolben vom Öl getrennt) entweder in einem separaten Ausgeleichbehälter neben dem Dämpfer, oder in einer Ausgleichskammer, die in den Dämpferkörper integriert ist. Die Dämpferwirkung bleibt dadurch auch unter fortwährender Belastung konstant. In der Regel verfügen Druckstoßdämpfer auch über feinere Einstellmöglichkeiten als hydraulische Zweirohrdämpfer. Das macht sie zur ersten Wahl für sportliches, anspruchsvolles Fahren.

Motorroller Fahrwerk abstimmen

Vor dem eigentlichen Einstellen des Fahrwerks den Zustand der sonstigen Komponenten checken. Lenkkopf- und Radlager festziehen. Reifenzustand prüfen, Luftdruck ca. 2,0 bar vorne und 2,3 bar hinten. Wenn hier alles in Ordnung ist, kann's losgehen.



Grundlagen Federung

Die Federvorspannung lässt sich bei vielen Stoßdämpfern ganz einfach durch das Drehen des Federtellers verändern. Drückt man die Feder zusammen, erhöht sich die Vorspannung und man wirkt dem Einsinken des Fahrzeugs bei hoher Beladung entgegen. Allerdings wird durch das Verändern der Federvorspannung das Fahrwerk nicht - wie vielfach irrtümlich angenommen – ‚härter'. Eine tatsächliche Veränderung des Fahrwerks erreicht man nur dadurch, dass man eine Feder mit veränderter Federrate (Verhältnis von Federkraft zu Federweg) verwendet. Generell kann man festhalten, dass eine Feder umso härter wird, je weniger Windungen sie hat und je dicker ihr Drahtdurchmesser ist. Das Abhängigkeitsverhältnis zwischen Federkraft und Federweg wird durch sog. Kennlinien dargestellt. Je steiler die Kennlinie verläuft, desto mehr Kraft muss zur Verformung der Feder aufgebracht werden. Federn mit linearer Kennlinie besitzen ein proportionales Verhältnis. Federn mit progressiver Kennlinie werden mit ansteigender Belastung härter. Die einfachste progressive Federung wird durch Aufeinandersetzen von zwei oder mehreren Federn unterschiedlicher Federrate erreicht. Dann federt erst die weichere Feder und wenn ihr Federweg aufgebraucht ist, arbeitet die härtere weiter. Unterschiedlich enge Wicklungen oder Veränderung der Drahtdicke erzielen den gleichen Effekt.

Fortsetzung auf Seite 641


statische Basis


fahrdynamische Basis


Federvorspannung


Zugstufe


Praxistest Fahrwerk mit Kabelbinder als Markierung Federweg.

Glatte Straße	starke Federvorspannung, straffe Zug- und Druckstufe
Wellige Straße	geringere Federvorspannung, deutlich weichere Zug- , etwas weichere Druckstufe als bei glattem Untergrund
Harte Schotterpiste	geringere Federvorspannung, Zug- und Druckstufe in Richtung weich einstellen
Tiefer Schotter und Sand bzw. Schlaglöcher	das Fahrwerk kann wieder etwas straffer eingestellt werden
Hartes Gelände/grobe Unebenheiten	Vorspannung nicht zu weich wählen, damit ausreichend Federweg bleibt, Zug- und Druckstufe tendenziell straff einstellen



Federteller

für Vespa 125 V30-33/VM/VN/ACMA/Hoffmann C/VNA-TS/150 VL/VB1/VD/VGLA/B/VGL1/GS/ VBA-Super/Rally/P150S

oben, Art.-Nr. 18335000 2,70 €
unten, Art.-Nr. 18336000 1,60 €

Fahrwerk Stoßdämpfer Wideframe

Die Vespa Modelle 125 V1-15T/VU/Hoffmann A/B/VU wurden vorn ohne Stoßdämpfer und nur mit einer einzelnen Feder ausgeliefert. Ein zusätzlicher Stoßdämpfer fand erst bei den Modellen Vespa 125 V30-V33/ VM/VN/ ACMA/Hoffmann C/VNA–TS/ 150 VL/VB/GS VS1-5T/T1-4/VBA-T4/P150S Verwendung. Aber auch hier ist die Feder noch getrennt vom Dämpfer. Man spricht dann von einem separaten Dämpfer/ Federsystem. Die Aufnahme des Stoßdämpfers weist oben und unten jeweils ein Auge zu Befestigung auf. Abgelöst wurde dieses System ab der ersten Vespa 50 oder dem 160 GS Modell. Hier wurde dann ein Stoßdämpfer mit integrierter Feder verwendet. Hinten waren die ersten Prototypen nur mit Gummianschlagpuffer gefedert. 1948 wurde der Komfort bei den Modellen Vespa 125 V1-15T/V30-33/ Hoffmann A/B/C/ACMA ->70190/VM/VN1T ->06000/VU1 durch eine Schraubenfeder mit separatem Dämpfer/ Federsystem erweitert. Erst ab 1950 bei den Modellen Vespa 125 VN1T 06000->/VN2/ACMA 70191->/ 150 VL/ VB1/GS150 VS1-5/T1-T3/VGL1T setzte sich das Dämpfersystem mit integrierter Feder durch.

Feder Lenksäule/ Motorfederung

für Vespa 125 V1-V33/VM/VN/150 VL/VB/GS VS1-5T/T2-T4/GL/Sprint 1°

Es muss nicht immer gleich ein neuer Stoßdämpfer sein. Wenn der Dämpfer noch einwandfrei funktioniert, reicht es, die im Laufe der Jahre durchgeschlagene **Stoßdämpferfeder** auszutauschen. Wir führen Federn für Lenksäulen (für getrenntes Federn-/Dämpfersystem) und für die originalen Stoßdämpfer.

Die **Standard Federn** von **PIAGGIO** oder anderen Herstellern entsprechen den original verbauten. Die **Sport Federn** sind härter und eigen sich sehr gut für Zweimannbetrieb, Touren oder getunte Roller. Die **SIP** Federn liegen zwischen den **STO** und den Standard Federn. Besonders auf Wide- und Largeframemodellen sind die STO Federn eine hervorragende Ergänzung. Die Federn sind meist phosphatiert, verzinkt, lackiert oder verchromt.

FREIT Verbessert in der Sportversion das Fahrwerk und schont dabei den Geldbeutel

SIP-TIPP Die 180mm Feder verleiht den GS/GL/etc. Modellen eine sportlichere Optik.

SIP-COMMUNITY **User „Sigi" zu Art.-Nr. 71110000: „Härter und gut – gibt Halt beim Bremsen!"**


71062000


71052000


71112000


71110000


71102000 71100000


71090000


20008970

Feder Lenksäule, vorne			Feder	Länge	Art.-Nr.	€
Standard		125 V1-15T/VU/Hoffmann A/B	verzinkt	157 mm	71062000	29,00
Standard		125 V30-33T/VM1T -> 85871/Hoffmann C	verzinkt	147 mm	71052000	29,00
Standard	PIAGGIO	für Vespa 125 VM1T 085872->/VN/ACMA/150 VL/VB1T	verzinkt	155 mm	71112000	33,00
Sport	STO	für Vespa 125 VM1T 085872->/VN/ACMA/150 VL/VB1T	verzinkt	155 mm	71110000	35,00
Standard	PIAGGIO	für Vespa 150 GS/VD/VGLA/B/VGL1	verzinkt	195 mm	71102000	32,00
Sport	STO	für Vespa 150 GS/VD/VGLA/B/VGL1, Härte: L, 33% härter	verzinkt	180 mm	71100000	35,00
Sport	STO	für Vespa 150 GS/VD/VGLA/B/VGL1, Härte: L, 33% härter	verzinkt	190 mm	71090000	37,00

Feder, hinten		Feder	Länge	Art.-Nr.	€
Standard	für Vespa 125 V1-15T/V30-33T/VM/VN1T -> 06000/VU/Hoffmann A/B/C/ ACMA 1°	schwarz	325 mm	20008970	45,00
Standard	für Vespa 125 VN1T 06000-> VN2T/ACMA 2°/150 VL/VB1/VD/VGL1/GS	silber		20008941	69,00

Ralf Jodl, SIP-Capo, Landsberg, Deutschland

Performance & Style Im Büro und auf der Straße

Ralf als Mitgründer der SIP Scootershop GmbH hat sein Hobby längst zum Beruf gemacht. Er kümmert sich vor allem um den Marketing- und Designbereich, organisiert Ausfahrten wie den Joyride und fährt selbst ca. 10.000km Vespa pro Jahr.

Zu Ralfs Fuhrpark gehören neben seinem allseits bekannten SIP Cut-Down-Racer u.a. eine GS 160 Bj. 1961 sowie eine Rally 200 Electronica, mit der er stets zur Arbeit fährt. Die Rally als „daily ride" wurde gerade für den Stadtverkehr mit einer modernen Grimeca-Scheibenbremse ausgestattet, die schön mit dem Look des Oldtimers harmoniert. „Für mich war eine kräftig zupackende Vorderradbremse extrem wichtig, gerade wenn man viel mit der Vespa unterwegs ist", meint Ralf, der seine Rally in Verbindung mit der modifizierten PK Lenksäule auf die zeitgemäße Bremstechnik umgerüstet hat. Somit gehören unkontrolliertes Schlagen der Trommelbremse und unnötig lange Bremswege der Vergangenheit an. Neben der halbhydraulischen Grimeca-Bremsanlage wurde der Rally ein haltbares Touren-Setup verpasst: Ein 211er Malossi in Verbindung mit ovalisiertem 26er SI-Vergaser, Langhubwelle und dem „SIP Road"-Auspuff lassen spielend 115 km/h erreichen und das Ganze komplett vollgasfest! Dazu trägt unter anderem die verbaute Parmakit-Zündung bei, die sich perfekt auf die anderen Motorkomponenten einstellen lässt. Die verstärkte 4 Scheiben Cosa-Kupplung mit 23 Zähnen lässt sich butterweich ziehen und ermöglicht mühelos häufige Gangwechsel im Stadtverkehr. Für eine optimale Kraftübertragung sorgt ein SIP Stoßdämpfer hinten sowie ein PK Sportstoßdämpfer vorne.



§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Stoßdämpfer Standard, vorne & hinten

für Vespa 125 V1-15/ V30-33/VM1-2/ACMA/ Hoffmann A/B/C/VN1-2/ 150 VL1-3T/VB1/VGL1T/GS150 VS1-5

Der Stoßdämpfer ist das zentrale Element des Fahrwerks und ein sicherheitsrelevantes Bauteil. Ist dieser defekt oder wird ein nicht der Fahrweise entsprechender Stoßdämpfer verwendet, kann dies zu bösen Überraschungen führen. Zu weiche Stoßdämpfer können leicht durchschlagen oder einen in Kurven oder hohen Geschwindigkeiten das Fürchten lehren. Ein defekter Stoßdämpfer geht zu Lasten des Fahrtkomforts und der Sicherheit. Man erkennt ihn entweder daran, dass bei Belastung nur noch die Feder arbeitet (zu schnelles Ausfedern), oder an offensichtlichen Flüssigkeitsverlustspuren um die Dämpferstange. Abhilfe schafft hier nur noch ein neuer Dämpfer.

Die **Standard Stoßdämpfer** entsprechen in Härte und Optik den originalen. Modellabhängig werden sie mit/ohne Feder und mit/ohne Abdeckkappe geliefert.

Die **CARBONE** Stoßdämpfer sind Made in Italy und überzeugen durch eine sehr hohe Qualität. Die Standard CARBONE sind etwas straffer als das original Fahrwerk - ein Top original Ersatz in dezenter Optik und das zu einem sehr guten Preis-/Leistungsverhältnis.

Die **PASCOLI** und **NEGRO** Dämpfer sind eine Augenweide und erste Wahl für alle, die eine Vespa restaurieren. Ebenso wie die **Premium** Stoßdämpfer sind sie von sehr hoher Qualität und entsprechen exakt den originalen.

BAJAJ Stoßdämpfer sind günstige Ersatzstoßdämpfer mit M9er Gewinde. In der Regel ist die Aufnahme oben in M8. Hier wird der Bolzen Art.-Nr. 20008980 benötigt!

Alle Stoßdämpfer gibt es mit unterschiedlichen Federn und Körpern: phosphatiert, verzinkt, lackiert oder verchromt.

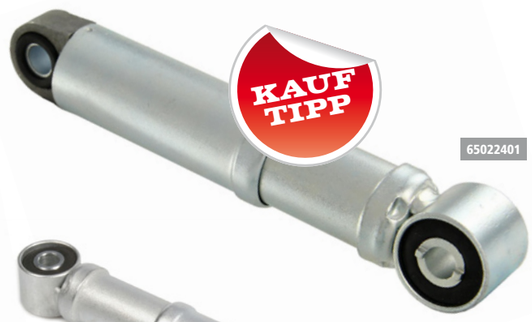
Hinweis: Hinten waren die ersten Prototypen nur mit Gummianschlagpuffer gefedert. 1948 wurde der Komfort bei den Modellen Vespa 125 V1-15T/V30-33/Hoffmann A/B/C/ACMA ->70190/VM/VN1T ->06000/VU1 durch eine Schraubenfeder mit separatem Dämpfer/Federsystem erweitert. Erst ab 1950 bei den Modellen Vespa 125 VN1T 06000->/VN2/ACMA 70191->/ 150 VL/VB1/GS150 VS1-5/T1-T3/VGL1T setzte sich das Dämpfersystem mit integrierter Feder durch.

FAZIT Ein neuer Stoßdämpfer ist Pflicht für jeden größeren Kundendienst oder jede Restauration.

SIP-TIPP Gleich neue Silentgummis und Distanzmutter mitbestellen.

SIP-COMMUNITY **User „Thilo" zu Art.-Nr. 65022100: „Wenn`s schwammig ist und die Straßenlage mehr als zu wünschen übrig lässt, einfach mal einen neuen Dämpfer und Feder rein, schon läuft`s wieder!"**





65022401



65022000 65022400 65022100



65022200 65022300 65022401

Stoßdämpfer Standard, vorne		Körper	Kappe	Länge	Art.-Nr.	€
NEGRO	für Vespa 125 V30-31	silber		175/210 mm	65022500	149,00
	für Vespa 125 V30-33/VM/VN/ACMA/Hoffmann C/150 VL/VB1/VD/VGLA/B/VGL1/GS	silber	grau	175/210 mm	65022000	25,00
CARBONE	für Vespa 125 V30-33/VM/VN/ACMA/Hoffmann C/150 VL/VB1/VD/VGLA/B/VGL1/GS, verstärkt	silber	grau	175/210 mm	65022400	35,00
RMS	für Vespa 125 V30-33/VM/VN/ACMA/Hoffmann C/150 VL/VB1/VD/VGLA/B/VGL1/GS	silber	-	175/210 mm	65022100	45,00
CARBONE	für Vespa 125 V30-33/VM/VN/ACMA/Hoffmann C/150 VL/VB1/VD/VGLA/B/VGL1/GS, verstärkt	silber	-	175/210 mm	65022401	49,00
PREMIUM	für Vespa 125 V30-33/VM/VN/ACMA/Hoffmann C/150 VL/VB1/VD/VGLA/B/VGL1/GS, Premium Qualität	silber	-	175/210 mm	65022200	99,00
PREMIUM	für Vespa 125 V30-33/VM/VN/ACMA/Hoffmann C/150 VL/VB1/VD/VGLA/B/VGL1/GS, Premium Qualität	chrom	-	175/210 mm	65022300	99,00

20008960 20008900 20008800 20008940 20008950



Stoßdämpfer Standard, hinten		Körper	Feder	Länge	Art.-Nr.	€
PASCOLI	für Vespa 125 V1-15T/V30-33T/VM/VN1T -> 06000/VU/Hoffmann A/B/C/ ACMA 1°, ohne Feder	silber	-	270/355 mm	20008960	152,00
BAJAJ	für Vespa 125 VN1T 06000-> VN2T/ACMA 2°/150 VL/VB1/VD/VGL1/GS, Economy Qualität, oben M9 Standard	schwarz	schwarz	405 mm	20008900	69,00
BAJAJ	für Vespa 125 VN1T 06000-> VN2T/ACMA 2°/150 VL/VB1/VD/VGL1/GS, Economy Qualität, oben M9 Standard	schwarz	chrom	405 mm	20008800	75,00
PREMIUM	für Vespa 125 VN1T 06000-> VN2T/ACMA 2°/150 VL/VB1/VD/VGL1/GS, Premium Qualität, oben M8 Feingewinde	silber	phosphatiert	395 mm	20008940	119,00
PASCOLI	für Vespa 125 VN1T 06000-> VN2T/ACMA 2°/150 VL/VB1/VD/VGL1/GS, Premium Qualität, oben M8 Feingewinde	chrom	chrom	395 mm	20008950	129,00

Stoßdämpfer BGM, vorne §

für Vespa 125 V30-33/VM/VN/ACMA/Hoffmann C/150 VL/VB1/VD/ VGLA/B/VGL1/GS

Endlich gibt's es für die alten Ladies auch ein Sportfahrwerk. Die Jungs von **BGM** haben einen High-End **Stoßdämpfer** entwickelt, der nicht nur optisch so aussieht.

Der **BGM F16-Pro** ist ein Ölstoßdämpfer mit 16-facher Druckstufeneinstellung. Mittels Drehrad lässt sich die Durchlassmenge der Ölkammern regulieren, individuell kann man nun die Druckstufe bei Einfederbewegungen des Fahrzeugs optimal abstimmen. Je härter die Druckstufe, desto höher wird der Widerstand gegen zu schnelles Einfedern. Doch Vorsicht, eine sportlich harte Einstellung ist nicht immer die beste. Wenn das Rad gar nicht mehr richtig einfedert, hat man einen Springbock, und vorbei ist's mit der guten Fahrbarkeit.

Erhältlich mit grauer oder verchromter Ölkammer und mit der bekannten Aufnahme: Auge/Auge.

SIP-TIPP Wir empfehlen gleich das CASTROL Gabelöl mitzubestellen. Eine gleichbleibende Dämpferwirkung erhält man bei diesem Stoßdämpfersystem nur durch eine regelmäßige Wartung der Dämpferflüssigkeit.


71017001


71017002

Stoßdämpfer BGM F16 Pro, vorne	Körper	Feder	Länge	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 V30-33/VM/VN/ACMA/Hoffmann C/150 VL/VB1/VD/VGLA/B/VGL1/GS	grau	-	185/210 mm	71017001	105,00
für Vespa 125 V30-33/VM/VN/ACMA/Hoffmann C/150 VL/VB1/VD/VGLA/B/VGL1/GS	chrom	-	185/210 mm	71017002	129,00

Adapter PX Stoßdämpfer mit PX Motor in Wideframe §

für Vespa 125 V1-33/VM/VN/ACMA/150 VL/VB1/VD/VGL/GS

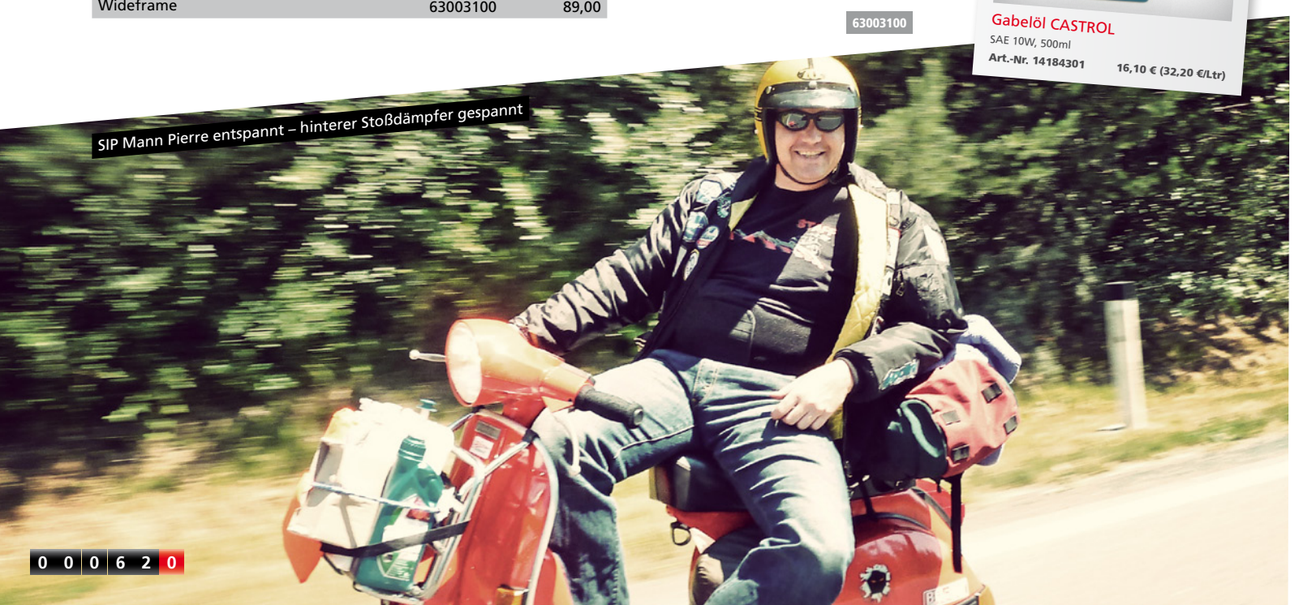
Zum Einbau von PX-basierten Motoren in Wideframe-Rahmen haben wir einen **Adapter** für die **Motorschwinge** im Programm. Der Adapter Stoßdämpfer oben positioniert den PX-Stoßdämpfer im Wideframerahmen.

FREIT Ein krasser, wirkungsvoller und auch häufig durchgeführter Umbau.

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Adapter PX Stoßdämpfer mit PX Motor in Wideframe	63003100	89,00


63003100





Stoßdämpfer Ersatzteile Wideframe

Kleinteile werden beim Stoßdämpferwechsel oft vergessen. Dabei bietet sich ein Austausch der bis dato hoch beanspruchten Gummiteile an. Der Aufwand und die Kosten halten sich beim direkten Austausch in Grenzen und man hat für lange Zeit Ruhe im Fahrwerkssektor.

Stoßdämpfer Ersatzteile vorne

für Vespa 125 V30-33/VM/VN/ACMA/Hoffmann C/150 VL/VB1/VD/VGLA/B/VGL1/GS		Art.-Nr.	€
1	Mutter M8	87180000	0,20
2	Sprengring M8	80005000	0,20
3	Federteller, vorne, oben	18335000	2,70
4	Mutter M9	20210000	2,20
5	Sprengring M9	16410000	0,80
6	Federteller, vorne, unten	18336000	1,60
7	O-Ring Federaufnahme, Stk	97497000	1,40
8	Federaufnahmekit, Eco	21976500	11,50
8	Federaufnahme, Eco	21976000	8,50
8	Federaufnahme	21976100	20,90
9	Unterlegscheibe Federaufnahme	13775000	2,50
10	Schmiernippel Fedraufnahme	19556100	2,00
11	Schraube M10x27, vorne, oben	87413000	3,00
12	Schraube M10x61, vorne, unten	87412000	2,90
13	Sprengring M10	16411000	0,50

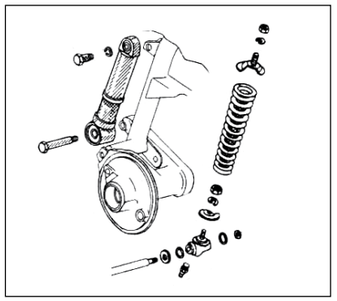
Stoßdämpfer Ersatzteile hinten

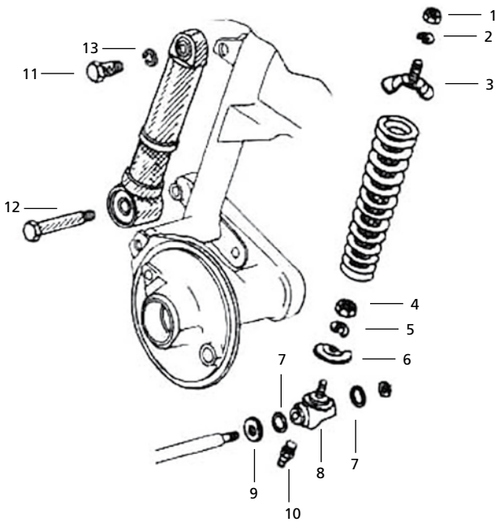
für Vespa 125 V1-15T/V30-33T/VM/VN1T -> 06000/VU/Hoffmann A/B/C/ACMA 1°		Art.-Nr.	€
1	Bolzen M6 Stoßdämpfer, hinten, oben	20008930	14,30
2	Federteller hinten, oben	59430000	19,90
5	Schraube M9x60	87410000	3,70
6	Mutter M9	20210000	2,20
7	Sprengring M9	16410000	0,80

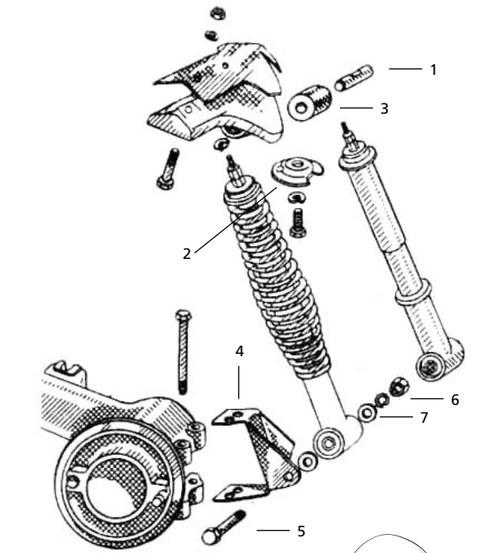
für Vespa 125 VN1T 06000-> VN2T/ACMA 2°/150 VL/VB1/VD/VGL1/GS		Art.-Nr.	€
1	Bolzen M8 Stoßdämpfer, hinten, oben, Feingewinde	20008920	9,90
1	Bolzen M9 Stoßdämpfer, hinten, oben	20008980	6,80
3	Silentgummi Bolzen Stoßdämpfer oben	17472350	11,50
4	Halter Schwinge, hinten, unten	78724050	40,00
5	Schraube M9x60	87410000	3,70
6	Mutter M9	20210000	2,20
7	Sprengring M9	16410000	0,80

ERSATZTEILKATALOG : EXPLOSIONSZEICHNUNGEN

Weitere Ersatzteile für Stoßdämpfer unter
www.sip-scootershop.com/ersatzteile

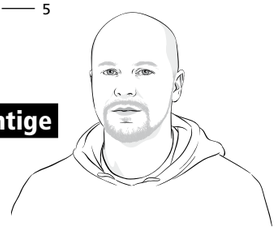






Josha, SIP beantwortet:

Wie finde ich die richtige Druckstufe?



Zuerst muss die Federvorspannung richtig eingestellt sein. Dann Kabelbinder um die polierte Kolbenstange ziehen und ganz bis zum Abstreifer schieben. Dann fährt man eine Runde. Jetzt schauen, bis wohin der Kabelbinder verschoben wurde. Ist er fast komplett bis zum Ende der Kolbenstange verschoben worden, so ist die Einstellung perfekt. Wurde er weniger verschoben, so kann man den Dämpfer noch weicher einstellen, damit der komplette Hub des Dämpfers ausgenutzt wird, und dadurch Stöße bestmöglich geschluckt werden



Fahrwerk Stoßdämpfer Largeframe

Als Largeframes bezeichnen wir alle Modelle ab der Vespa 125 VNA/150 VBA mit – im Gegensatz zu den Smallframes – „großen" Rahmen. Bei den Modellen Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR/Super/TS/150 VBA/VBB/GL/ Sprint/V/Super/Rally war die Feder noch separat vom Stoßdämpfer. Ab der Vespa 160 GS/180 SS/P125-150X/ P200E und allen jüngeren Modellen wurden dann der Stoßdämpfer mit der integrierten Feder verbaut. Bei den hinteren Largeframe Stoßdämpfern waren Dämpfer und Feder immer kombiniert. Die Stoßdämpfer der Vespa 125 VNA/VNB1-4T/150 VNB/VBB1-2T 1°/160 GS 1° Modelle wurden noch ohne Distanzmutter verbaut. Danach glich man die unterschiedlichen Fahrzeughöhen mit Distanzmuttern aus.

Feder Lenksäule/Stoßdämpfer

für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/´98/ MY/T5

Der **Stoßdämpfer** ist das zentrale Element des Fahrwerks und ein sicherheitsrelevantes Bauteil. Ist dieser defekt oder wird ein nicht der Fahrweise entsprechender Stoßdämpfer verwendet, kann dies zu bösen Überraschungen führen. Zu weiche Stoßdämpfer können leicht durchschlagen oder einen in Kurven oder hohen Geschwindigkeiten das Fürchten lehren. Es muss nicht immer gleich ein neuer Stoßdämpfer sein. Wenn der Dämpfer noch einwandfrei funktioniert, reicht es, die im Laufe der Jahre durchgeschlagene **Stoßdämpferfeder** auszutauschen. Wir führen Federn für Lenksäulen (für getrenntes Federn-/Dämpfersystem) und für die originalen Stoßdämpfer. Die **Standard Federn** von **PIAGGIO** oder anderen Herstellern entsprechen den original verbauten. Die **Sport Federn** sind härter und eigen sich sehr gut für Zweimannbetrieb, Touren oder getunte Roller. Die SIP Federn liegen zwischen den STO und den Standard Federn. Besonders auf Wide- und Largeframemodellen sind die STO Federn eine hervorragende Ergänzung. Die Federn sind meist phosphatiert, verzinkt, lackiert oder verchromt.

FAZIT Verbessert in der Sportversion das Fahrwerk und schont dabei den Geldbeutel.

SIP-TIPP Die 180mm Feder verleiht den GS/GL/etc. Modellen eine sportlichere Optik. Silentgummis für Stoßdämpfer mitaustauschen!

SIP-COMMUNITY **User „Sigi" zu Art-Nr. 71110000:**
„Härter und gut – gibt Halt beim Bremsen!"

SIP-COMMUNITY **User ThomasN zu SIP Feder Art.-Nr. 17910900:**
„Auch zu zweit – schrammt den Sito Plus beim Abbiegen nicht mehr, wenn man hinten mal die Feder tauscht!"



Feder Lenksäule, vorne			Feder	Länge	Art.-Nr.	€
Standard	PIAGGIO	für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB	verzinkt	155 mm	71112000	33,00
Sport	STO	für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB, Härte L, 33% härter	verzinkt	155 mm	71110000	35,00
Standard	PIAGGIO	für Vespa 150 GL/Sprint VLB1T -> 14977	verzinkt	195 mm	71102000	32,00
Sport	STO	für Vespa 150 GL/Sprint VLB1T -> 14977, Härte L, 33% härter	verzinkt	180 mm	71100000	35,00
Sport	STO	für Vespa 150 GL/Sprint VLB1T -> 14977, Härte L, 33% härter	verzinkt	190 mm	71090000	37,00
Standard	PIAGGIO	für Vespa 125 GT/GTR/Super/TS/150 Sprint VLB1T 14978->/V/Super/Rally/P150S	verzinkt	165 mm	71081000	45,00
Standard	REPRO	für Vespa 125 GT/GTR/Super/TS/150 Sprint VLB1T 14978->/V/Super/Rally/P150S	verchromt	170 mm	71082000	31,00
Sport	STO	für Vespa 125 GT/GTR/Super/TS/150 Sprint VLB1T 14978->/V/Super/Rally/ P150S, Härte: L, 33% härter	verzinkt	165 mm	71080000	37,00



Feder Stoßdämpfer, vorne			Feder	Länge	Art.-Nr.	€
Standard	MEC EUR	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5, Ø 51mm	grau	240 mm	19630400	14,90
Sport	BITUBO	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5, Ø 50mm, Härte L	rot	245 mm	70100000	39,00
Sport	SIP	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5, Ø 52mm, Härte XL	verzinkt	240 mm	70071000	32,00
Sport	STO	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5, Ø 54mm, Härte XXL	verzinkt	240 mm	70070000	33,00



Feder Stoßdämpfer, hinten			Feder	Länge	Art.-Nr.	€
Standard		125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS2°/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5	grau	235 mm	17910900	9,90
Sport		125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS2°/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5, Härte XL	chrom	246 mm	70074000	27,60
Sport	STO	125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS2°/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5, Härte XXL	verzinkt	240 mm	70080000	29,00
Sport	SIP	125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS2°/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5, Härte XL	verzinkt	243 mm	70731000	34,00

Distanzmutter Stoßdämpfer



Distanzmutter Stoßdämpfer	Maße	Art.-Nr.	€
für Vespa 125-150 Super	H 26mm, ØM9	14987300	2,60
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 Sprint/V/180-200 Rally	H 42mm, ØM9	14987200	3,10
für Vespa P80-150X/PX80-200 E/Lusso 1°/P200E	H 52,5mm, ØM9	14987100	3,60
für Vespa PX80-200 E Lusso 2°/´98/MY/T5	H 48mm, ØM9	19934400	5,20

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Stoßdämpfer Standard, vorne & hinten

für Vespa 125 VNA–TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/P150S/ PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5/Cosa

Der Stoßdämpfer ist das zentrale Element des Fahrwerks und ein sicherheitsrelevantes Bauteil. Ist dieser defekt oder wird ein nicht der Fahrweise entsprechender Stoßdämpfer verwendet, kann dies zu bösen Überraschungen führen. Zu weiche Stoßdämpfer können leicht durchschlagen oder einen in Kurven oder hohen Geschwindigkeiten das Fürchten lehren. Ein defekter Stoßdämpfer geht zu Lasten des Fahrtkomforts und der Sicherheit. Diesen erkennt man entweder daran, das bei Belastung nur noch die Feder arbeitet (zu schnelles Ausfedern), oder an offensichtlichen Flüssigkeitsverlustspuren um die Dämpferstange. Abhilfe schafft hier nur noch ein neuer Dämpfer.

Die Standard Stoßdämpfer entsprechen in Härte und Optik den originalen. Modellabhängig werden sie mit/ohne Feder und mit/ohne Abdeckkappe geliefert.

Christian, SIP beantwortet:

Mein Vorderreifen hat Schuppen wie ein Fisch. Was geht da ab?



Diese Sägezahnbildung kann durch einen defekten Stoßdämpfer kommen. Das Rad springt unkontrolliert. Es kommt zu einer unregelmäßigen Schrägabnutzung. Unbedingt Reifen und Stoßdämpfer tauschen. Sonst kann ein Reifenflattern böse Folgen haben.



Gummipuffer Stoßdämpfer, hinten, oben

für Vespa 50-125/PV/ET3/ 125 VNA-TS/ 150 VBA-T4/ 160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/ Lusso/´98/MY/T5

PIAGGIO, Art.-Nr. 60535000 12,80 €
REPRO, Art.-Nr. 60536000 6,00 €

Die **CARBONE** Stoßdämpfer sind Made in Italy und überzeugen durch eine sehr hohe Qualität. Die Standard CARBONE sind etwas straffer als das Originalfahrwerk - ein Top Original Ersatz in dezenter Optik und das zu einem sehr guten Preis-/Leistungsverhältnis.

Die **PASCOLI** und **NEGRO** Dämpfer sind eine Augenweide und erste Wahl für alle, die eine Vespa restaurieren. Ebenso wie die Premium Stoßdämpfer sind sie von sehr hoher Qualität und entsprechen exakt den originalen.

Von **PIAGGIO** gibt es die Originalstoßdämpfer in gewohnter Qualität. Top Ersatz! Die **STELLA** Stoßdämpfer von **LML** werden von vielen unserer Kunden bevorzugt. Sie sind stabiler und härter gefedert als italienische. Indische Straßen sind eben schlechter als unsere, daher brauchen sie auch bessere Standard-Stoßdämpfer.

Hinweis: Die hinteren Stoßdämpfer wurden bei den Vespa 125 VNA/ VNB1-4T/150 VNB/VBB1-2T 1°/160 GS 1° Modellen noch ohne Distanzmutter verbaut. Es können in diese Modelle auch die Stoßdämpfer der PX & Co. verbaut werden, wenn eine entsprechende Distanzmutter verwendet wird. Der Stoßdämpfer der 2011er Vespa ist um 2,5cm länger als die übrigen PX Stoßdämpfer. Dadurch kann man ohne Distanzmutter fahren und erhält ein stabileres Fahrverhalten. Die Stoßdämpfer gibt es mit unterschiedlichen Federn und Körpern: phosphatiert, verzinkt, lackiert oder verchromt.

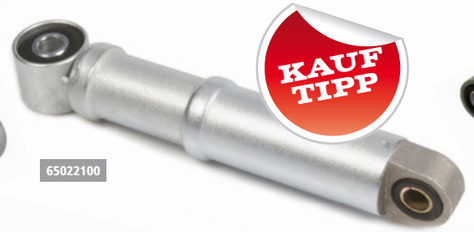
FAZIT Ein neuer Stoßdämpfer ist Pflicht für jeden größeren Kundendienst oder jede Restauration.

SIP-TIPP Gleich neue Silentgummis und Distanzmutter mitbestellen.

SIP-COMMUNITY User „Thilo“ zu Art.-Nr. 65022100: „Wenn’s schwammig ist und die Straßenlage mehr als zu wünschen übrig lässt, einfach mal einen neuen Dämpfer und Feder rein…schon läuft’s wieder!“

SIP-COMMUNITY User „schoko.baer“ zu Art.-Nr. 17910800: „Quali gut, Preis/Leistung in Ordnung!“


65022000


65022100


65022401


65022200


65022300


65027500

Stoßdämpfer Standard, vorne		Körper	Abdeckkappe	Länge	Art.-Nr.	€
	für Vespa 125 VNA–TS/150 VBA-Super/Rally/P150S	silber	grau	175/210 mm	65022000	25,00
CARBONE	für Vespa 125 VNA–TS/150 VBA-Super/Rally/P150S, verstärkt	silber	grau	175/210 mm	65022400	35,00
RMS	für Vespa 125 VNA–TS/150 VBA-Super/Rally/P150S	silber	-	175/210 mm	65022100	45,00
CARBONE	für Vespa 125 VNA–TS/150 VBA-Super/Rally/P150S, verstärkt	silber	-	175/210 mm	65022401	49,00
PREMIUM	für Vespa 125 VNA–TS/150 VBA-Super/Rally/P150S, Premium Qualität	silber	-	175/210 mm	65022200	99,00
PREMIUM	für Vespa 125 VNA–TS/150 VBA-Super/Rally/P150S, Premium Qualität	chrom	-	175/210 mm	65022300	99,00
PASCOLI	für Vespa 160 GS/180 SS	silber		230 mm	65027500	129,00


23292800


23292700

56380300


65028000

Stoßdämpfer Standard, vorne		Körper	Feder/Abdeckkappe	Länge	Art.-Nr.	€
	für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/T5	verzinkt	grau	255 mm	23292800	39,00
CARBONE	für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/T5	verzinkt	grau	255 mm	23292500	53,00
STELLA	für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/T5	chrom	schwarz	255 mm	23292700	62,00
PIAGGIO	für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/T5	verzinkt	grau	255 mm	23292810	75,00
PREMIUM	für Vespa T5, passt auch für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso	verzinkt	schwarz	255 mm	23292400	62,00
CARBONE	für Vespa PX´98/MY/´11	verzinkt	rot	245 mm	56380400	53,00
PIAGGIO	für Vespa PX´98/MY/´11	verzinkt	schwarz	245 mm	56380300	78,00
FA	für Vespa Cosa 125-200	schwarz	schwarz	255 mm	65028000	69,00


24670000


24671000


24662000


24662200


17910800


20456028


26814140

Stoßdämpfer Standard, hinten		Körper	Feder	Länge	Art.-Nr.	€
BAJAJ	für Vespa 125 VNA/VNB1-4T->114713/150 VNB/VBB1-2T->172369/160 GS VSB1T->0032157	schwarz	schwarz	390 mm	24670000	42,00
CARBONE	für Vespa 125 VNA/VNB1-4T->114713/150 VNB/VBB1-2T->172369/160 GS VSB1T->0032157	schwarz	schwarz	390 mm	24671000	62,00
NEGRO	für Vespa 125 VNA/VNB1-4T->114713/150 VNB/VBB1-2T->172369/160 GS VSB1T->0032157	phosphatiert	phosphatiert	390 mm	24672000	69,00
CARBONE	für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS2°/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5, ohne Feder	schwarz/ silber	-		24662000	29,00
	für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS2°/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5, ohne Feder	chrom	-		24662200	34,00
	für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS2°/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5	schwarz	schwarz	335 mm	17910800	41,00
RMS	für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS2°/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5	silber	schwarz	335 mm	20456028	47,00
CARBONE	für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS2°/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5	schwarz	schwarz	335 mm	17910700	52,00
NEGRO	für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS2°/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5	phosphatiert	phosphatiert	335 mm	17910600	69,00
PIAGGIO	für Vespa PX 2011 passt auch für für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS2°/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5	schwarz	schwarz	350 mm	17910901	79,00
PIAGGIO	für Vespa Cosa 125-200, ohne Feder	phosphatiert	-		26814150	59,00
PIAGGIO	für Vespa Cosa 125-200	verzinkt	schwarz	415 mm	26814140	99,00

Stoßdämpfer Sport, vorne & hinten §

für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS 2°/180 SS/Rally/ PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5

Sport Stoßdämpfer sind gute Allround-Federbeine mit einer verstärkten Feder und einer größeren Dämpferpatrone. Sie bieten eine deutliche Fahrwerksverbesserung zum günstigen Preis. Bei einigen Sport-Stoßdämpfern lässt sich die Federvorspannung schnell und in verschiedenen Stufen optimal auf den aktuellen Bedarf einstellen. Allerdings besitzen diese Stoßdämpfer zum Teil kein TÜV-Gutachten.

Die **CARBONE** Stoßdämpfer sind Made in Italy und überzeugen durch eine sehr hohe Qualität. Die Federvorspannung der Sport CARBONE lässt sich 3-fach verstellen. Die Dämpfer gibt es in 3 verschiedenen Farbkombinationen, und das zu einem sehr guten Preis-/Leistungsverhältnis.

Die **YSS X-Pro Serie** überzeugt durch ihre stufenlose Federvorspannung. Sie sind auch eine der wenigen Sportstoßdämpfer mit TÜV-Gutachten. Legalität für den kleinen Geldbeutel und damit eine echte Alternative zu den BITUBOs.

FREIT Wer mehr als 60 kg wiegt oder öfter mal zu zweit fährt, weiß härtere Stoßdämpfer zu schätzen. Kurven lassen sich schön fahren, Schlaglöcher lösen keine Panikattacken mehr aus und hohe Geschwindigkeiten sind sicher zu meistern.

SIP-TIPP Gleich neue Silentgummis und Distanzmutter mitbestellen.

SIP-COMMUNITY User CHIEMGAUVESPA zu Art.-Nr. 71030000: „Stoßdämpfer ist Top in Preis/Leistung und für den Zweimannbetrieb bestens geeignet. Habe ich schon oft verbaut."

SIP-COMMUNITY User „Bullett" zu Art.-Nr. 71003000: „Neues Fahrgefühl – Der Dämpfer funktioniert super und ist im Vergleich zu den Standarddämpfern ein echtes Muss! Einbau ging gut!"

Benni, SIP beantwortet:

Was ist die beste Federvorspannung?



Ist sie zu hart, federt der Dämpfer zu weit aus:. Unsensibles Handling, schlechter Komfort, Hinterradstempeln beim Bremsvorgang, das Federbein geht beim Ausfedern auf Anschlag, der Dämpfer wirkt wie blockiert. Ist sie zu weich, sinkt der Roller zu weit ein, das Federbein geht im Bremsvorgang häufig auf Anschlag.





Stoßdämpfer Sport, vorne		Körper	Feder	Länge	Art.-Nr.	€
CARBONE	für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/´98/MY/´11/T5, Federvorspannung 3-fach	rot	weiß	255 mm	71002000	62,00
CARBONE	für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/´98/MY/´11/T5, Federvorspannung 3-fach	rot	schwarz	255 mm	71003000	62,00
CARBONE	für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/´98/MY/´11/T5, Federvorspannung 3-fach	weiß/rot	weiß	255 mm	71017008	62,00
CARBONE	für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/´98/MY/´11/T5, Federvorspannung 3-fach	silber	silber	255 mm	71017007	62,00
YSS X-Pro	für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/´98/MY/´11/T5, Federvorspannung einstellbar, mit TÜV-Gutachten*	schwarz	schwarz	255 mm	YSS9042551	72,00

*gültig für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso

Stoßdämpfer Sport, hinten		Körper	Feder	Länge	Art.-Nr.	€
FA	für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS 2°/180 SS/Rally/PX80-200/PE/ Lusso/´98/MY/´11/T5, Federvorspannung: 5-fach	schwarz	schwarz	325 mm	71016000	52,00
CARBONE	für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS 2°/180 SS/Rally/PX80-200/PE/ Lusso/´98/MY/´11/T5, Federvorspannung: 3-fach	rot	weiß	345 mm	71030000	49,00
CARBONE	für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS 2°/180 SS/Rally/PX80-200/PE/ Lusso/´98/MY/´11/T5, Federvorspannung: 3-fach	weiß/rot	weiß	345 mm	71017004	55,00
CARBONE	für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS 2°/180 SS/Rally/PX80-200/PE/ Lusso/´98/MY/´11/T5, Federvorspannung: 3-fach	rot	schwarz	345 mm	71017000	55,00
CARBONE	für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS 2°/180 SS/Rally/PX80-200/PE/ Lusso/´98/MY/´11/T5, Federvorspannung: 3-fach	silber	silber	345 mm	71017003	55,00
YSS X-Pro	für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS 2°/180 SS/Rally/PX80-200/PE/ Lusso/´98/MY/´11/T5, Federvorspannung: 5-fach, mit TÜV-Gutachten *	grau	schwarz	340 mm	YSS5043402	55,00

Firmen-Feature

Carbone

Gut 30 Jahre nach der Firmengründung bezieht Carbone s.r.l. 2009 einen neuen, topmodernen Produktionssitz auf 2000m².

Die jahrzehntelange Erfahrung und das stetige Engagement der Mitarbeiter tragen nicht nur dazu bei, das Design der Produkte immer ausgefeilter zu machen, sondern ermöglichen es auch, dass mittlerweile täglich bis zu 15000 Stoßdämpfer in über 200 verschiedenen Ausführungen gefertigt werden können.

Die Fertigung der Stoßdämpfer und Spezialteile erfolgt aus rund 1000 Einzelkomponenten auf den zehn Arbeitsinseln des firmeneigenen Maschinenparks. Neben CNC Fräsen und Drehmaschinen finden sich dort auch hochtechnisierte Schweißroboter. Einen Überblick über einen Großteil des Sortiments kann man sich auf der Internetseite der Firma verschaffen.





§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Stoßdämpfer BITUBO, vorne & hinten

125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS 2°/180 SS/Rally/PX80-200/ PE/Lusso/˙98/MY/˙11/T5

Zu weiche Stoßdämpfer können leicht durchschlagen oder einen in Kurven oder hohen Geschwindigkeiten das Fürchten lehren. **Sport Stoßdämpfer** bewirken eine deutliche Fahrwerksverbesserung. BITUBO bietet Vespafahrern seit Jahrzehnten stylische und effektive Stoßdämpfer. Die große Rennerfahrung, die BITUBO speziell im Motorrad Grand-Prix gesammelt hat, fließt hier in die Entwicklung der Stoßdämpfer mit ein. Der hohe Qualitätsstandard von BITUBO wird durch die Prüfung eines jeden einzelnen Federbeins garantiert. BITUBO liefert auch für sehr viele Modelle TÜV-Teilegutachten an und ermöglicht so einen TÜV-abgesegneten Einsatz im Straßenverkehr. Für klassische Vespas gibt es folgende BITUBOS:

Sport: Das Einstiegsmodell von BITUBO ist ein speziell für die Vespa entwickelter hydraulischer Ölstoßdämpfer. Das PPS System (Progressiv Pressure System = progressives Dämpfungssystem) findet sich seit 2009 in allen BITUBO Dämpfern wieder und garantiert ein optimales Arbeiten im Soziusbetrieb. Die Feder ist progressiv, die Federvorspannung ist stufenlos einstellbar. Die Dämpfer werden mit TÜV-Gutachten geliefert.

Stoßdämpfer BITUBO Sport, vorne&hinten

für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS 2°/180 SS/Rally/ PX80-200/PE/Lusso/˙98/MY/˙11/T5

SIP-COMMUNITY User „tcpip" zu Art.-Nr. 70911700: „Sehr gute Verarbeitung!"

Klassik Sport: Dieser sehr schöne Stoßdämpfer war lange konkurrenzlos. Der mit Stickstoff gefüllte Gasdruckstoßdämpfer hat einen großen, externen Ausgleichsbehälter für optimales Dämpfungsverhalten auch bei hohen thermischen Belastungen. Die Druckstufe lässt sich 12-fach verstellen. Die Feder ist progressiv, die Federvorspannung ist stufenlos einstellbar. Die YAV/YZV Serie wird mit rotem Körper und roter Feder geliefert. Diese klassische Race Optik wurde leider von BITUBO eingestellt und wird seitdem nur für SIP exklusiv in Kleinserien aufgelegt. Alle Dämpfer werden mit TÜV-Gutachten geliefert.

Racing: Die YEV/YLV Stoßdämpfer lösen die Klassik Sport ab, entsprechen aber fast vollständig ihren Vorgängern. Der Körper ist nun in einem aggressiveren schwarz, die Druckstufeneinstellung wurde leicht geändert. Für einige Modelle gibt es bereits ein TÜV-Gutachten.

Hinweis: BITUBO-Stoßdämpfer sollten nicht mit Luft befüllt werden. Das Ventil am Stoßdämpfer dient nur der Erstbefüllung.

FREIT Sehr schöne Stoßdämpfer die jedes Vespafahrwerk deutlich verbessern.

SIP-TIPP Silentgummis austauschen, eine neue Stoßdämpferschraube hinten mitbestellen (PX Modelle benötigen die Schraube Art.-Nr. 87410000). Wer Stoßdämpfer optimiert, sollte sich auch eine Scheibenbremse gönnen.



Stoßdämpfer BITUBO Sport		Körper	Feder	Länge	Art.-Nr.	€
vorne	für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/T5, „YAB", mit TÜV-Gutachten *	rot	rot	260 mm	70901700	149,00
hinten	für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS 2°/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/˙98/MY/˙11/T5, „YZB", mit TÜV-Gutachten **	rot	rot	335 mm	70911700	152,00

* gültig für Vespa PX80-200/PE/Lusso
** gültig für Vespa 150 Sprint/ 200 Rally/ PX80-200/PE/Lusso

Stoßdämpfer BITUBO Klassik Sport, Spezial §

für Vespa 160 GS/180 SS/P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/T5

PX „tiefergelegt": Für absolute Dragster Race Fans bieten wir noch eine vordere tiefer gelegte Version an. Die Lenksäule senkt sich um 2,5cm tiefer und die PX bekommt einen deutlich aggressiveren Look. Ein TÜV Gutachten wird hier zwar mitgeschickt, dieses verliert jedoch aufgrund der Modifikation die Gültigkeit!

Vespa 160 GS/180SS: Mit einem speziellen Adapterkit lässt sich der YAV Stoßdämpfer in die Vespa 160 GS oder in die 180 SS verbauen. Das Ergebnis ist eine bessere Fahrwerksdynamik im „Plug&Play" System.



Stoßdämpfer BITUBO Klassik Sport, Spezial		Körper	Feder	Länge	Art.-Nr.	€
vorne	für Vespa 160 GS/180 SS, „YAV" by SIP, mit Adapterkit, §	rot	rot	200 mm	70031500	239,00
vorne	für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/T5, „YAV", by SIP, tiefergelegt, §	rot	rot	230 mm	70091000	239,00

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

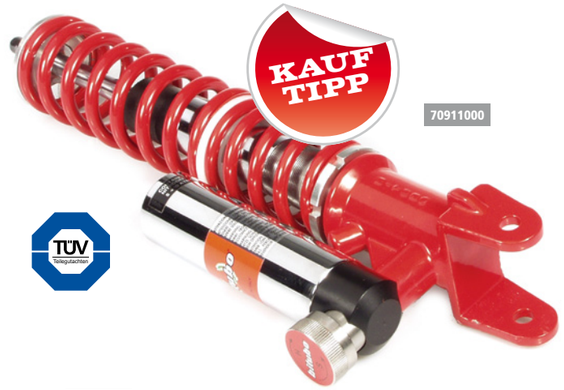
Stoßdämpfer BITUBO Klassik Sport, vorne & hinten

für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS 2°/180 SS/Rally/ PX80-200/PE/Lusso/˙98/MY/˙11/T5/Cosa

SIP-COMMUNITY User „Matlock77" zu Art.-Nr. 70911000:
„Was soll man da noch sagen. Fahrwerkdynamik wird dadurch super verbessert. Werde keine Vespa mehr ohne Bitubos fahren!!!

SIP-COMMUNITY User "peterlammers" über Art.-Nr. 70901000: "Mit den neuen Bitubos vorne und hinten liegt die PX wie ein Brett, auch bei Seitenwind nicht aus der Ruhe zu bringen. Ein großer Sicherheitsgewinn!"

SIP-COMMUNITY User "trojancod" über Art.-Nr. 70021000:
"Say goodbye to breaking dive! Nice."







Schraube

Wer eine GRIMECA Classic Scheibenbremse fährt, braucht diese Schraube zur Befestigung des Bitubos auf einer PX/T5

Art.-Nr. 99000001 3,00 €

Stoßdämpfer BITUBO Klassik Sport		Körper	Feder	Länge	Art.-Nr.	€
vorne	für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/T5, „YAV", mit TÜV-Gutachten *	rot	rot	255 mm	70901000	199,00
hinten	für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS 2°/180 SS/Rally/PX80-200/PE/ Lusso/T5, „YZV", mit TÜV-Gutachten **	rot	rot	335 mm	70911000	195,00
vorne & hinten	für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/T5, „YAV/YZV", mit TÜV-Gutachten *	rot	rot	235/335 mm	70021000	369,00
vorne	für Vespa PX125-200 E `98/MY/˙11, „YAV", §	rot	rot	245 mm	70906100	199,00
hinten	für Vespa PX125-200 E `98/MY/˙11, „YZV", §	rot	rot	335 mm	70911000	195,00
vorne & hinten	für Vespa PX125-200 E `98/MY/˙11, „YAV/YZV", §	rot	rot	245/335 mm	70021002	375,00
hinten	für Vespa Cosa 125-200 1/2, „YZV", mit TÜV-Gutachten	rot	rot	410 mm	70415000	199,00

* gültig für Vespa PX80-200/PE/Lusso
** gültig für Vespa 150 Sprint/V/ 200 Rally/ PX80-200/PE/Lusso



Stoßdämpfer BITUBO Racing, vorne & hinten §

für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS 2°/180 SS/Rally/ PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11/T5/Cosa

Der Klassik Dämpfer jetzt in schwarzer Race-Optik. Stoßdämpfer mit Gasdruck-Dämpfungssystem, einstellbarer Federvorspannung, beschichteter progressiver Feder in roter Racing-Optik, schwarzer Ausgleichsbehälter und Aufnahme. Zudem wurde das 12-Klick Druckstufeneinstellungssystem optisch geändert. Auch die Racing Version können wir als günstigere Kits anbieten. Bitte beachtet das zum Teil nur die vorderen mit TÜV Gutachten geliefert werden!

Racing YEV/YZV: Gasdruckstoßdämpfer, Stickstoff befüllt, mit Ausgleichsbehälter, Farbe Körper: schwarz, Farbe Feder: rot, Aufnahme: Gewinde/Gabel, Federvorspannung: einstellbar, Druckstufe: 12-fach einstellbar

SIP-COMMUNITY User „worbits“ zu Art.-Nr. 70124100: „Guter Klassiker…die Optik war schon immer über alles erhaben, und man kann den Dämpfer einstellen und trotzdem noch den alten Kotflügel fahren.“



70405500



70901500

70911500

70907110

70415500

70415500

70415500

Stoßdämpfer BITUBO Racing		Körper	Feder	Länge	Art.-Nr.	€
vorne	für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/T5, „YEV“, mit TÜV-Gutachten *	schwarz	rot	235 mm	70901500	219,00
hinten	für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS 2°/180 SS/Rally/PX80-200/ PE/Lusso/T5, „YLV“, §	schwarz	rot	335 mm	70911500	219,00
vorne & hinten	für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/T5, „YEV/YLV“, mit TÜV-Gutachten für vorne *	schwarz	rot	235/335 mm	70124002	409,00
vorne	für Vespa PX125-200 E `98/MY/`11, „YEV“, §	schwarz	rot	245 mm	70994001	224,00
hinten	für Vespa PX125-200 E `98/MY/`11, „YLV“, §	schwarz	rot	335 mm	70907110	224,00
vorne & hinten	für Vespa PX125-200 E `98/MY/`11, „YEV/YLV“, §	schwarz	rot	245/335 mm	70124003	419,00
vorne	für Vespa Cosa 125-200 1/2, „YEV“, mit TÜV-Gutachten	schwarz	rot	265 mm	70405500	219,00
hinten	für Vespa Cosa 125-200 1/2, „YLV“, §	schwarz	rot	410 mm	70415500	219,00
vorne & hinten	für Vespa Cosa 125-200 1/2, „YEV/YLV“, mit TÜV-Gutachten für vorn *	schwarz	rot	265/410 mm	70124004	409,00

* gültig für Vespa PX80-200/PE/Lusso

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



Vespa Club Vicenza

Der Vespa Club Vicenza ist einer der ältesten Vespa Clubs überhaupt. Praktisch direkt nach der Produktion der ersten Vespa entstand auch schon ein aktiver Club rund um die kleinen Zweiräder. In den 70er Jahren, als die Vespa weniger populär wurde und viele auf ein komfortableres Auto umstiegen, wurde es ruhiger um den Traditionsverein. Erst 1996 reaktivierten 5 junge Rollerfahrer den Vespa Club Vicenza wieder. Mittlerweile sind es über 180 Mitglieder, die sich einmal die Woche treffen. Die Truppe um Präsident Fabrizio Caoduro ist sehr quirlig und organisiert eine ganze Reihe von Events und Ausfahrten jedes Jahr: Dolomiten-Run, Rally Gran Turismo, Snow Rally, European Tour nach Amsterdam, Berlin, Prag, Ausfahrten nach Griechenland, Dänemark, Elba, Sardinien und vieles mehr. Wir vom SIP Scootershop Team pflegen mit den Jungs aus Vicenza seit Jahren eine enge Freundschaft und man besucht sich regelmäßig, meist mit der Vespa. Nicht vergessen werden darf die unglaubliche Sammlung an raren und seltenen, oft original erhaltenen, teils perfektest restaurierten Vespas der Clubmitglieder.

Vespaclub Vicenza

www.vespaclubvicenza.com



Stoßdämpfer SIP Performance, vorne & hinten §

für 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/ PE/Lusso/˙98/MY/˙11/T5

Aus deutscher Entwicklung können wir nun ein neuzeitliches und wegweisendes Fahrwerk präsentieren, welches die Vespa zielsicher in das „Hier und Jetzt" katapultiert! Die **SIP PERFORMANCE Stoßdämpfer-Serie** aus präzise CNC gefrästen Bauelementen, fast unbegrenzten Einstellmöglichkeiten und vielen weiteren Gimmicks sind das Ergebnis. In die Entwicklung floss unsere ganze Erfahrung aus über 25 Jahre Rollerfahren. Vor der Serienproduktion wurden die SIP Performance Stoßdämpfer sogar beim Kupplungs- und Fahrwerksspezialisten Sachs (seit 2001 ZF Friedrichshafen AG) in Schweinfurt getestet. Als Vergleichsobjekte dienten Bitubos und ähnliche Gasdruckstoßdämpfer. Das Testergebnis untermauerte unsere Vorarbeit und die Idealvorstellung eines Vespa Stoßdämpfers.

Features wie stufenlose Federvorspannung, eine echt progressive Feder und einstellbare Zugstufen sind nur ein Teil der durchdachten Eigenschaften. Technische Finessen wie eine 12,5mm starke Hubstange, gehärtete Materialien und ein zusätzlicher Führungsteller für die obere Gummilagerung sorgen spürbar für mehr Stabilität im Fahrwerk. Hochwertige Materialien sind genauso selbstverständlich, wie präzise und detailgetreue CNC Fertigung und ein perfektes Finish inkl. Oberflächenschutz.

Federvorspannung: Die stufenlose Federvorspannung gestattet die Stoßdämpferfeder in der Grundeinstellung härter vorzuspannen, - den einfedernden Kräften wird so schon frühzeitig Paroli geboten. Die Federvorspannung erfolgt über 2 Konterringe, die gut gekontert wirksam eine Sicherheit gegen ungewolltes Verstellen garantiert. Einstellwerkzeug ist selbstverständlich und wird mitgeliefert.

Progressive Feder: Zusätzlich sind unsere Stoßdämpfer noch mit einer progressiven Feder ausgestattet, hier werden die Abstände der Federwindungen zueinander geringer (progressiv). Nur progressiv gewickelte Federn erlauben ein wirklich komfortables Ansprechverhalten beim Bremsen, Fahren mit Gepäck oder im Zweimannbetrieb, d.h. die Feder spricht anfänglich sehr fein an und wird bei weiterem Zusammenfedern/ Belasten „härter".

Zugstufeneinstellung: Die Zugstufeneinstellung rundet das Gesamtbild positiv ab und beeinflusst das Ausfederverhalten des Stoßdämpfers, d.h. diese reguliert z.B. das Ansprechverhalten beim Überfahren von Fahrbahnunebenheiten, Bodenwellen und ganz klar auch bei Bremsungen. Hier stehen euch, je nach Modell zwischen 10 und 20 Einstellungsmöglichkeiten („Klicks") der Zugstufe zur Verfügung. Beim Drehen der Zugstufeneinstellung im Uhrzeigersinn nimmt die Dämpfung zu, bei Drehung entgegen dem Uhrzeigersinn nimmt sie ab (Ansichtrichtung= Draufsicht).

Info: Bei den Grimeca Scheibenbremsen muss die Stoßdämpferaufnahme leicht nachbearbeitet werden. Die werkseitige Kunststoffbeschichtung hat teilweise sehr große Fertigungsschwankungen in der Dicke der Beschichtung. Problemlos und schnell selbst gemacht.

FAZIT Eine gelungene Alternative zu den herkömmlichen Stoßdämpfern, die nicht nur durch die technischen Features, sondern auch durch Style und Verarbeitungsqualität besticht.

SIP-COMMUNITY **Mike Betz, German Scooter Forum, August 2010: „ Am Wochenende war ja der Berlin GP auf einer Strecke, die eigentlich nur aus Bodenwellen und Löchern besteht. Ich hab beide Rennläufe ohne Probleme gewonnen und hab mit Abstand die beste Zeit auf ner Einheitsklasse rausgefahren, war mit dem Fahrwerk sogar schneller als die meisten Falcs und Quattrinis! Das lag aber meiner Meinung nach voll und ganz am Fahrwerk. Nach ein bissl Einstellungsarbeit hab ich ALLES quasi weggebügelt.. absolute Ruhe im Fahrwerk .. der hintere SIP Performance Dämpfer mit der „-20%" Feder ist die Macht!"**

SIP-COMMUNITY **Dirk Schlemme, Redakteur Rollerzeitschrift VESPINA - August˙2010: „Die Performance-Dämpfer habe ich inzwischen bei einigen Vespas von guten Bekannten verbaut und alle sind schwer begeistert, für mich derzeit das Beste, was auf dem Markt für PX erhältlich ist."**

SIP-COMMUNITY **Scooter&Sport. Mär/Apr, 2/2010 - SIP Performance PX/ T5 - BESSER FEDERN: „High Tech aus deutscher Fertigung mit stufenlos einstellbarer Federvorspannung und 20facher Verstellung der Zugstufe (Ausfedern). Perfektes Finish, hochwertige Oberflächen und CNC-gefräste Bauteile aus Aluminium lassen Kenner mit der Zunge schnalzen."**























Stoßdämpfer SIP Performance		Körper	Feder	Länge	Art.-Nr.	€
vorne	für Vespa 160 GS/180 SS, Zugstufeneinstellung 10-fach, *	silber	schwarz	205 mm	73001FSB	149,00
vorne	für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/T5, Zugstufeneinstellung 20-fach	schwarz	schwarz	245 mm	72000FBB	139,00
hinten	für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS 2°/180 SS/Rally/ PX80-200/PE/Lusso/˙98/MY/˙11/T5, Zugstufeneinstellung 20-fach	schwarz	schwarz	340 mm	72000RBB	139,00
vorne&hinten	für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/T5, Zugstufeneinstellung 20-fach	schwarz	schwarz	245/340 mm	72000PBB	269,00
vorne	für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/T5, Zugstufeneinstellung 20-fach	silber	schwarz	245 mm	72000FSB	139,00
hinten	für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS 2°/180 SS/Rally/ PX80-200/PE/Lusso/˙98/MY/˙11/T5, Zugstufeneinstellung 20-fach	silber	schwarz	340 mm	72000RSB	139,00
vorne&hinten	für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/T5, Zugstufeneinstellung 20-fach	silber	schwarz	245/340 mm	72000PSB	269,00
vorne	für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/T5, Zugstufeneinstellung 20-fach	silber	rot	245 mm	72000FSR	139,00
hinten	für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS 2°/180 SS/Rally/ PX80-200/PE/Lusso/˙98/MY/˙11/T5, Zugstufeneinstellung 20-fach	schwarz	rot	340 mm	72000RSR	139,00
vorne&hinten	für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/T5, Zugstufeneinstellung 20-fach	schwarz	rot	245/340 mm	72000PSR	269,00

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZUR NUTZUNG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

ALLE PREISANGABEN STAND 04/2012, INKL. 19% MWST. ZZGL. VERSAND, SIEHE LETZTE SEITE **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM**

Feder SIP Performance
Stoßdämpfer vorne & hinten

Die **SIP Performance** Stoßdämpfer 2010 wurden mit XL Federn ausgeliefert. Einige Fahrer aus der Rennserien haben sich weichere **Federn** gewünscht um das Fahrwerk noch besser abstimmen zu können. Die Federn der Härte M sind etwa 20% weicher als die XL.

Der bewusst niedrige Preis macht einen Härte- oder Farben bedingten Federwechsel attraktiv!

FREIT Perfekte Abstimmung möglich: optisch wie fahrwerkstechnisch!

Feder Stoßdämpfer SIP Performance		Länge [mm]	schwarz	rot	weiß	€
vorne	Härte: M	165	72005FB	72005FR	72005FW	19,00
vorne	Härte: XL	160	72000FB	72000FR	72000FW	19,00
hinten	Härte: M	179	72005RB	72005RR	72005RW	19,00
hinten	Härte: XL	172	72000RB	72000RR	72000RW	19,00



72000RB 72000RR 72000RW 72000FW

Ersatzteile SIP Performance
Stoßdämpfer

Werkzeug Stoßdämpfer: SIP Werkzeug zur Einstellung der Federvorspannung an SIP Performance Stoßdämpfer. Passt auch für BITUBO Stoßdämpfer.

Passscheiben-Set: **Sollte ein Spiel zwischen Stoßdämpfer und Aufnahme** vorhanden sein, dieses mit dem Passscheiben-Set 0,25 und 0,5mm für vorne und einer Beilagscheibe für die hinteren ausgleichen.

Stoßdämpfer Adapter „Tieferlegung“: Die Einstellschraube der Zugstufe und die Stoßdämpferaufnahme werden durch den Stoßdämpferadapter ersetzt. Das senkt den Stoßdämpfer um 5cm.

Dichtsatz SIP Performance Stoßdämpfer: Wellendichtring und Dichtscheiben – alles was man zur Revision des vorderen und hinteren PX SIP Performance Stoßdämpfers benötigt.

Schraubenkits: Schraubenkits in gelasertem „SIP“ Design – inkl. Sprengringen und selbstsichernden Muttern. Werden zum Stoßdämpfer dazu geliefert aber ein netter Gimmik für nicht SIP Performance Fahrer!

Ersatzteile SIP Performance Stoßdämpfer	Art.-Nr.	€
Werkzeug SIP zur Einstellung der Stoßdämpfer Federvorspannung	73000500	8,50
Passscheiben-Set Stoßdämpfer SIP Performance, vorne & hinten, 0,2 & 0,48mm	72000FP	2,80
Stoßdämpferadapter SIP Performance zur Tieferlegung um ca. 5cm vorne, für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5 vorne	72000FA	47,00
Dichtsatz Stoßdämfper SIP Performance vorne/ hinten, inkl. Wellendichtringe	72000FO	15,00
Schraubenkit SIP für Stoßdämpfer vorne, unten, M8x40	15594700	9,90
Schraubenkit SIP für Stoßdämpfer hinten, unten, M9x65	15594500	8,90



73000500

72000FP

72000FA

72000FO

15594700

Alex, SIP beantwortet:

Was ist die richtige Zugstufe?



Wenn man nach persönlichem Empfinden die Zugstufe lieber weicher wählt, dann aber das Fahrzeug nachwippt und sich schwammig anfühlt, sollte man die Zugstufe härter einstellen

Ist die Zugstufe zu hart eingestellt, äußert sich das bei wiederholten Bodenwellen dadurch, dass das Rad nicht mehr schnell genug ausfedert, bevor die nächste Bodenwelle kommt. Somit sinkt der Dämpfer immer mehr ein – bis zum Ende des Hubs – und das Rad fängt an zu springen, weil der Dämpfer auf Anschlag geht.

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

9000km durch Wüste

„Ich muss sagen, die SIP Performance Stoßdämpfer haben sich großartig bewährt. 9000km durch Wüste und Steppe und härteste Straßenbedingungen mit einem Fahrzeuggewicht nahe 300km sind das, was ich harte Testbedingungen nenne. Und die Dinger haben nach dem Trip genau so zuverlässig gearbeitet wie zuvor - eigentlich kaum zu glauben!“

Magnus Knutsen Bjørke, Oslo



Vespa PX200 mit SIP Performance Stoßdämpfer auf der Rally Budapest, Ungarn - Bamako, Mali, Afrika, Januar 2012

Stoßdämpfer YSS E-SERIE, hinten



für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS 2°/180 SS/Rally/ PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11/T5

Das **E-Serie** Gasdruck Federbein ist mit Stickstoff und Öl befüllt. Ein sensibles Ansprechverhalten und gute Standfestigkeit sind die Vorzüge dieses stufenlos einstellbaren Stoßdämpfers. Das aus Alu gefertigte Federbein kommt mit einem 30mm Kolbendurchmesser und einer 12mm Kolbenstange

Stoßdämpfer YSS E-SERIE		Körper	Feder	Länge	Art.-Nr.	€
hinten	für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS 2°/180 SS/Rally/PX80-200/PE/ Lusso/`98/MY/`11/T5, mit TÜV-Gutachten*	silber/gold	schwarz	340 mm	YSS6053402	145,00

*gültig für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso

Stoßdämpfer BGM PRO SC §



für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS 2°/180 SS/Rally/ PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11/T5

Die **BGM PRO SC Stoßdämpfer** überzeugen nicht nur in Sachen Qualität und Funktion, auch die CNC Optik trifft, wie bei unseren SIP Performance Stoßdämpfern, den Geschmack der Zeit. Die Dämpfer kommen mit einem externen Ausgleichsbehälter und einer 13,5mm Kolbenstange. Die Federvorspannung ist stufenlos einstellbar. Die vielen Einstellmöglichkeiten bieten dem Fahrer die Option, unterschiedlichste Fahrwerksergebnisse zu erzielen. So verfügt der **BGM Pro SC/F16** vorne über eine 16-fach, der **BGM Pro SC/F12** hinten über eine 12-fach separat einstellbare Zug- und Druckstufe. Und das bei einem guten Preis-/Leistungsverhältnis.

SIP-TIPP Ein straffes Fahrwerk braucht auch gute Bremsen: z.B. Scheibenbremse GRIMECA

Stoßdämpfer BGM PRO SC		Körper	Feder	Länge	Art.-Nr.	€
vorne	für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/`98/MY/`11/T5, F16	silber/grau	schwarz	255 mm	71017010	229,00
hinten	für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS 2°/180 SS/Rally/PX80-200/PE/ Lusso/`98/MY/`11/T5, F12	silber/grau	schwarz	330 mm	71017011	229,00

Stoßdämpfer Fournales, hinten §



für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS 2°/180 SS/Rally/ PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11/T5

Hier erobert ein Hersteller aus dem Flugzeugbereich heimlich den Roller-Dämpfermarkt, und das zu Recht. Beim **FOURNALES** verbindet sich extrem stylische Optik mit beeindruckender Präzisionstechnik zu einer Wunderwaffe im Dämpferbereich. Luftgefedertes System, progressive Charakteristik, leicht (durch fehlende Feder!), gute Verarbeitung, stylische Optik, einstellbar (über Luftpumpe), lieferbar in chrom. Gewicht: 600g!

SIP-COMMUNITY MOTORETTA März/April 2003:
„High Tech Stoßdämpfer (...), die Dank ihres einzigartigen Systems ohne Feder auskommen ..."

SIP-TIPP Für die optimale stufenlose Einstellung des Dämpfers empfiehlt sich die Anschaffung der Hochdruckpumpe von Fournales!

Stoßdämpfer FOURNALES		Körper	Feder	Länge [mm]	Art.-Nr.	€
vorne	für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/`98/MY/`11/T5	silber	-	255	70920000	259,00
hinten	für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS 2°/180 SS/Rally/PX80-200/PE/ Lusso/`98/MY/`11/T5	silber	-	w330	70930000	239,00
vorne & hinten	für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/`98/MY/`11/T5	silber	-	255/330	70940000	479,00
	Pumpe FORNALES für Stoßdämpfer, 0-30 bar				70931000	80,00

Stoßdämpfer MALOSSI RS24 §

für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS 2°/180 SS/Rally/ PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11/T5

Im Motortuning ist **MALOSSI** das Beste, was der Rollertuningmarkt derzeit zu bieten hat. So ist es selbstverständlich, dass MALOSSI sich auch bei der Fahrwerksoptimierung Gedanken gemacht hat. Seit Jahrzenten lässt MALOSSI durch PAIOLI die **„RS" Stoßdämpferserie**. Das Ergebnis sind Stoßdämpfer von einer unglaublichen Qualität und Präzision. Die Erfahrungen aus dem Rennsport fließen direkt in die Entwicklung ein. So können – neben den Rennsportbegeisterten – auch Alltags-Vespisti auf diese High-End-produkte zurückgreifen und nur davon profitieren. Dann natürlich aber ohne den Tüv-Segen.

RS24 - Der Sportliche: Der RS24 ist der Evergreen der Produktreihe und einer der Most-Wanted in der ESC und anderen Rennserien. Die Kompakte Bauweise verrät nicht das High-Tech-Innenleben. Die Dämpfung erfolgt in zwei unterschiedlichen Kammern, einer Gas- und einer Ölkammer. Dieses ausgeklügelte System ermöglicht den Verzicht eines externen Ausgleichsbehälters! Natürlich ist die Federvorspannung stufenlos und beim vorderen Dämpfer die Zugstufe 24-fach einstellbar. Mit der Umrüstlenksäule PK passen diese Dämpfer natürlich auch in die klassischen Smallframes.



Stoßdämpfer MALOSSI RS24		Körper	Feder	Länge	Art.-Nr.	€
vorne	für Vespa P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/T5	silber/schwarz	weiß	255 mm	M4614615	189,00
hinten	für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS 2°/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5	silber/schwarz	weiß	335 mm	M4614618	249,00
hinten	für Vespa PX125-200 E `98/MY/`11/LML Star 4T	silber/schwarz	weiß		M4615127	249,00



Stephan Hufschmied, SIP-Mann, Malossi Deutschland, Landsberg

Mr. Malossi Deutschland

Stephan arbeitet seit 2001 bei SIP Scootershop und ist einer der Wenigen, der noch im alten Firmengebäude tätig war. Angefangen vom Büro, über die Rücksendeabteilung, bis hin zur Händlerabteilung - Stephan war bisher in fast jedem SIP Bereich tätig. Aufgrund seiner langjährigen Branchenerfahrung betreut Stephan mittlerweile den kompletten Import der Traditionsmarke MALOSSI.

Auch Rollertechnisch steht Stephan dem Rest des Teams in nichts nach. ‚Learning by doing' ist seine Devise – daher schreckt er auch vor Tuning-Maßnahmen bei den großen Modern Vespas nicht zurück. „Schnell, schick, wartungsarm" sollte seine Vespa werden, daher ging Stephan beim Motor-Setup der GTS keine Kompromisse ein. Neben dem POLINI Super Speed Variator und PM Einspritzmodul kamen vor allem MALOSSI-Komponenten wie der „X-Kevlar" Keilriemen, die „Delta Clutch" Kupplung und der „V4-Head" Zylinderkopf zum Einsatz. Der Teufel steckt im Detail, daher verpasste Stephan seiner GTS zusätzlich den MALOSSI „Torsion Controller", einen „Red Sponge" Luftfiltereinsatz sowie Ventilfedern aus gehärtetem Titanium. „So kann ich locker mit den Jungs mit ihren aufgemotzten Oldies mithalten und bekomm keinen Krampf in der Hand vom Kuppeln" lacht Stephan. Damit dies so bleibt, testet Stephan fleißig die MALOSSI Produktneuheiten, als nächste Tuning-Maßnahme soll ein 282ccm Zylinder folgen.

Optisch fällt die Modern Vespa neben der Pfeil Design Lackierung im SIP Style auch mit weiteren Komponenten wie seitlichen Carbon-Abdeckungen und Chromeinsätzen in der Kaskade auf. Der getönter Flyscreen „Cruiser" und die Super Sport Sitzbank mit gerippter Oberfläche runden das Bild ab und geben der GTS die individuelle Note.

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

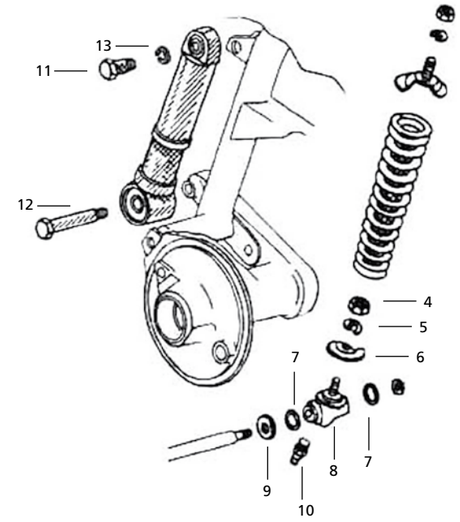
Stoßdämpfer Ersatzteile Largeframe

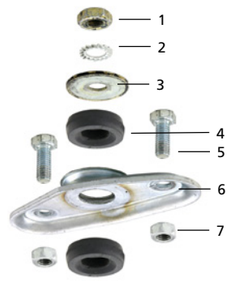
Kleinteile werden beim Stoßdämpferwechsel oft vergessen. Dabei bietet sich ein Austausch der bis dato hoch beanspruchten Gummiteile an. Der Aufwand und die Kosten halten sich beim direkten Austausch in Grenzen und man hat für lange Zeit Ruhe im Fahrwerkssektor.

Stoßdämpfer Ersatzteile vorne

für Vespa 125 V30-33/VM/VN/ACMA/Hoffmann C/150 VL/VB1/VD/VGLA/B/VGL1/GS		Art.-Nr.	€
1	Mutter M8	87180000	0,20
2	Sprengring M8	80005000	0,20
3	Federteller, vorne, oben	18335000	2,70
4	Mutter M9	20210000	2,20
5	Sprengring M9	16410000	0,80
6	Federteller, vorne, unten	18336000	1,60
7	O-Ring Federaufnahme, Stk	97497000	1,40
8	Federaufnahmekit, Eco	21976500	11,50
8	Federaufnahme, Eco	21976000	8,50
8	Federaufnahme	21976100	20,90
9	Unterlegscheibe Federaufnahme	13775000	2,50
10	Schmiernippel Fedraufnahme	19556100	2,00
11	Schraube M10x27, vorne, oben	87413000	3,00
12	Schraube M10x61, vorne, unten	87412000	2,90
13	Sprengring M10	16411000	0,50

für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11/T5/ Cosa		Art.-Nr.	€
1	Mutter M10x1,25mm	21210000	1,30
2	Sternscheibe, Ø10,5mm innen	12535000	0,70
3	Scheibe vorne, oben	17408800	1,10
4	Silentgummi Stoßdämpfer vorne	17408500	3,00
5	Schraube M8x22mm	43440000	0,90
6	Stoßdämpferankerplatte, vorne, oben	17480600	8,80
7	Mutter M8	87180000	0,20
	Sprengring M8	80005000	0,20
	Schraube M8x40, vorne, unten	14910400	1,50







Stoßdämpfer Ersatzteile hinten

für Vespa 125 VNB4T-TS/150 VBB2T-Super/160 GS 2°/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11/T5/Cosa		Art.-Nr.	€
1	Mutter Stoßdämpfer hinten, oben, M8x8mm	20008000	0,90
2	Sprengring M8	80005000	0,20
3	Gummipuffer hinten, oben	60536000	6,00
3	Gummipuffer PIAGGIO hinten, oben	60535000	12,80
4	Schraube Stoßdämpfer hinten, unten, M9x65	87410000	3,70
4	Schraube Stoßdämpfer hinten, unten, M10x65	15594000	2,40
5	Sprengring M9	16410000	0,80
5	Sprengring M10	16411000	0,50
6	Mutter M9	20109000	1,40
6	Mutter M10	15252000	1,80
7	Distanzmutter für Vespa 125-150 Super, H 26mm, ØM9	14987300	2,60
7	Distanzmutter für Vespa 125 GT/GTR/ TS/150 Sprint/V/180-200 Rally, H 42mm, ØM9	14987200	3,10
7	Distanzmutter für Vespa P80-150X/PX80-200 E/Lusso 1°/P200E, H 52,5mm, ØM9	14987100	3,60
7	Distanzmutter für Vespa PX80-200 E Lusso 2°/`98/MY/T5, H 48mm, ØM9	19934400	5,20





Die Abbildung zeigt zwar einen SIP Stoßdämpfer, die Ersatzteile passen aber auf alle Stoßdämpfertypen.

Stoßdämpferankerplatte SERIE PRO, vorne, oben §

Bei der Montage einer Scheibenbremse auf eine PK Lenksäule in Verbindung mit einem PX Stoßdämpfer benötigt man eine um 8mm versetzte **Stoßdämpferankerplatte.** Soll ein PK Stoßdämpfer Verwendung finden, benötigt man eine um 4mm versetzte Stoßdämpferankerplatte. Beide Kombinationen sind sehr beliebt bei der Aufrüstung von V50-125/ PV/ET3 und GTR/TS/Sprint/Rally mit Umrüstgabel. Bei dem Extremumbau auf 12" wird neben dem Umrüstkit und einem PX Stoßdämpfer eine um 16mm versetzte Stoßdämpferankerplatte benötigt, da die Lenksäule umgeschweißt/verdreht ist. Dann passt der Radaufstandspunkt wieder.

17480700



17480800



17480900



Stoßdämpferankerplatte SERIE PRO, vorne, oben	Art.-Nr.	€
bei Montage PX Scheibenbremse auf PK Lenksäule mit PK Stoßdämpfer	17480900	49,00
bei Montage PX Scheibenbremse auf PK Lenksäule mit PX Stoßdämpfer	17480700	43,00
bei Montage Umrüstkit GTS Felge auf PK Lenksäule mit PX Stoßdämpfer	17480800	43,00



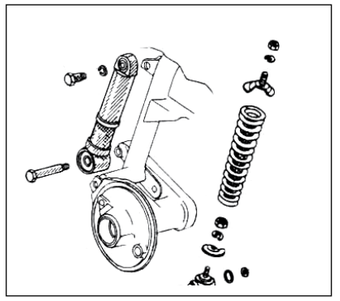
Silentgummi Stoßdämpferauge

Ideal zur Restaurierung des Original Stoßdämpfers.

vorne, oben, Art.-Nr. 30567000	5,90 €
vorne, unten, Art.-Nr. 13655400	6,70 €
hinten, unten, Art.-Nr. 57893150	13,40 €

ERSATZTEILKATALOG : EXPLOSIONSZEICHNUNGEN

Weitere Ersatzteile für Stoßdämpfer unter
www.sip-scootershop.com/ersatzteile





Stoßdämpfer APE vorne & hinten

für PIAGGIO APE 50-250/APE TM/APE MP/MPV/APE Car

Ein defekter Stoßdämpfer geht zu Lasten des Fahrtkomforts und der Sicherheit. Diesen erkennt man entweder daran, dass bei Belastung nur noch die Feder arbeitet (zu schnelles Ausfedern) oder an offensichtlichen Flüssigkeitsverlustspuren um die Dämpferstange. Abhilfe schafft hier nur noch ein neuer Dämpfer.

Oft sind die originalen Stoßdämpfer nicht mehr verfügbar. Unsere APE Stoßdämpfer von CARBONE ähneln dem Original und sind zu einem fairen Preis erhältlich.



Hersteller	Ausführung	Position	Stoßdämpfer APE	Länge	Körper	Feder	Art.-Nr.	€
CARBONE	Standard	vorne	für PIAGGIO APE Car/P2, inkl. Silentgummis	442 mm	schwarz	-	65033000	49,00
CARBONE	Standard	vorne	für PIAGGIO APE 50/FL/F2/FL3/Mix/APE 250, ink. Silentgummis	368 mm	schwarz	-	65032000	49,00
CARBONE	Standard	vorne	für PIAGGIO APE Car/Poker/TM P703/V Diesel, inkl. Silentgummis	418 mm	schwarz	-	65036000	49,00
CARBONE	Standard	vorne	für PIAGGIO APE MP500/550/600/MPV600/ P501/601/V, ohne Silentgummis	340 mm	schwarz	-	65034000	49,00
CARBONE	Standard	vorne	für PIAGGIO APE TM 602/703/V Benzin, inkl. Silentgummis	418 mm	schwarz	-	65035000	49,00
CARBONE	Standard	hinten	für PIAGGIO APE 50/FL/F2/FL3/Mix/APE 250, ink. Silentgummis	405 mm	schwarz	-	65030000	49,00
CARBONE	Standard	hinten	für PIAGGIO APE MP500/550/600/MPV600/ P501/601/V, ohne Silentgummis	390 mm	schwarz	-	65031000	49,00

Stoßdämpfer LAMBRETTA, vorne & hinten

Für vorne führen wir die einzige Fahrwerkslösung mit TÜV-Gutachten im Programm. Das BITUBO YDB Fahrwerk besteht aus zwei Gasdruckstoßdämpfern und passt auf die meisten Lambretta Modelle/Lenksäulen. Die Federvorspannung ist bequem über eine Rändelschraube stufenlos einstellbar. BITUBO liefert hier jedoch keine Plug&Play Lösung. Die untere Gabel-Stoßdämpferaufnahme muss an die Original Gabel durch Buchsen ausdistanziert werden. Für das Resultat jedoch ein geringer Aufwand.

Hinten führen wir als hochwertigen Hersteller CARBONE. Bei den Modellen 125 LI/150 LI/175 TV wurden ab der 3. Serie andere Stoßdämpfer verbaut. Deshalb unterscheiden wir bei den Artikeln zwischen 1./2./3. Serie.



Hersteller	Ausführung	Position	Stoßdämpfer Lambretta	Länge	Körper	Feder	Art.-Nr.	€
BITUBO	Race	vorne	für Lambretta 125 LI/Special/GP/DL/150 LI/Special/SX/GP/175 TV/200 TV/SX/GP/DL, „YDB" mit TÜV-Gutachten	219 mm	schwarz	rot	70909000	289,00
CARBONE	Standard	hinten	für Lambretta 125 LI (1.-2.Serie)/150 LI (1.-2.Serie)/175 TV (1.-2.Serie)	300 mm	schwarz	schwarz	22058101	59,00
MEC Eur	Standard	hinten	für Lambretta 125 LI (1.-2.Serie)/150 LI (1.-2.Serie)/175 TV (1.-2.Serie)	300 mm	schwarz	schwarz	22058100	65,00
CARBONE	Standard	hinten	für Lambretta 125 LI (3.Serie)/Special/GP/DL/150 LI (3.Serie)/ Special/SX/GP/175 TV (3.Serie)/200 TV/SX/GP/DL	305 mm	schwarz	schwarz	22058301	49,00
MEC Eur	Standard	hinten	für Lambretta 125 LI (3.Serie)/Special/GP/DL/150 LI (3.Serie)/ Special/SX/GP/175 TV (3.Serie)/200 TV/SX/GP/DL	305 mm	verzinkt	schwarz	22058300	79,00
CARBONE	Sport	hinten	für Lambretta 125 LI (3.Serie)/Special/GP/DL/150 LI (3.Serie)/ Special/SX/GP/175 TV (3.Serie)/200 TV/SX/GP/DL	305 mm	schwarz	schwarz	22058302	59,00

Technik Stoßdämpfer Teil 2
Motorroller Fahrwerk abstimmen

Fortsetzung von Seite 614

Einstellung der Federung

Begonnen wird am stehenden Fahrzeug. Zunächst wird die „statische" und „fahrdynamische Basis" ausgemessen, woraus sich der „Negativfederweg" ergibt. Hierzu braucht man eine Person zum Helfen, ein Maßband und etwas zum Markieren. Das betreffende Rad wird entlastet (Helfer hebt Heck oder Lenksäule hoch, bis Reifen gerade noch Bodenkontakt hat), so dass der Roller voll ausfedert. Nun wird der Abstand vom Boden zu einem markierten Punkt am Roller gemessen und notiert. Dann wird der Roller so gehalten, dass nur das Fahrzeuggewicht die Federn zusammendrückt. Das Fahrzeug befindet sich nun auf der „statischen Basis". Die Differenz sollte vorn etwa 10-15mm und hinten 5-10mm betragen. Weicht der ermittelte Wert stark ab, korrigiert man die Federvorspannung. Zur Bestimmung der „fahrdynamischen Basis" nimmt der Fahrer nun auf dem Motorroller Platz, wobei die Füße auf dem Trittblech stehen und der Helfer das Fahrzeug hält und misst. Jetzt sollte die Differenz zu „voll ausgefedert" rund „ein Drittel" des gesamten zur Verfügung stehenden Federwegs betragen. Wird dieser Wert verfehlt, korrigiert man erneut die Federvorspannung. Kommt man nicht klar, ist wohl die Federrate falsch - zu weich / zu hart. Der Weg zwischen „voll ausgefedert" und der „fahrdynamischen Basis" wird als „Negativfederweg" bezeichnet. Der verbleibende Federweg, bis das Fahrzeug voll eingefedert ist, wird als „Positivfederweg" bezeichnet. Der Gesamtfederweg setzt sich aus „Negativ"- und „Positivfederweg" zusammen.

Grundlagen Dämpfung

Wäre ein Zweirad aber nur gefedert, wäre es kaum fahrbar. Nach jeder Fahrbahnunebenheit würden die Federn noch lange nachschwingen. Von Fahrsicherheit könnte keine Rede sein. Für ein schnelles Abklingen dieser Schwingungen ist die „hydraulische Dämpfung" - vielfach auch „Stoßdämpfer" genannt - verantwortlich. Nach jedem „Einfedern" dämpft die „Zugstufe" das „schnelle Ausfedern". Um zu rasches „Einfedern" zu vermeiden, gibt es zusätzlich die „Dämpferdruckstufe". Je nach Ausführung lässt sich die Dämpfung einstellen.

Beim Einfedern wirkt die „Dämpferdruckstufe".
Beim Ausfedern wirkt die „Dämpferzugstufe".

Einstellung der Dämpfung

Die Einstellung der Druckstufe erfolgt bei den meisten Dämpfern (Bitubo, Malossi, Paioli) über ein Einstellrädchen direkt am Ausgleichsbehälter. Dabei gilt nicht je härter, desto sportlicher. Nachdem die Federvorspannung richtig eingestellt ist, lässt sich eine sinnvolle Grundeinstellung der Druckstufe wie folgt ermitteln: Man zieht einen Kabelbinder um die polierte Kolbenstange und schiebt ihn ganz bis zum Abstreifer. Dann fährt man eine Runde der typischen ‚Hausstrecke'. Wurde der Kabelbinder dabei fast komplett bis zum Ende der Kolbenstange verschoben, ist die Einstellung bereits perfekt. Wurde er weniger verschoben, so kann man den Dämpfer noch weicher einstellen, damit der komplette Hub des Dämpfers ausgenutzt wird, und dadurch Stöße bestmöglich geschluckt werden. Eine höhere Druckstufe am vorderen Dämpfer trägt auch dazu bei, das Einsinken der Gabel bei plötzlichem Bremsen zu vermindern. Hochwertige moderne Dämpfer lassen sich zusätzlich in ihrer Zugstufe verstellen. Die Dämpfung in der Zugstufe beeinflusst die Geschwindigkeit, mit der die Gabel ausfedert. Bei zu geringer Dämpfung schwingt die Gabel nach Unebenheiten heftig und lange nach, bei zu hoher Dämpfung bleibt die Gabel bei schnell aufeinanderfolgenden Stößen unten ‚stecken', reagiert unsensibel und unkomfortabel. Die Einstellung der Zugstufe erfolgt üblicherweise (z.B. bei MALOSSI/PAIOLI und RS24/10) mittels eines Einstellrades direkt am Dämpfer selbst.

Wartung und Revision Stoßdämpfer

Nur einwandfrei funktionierende Federbeine garantieren ein sicheres und komfortables Fahren. Es empfiehlt sich daher, die Dämpfer gelegentlich zu überprüfen. Ein verändertes Dämpfverhalten kann dabei auf verschiedene Ursachen hinweisen: Macht sich während der Fahrt ein geändertes Einfederverhalten bemerkbar und ist ein metallisches Geräusch zu hören, muss der Gasdruck mit Hilfe eines Spezialmanometers (in einer Fachwerkstatt) überprüft werden. Während die Dämpfereinheit weitgehend verschleißfrei arbeitet, deutet eine Leckage am Dämpfer für gewöhnlich auf verschlissene Dichtungen hin. Diese müssen umgehend ausgetauscht werden, da sonst Schmutz und Wasser in den Dämpfer eindringen können. Das Öl im Dämpfer kann bei dieser Gelegenheit gewechselt werden. Weisen die Gelenklager radiales Spiel auf, müssen diese ebenfalls erneuert werden. Grundsätzlich können Federbeine zerlegt und repariert werden, jedoch ist dies technisch anspruchsvoll und man benötigt dazu Spezialwerkzeug. Idealerweise lässt man einen defekten Dämpfer deshalb ausschließlich in einer Fachwerkstatt warten und reparieren. Wer auf Nummer Sicher gehen will, sollte sich im Zweifelsfall für den Einbau eins Neuteils entscheiden.



Tutorial Video zur Wartung eines MALOSSI RS24 Stoßdämpfers:
www.tinyurl.com/malossirs24





Anbauteile
Schwingenabdeckungen

Schwingenabdeckungen dienen als Staubschutz für Lager & Mutter der Schwinge bzw. des Schwingenlagers. Original wurden bei allen Vespa Modellen bis hin zur Baureihe der PX/T5/PK/ Cosa Alu Matt Abdeckungen verbaut. Danach stieg PIAGGIO auf eingefärbtes Plastik um. Um euch die Auswahl bei einer Restauration zu erleichtern, ordnen wir jedem Teil die Modellbezeichnung zu, in der die Fahrzeuge genannt werden, bei denen das Teil ursprünglich verbaut wurde. Für den Custom-Look gibt es fast alle Schwingenabdeckungen in Chrom und Aluminium poliert. Ideal in Kombination mit dem farblich passenden Kotflügelnippel.

VIGANO since 1953 Sarimor

Schwingenabdeckung für Vespa 50-125/PV/ET3



Schwingenabdeckung für Vespa PK/PX



Schwingenabdeckung für Vespa 125 V30-33/VM/VN/VNA/VNB1-5 150 VL/VB/VBA/VBB/T4/GS VS1-5



Schwingenabdeckung für Vespa 125 VNB6/GT/GTR/Super/TS/150 Sprint/V/Super/Rally



Schwingenabdeckung für Vespa 160 GS/180SS





Dummy Schwingenabdeckung in Carbon-Look. Wird einfach auf die original Abdeckung aufgeklebt.

für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa
Art.-Nr. 40092260 **€ 13,90**

für für Vespa PX125-200 E `98/MY
Art.-Nr. 40092310 **€ 13,90**

Schwingenabdeckungen der **Vespa V30** bis hin zur **Vespa Rally** sind untereinander tauschbar. Einziger Unterschied hier ist die Oberflächenform. Diese war bis Bj. 69/70 mit einem Steg versehen. Danach folgte ein Facelift auf glatt.



Schwingenabdeckung		Farbe	Hersteller	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50-125/PV, passt auch ET3/PK50/S/SS/XL(I)	aluminium matt	PIAGGIO	40092000	6,90
2	für Vespa 50-125/PV/ET3, passt auch PK50/S/SS/XL (I)	chrom	-	40092700	8,90
3	für Vespa 50-125/PV/ET3, passt auch PK50/S/SS/XL (I)	chrom / Emblem CUPPINI	CUPPINI	40092100	7,90
4	für Vespa 50-125/PV/ET3, passt auch PK50/S/SS/XL (I)	V2A poliert	-	40092250	9,90
5	für Vespa 125 ET3, passt auch 50-125/PV/PK50/S/SS/XL (I)	schwarz	PIAGGIO	40092600	7,90
6	für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/Automatica	chrom	-	40092300	9,90
7	für Vespa PK50-125/XL2 FL/HP/Nouva FL, passt auch S/XL/XL2/Automatica	dunkelgrau	PIAGGIO	26630700	3,90
8	für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/Automatica	schwarz		40092200	5,90
9	für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/Automatica	schwarz, glänzend	-	40092900	5,90
10	für Vespa 125 V30T > 112997	aluminium matt		79227900	45,00
11	für Vespa 125 V30-33/VM/VN/ACMA/Hoffmann C/VNA/VNB1-5 150 VL/VB/VBA/VBB/T2/T3/T4/GL/GS	aluminium matt		79227100	27,00
12	für Vespa 125 V30-33/VM/VN/ACMA/Hoffmann C/VNA/VNB1-5 150 VL/VB/VBA/VBB/T2/T3/T4/GL/GS	aluminium poliert		79227000	29,00
13	für Vespa 125 V30-33/VM/VN/ACMA/Hoffmann C/VNA/VNB1-5 150 VL/VB/VBA/VBB/T2/T3/T4/GL/GS	chrom	-	79227150	25,00
14	für Vespa 125 VNB6/GT/GTR/Super/TS/150 Sprint/V/Super/Rally	aluminium matt		40093400	17,90
15	für Vespa 125 VNB6/GT/GTR/Super/TS/150 Sprint/V/Super/Rally	aluminium poliert, Eco	-	40093700	12,90
16	für Vespa 125 VNB6/GT/GTR/Super/TS/150 Sprint/V/Super/Rally**	aluminium poliert Premium	-	40093900	25,90
17	für Vespa 125 VNB6/GT/GTR/Super/TS/150 Sprint/V/Super/Rally	chrom / Emblem Vespa	PIAGGIO	61002600	30,00
18	für Vespa 125 VNB6/GT/GTR/Super/TS/150 Sprint/V/Super/Rally	chrom / Emblem CUPPINI	CUPPINI	40092500	9,20
19	für Vespa 125 VNB6/GT/GTR/Super/TS/150 Sprint/V/Super/Rally	chrom / Emblem blau	VIGANO	40093500	7,90
20	für Vespa 125 VNB6/GT/GTR/Super/TS/150 Sprint/V/Super/Rally	V2A poliert	-	PV0801	13,90
21	für Vespa 160 GS/180SS	aluminium matt	-	40093800	24,90
22	für Vespa 160 GS/180SS	chrom	VIGANO	40093200	8,90
23	für Vespa PX125-200 E `98/MY, passt auch PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa*	chrom	PIAGGIO	40092300	9,90
24	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa*	dunkelgrau	PIAGGIO	26630700	3,90
25	für Vespa 125 T5, passt auch PX80-200/PE/Lusso/Cosa*	schwarz	-	40092200	5,90
26	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa*	schwarz, glänzend	-	40092900	5,90

*passt auch für LML 125-150 Speedy/Star/Deluxe/DLX/Stella/Belladonna ** ohne Abbildung



Anbauteile Kotflügel

Kotflügel Smallframe

Kotflügel sind eine der am häufigsten benötigten Karosserie-Ersatzteile für Vespa. Für die Smallframe haben wir **Kotflügel** sowohl in einer hochwertigen gepressten Version, als auch etwas günstiger von FA Italia im Angebot. Um Flugrost während der Lagerung zu verhindern, sind die Kotflügel entweder geölt oder mit schwarzer Schutzgrundierung (FA Italia) versehen. Das Oberflächenfinish sollte vor dem Lackieren überprüft werden. Für die PK bietet FA ebenfalls eine leichte Variante aus schwarzem Kunststoff.

SIP-TIPP Die Schraube für den Kotflügel zur seitlichen Fixierung sowie den Kotflügelnippel gleich mitbestellen!

SIP-COMMUNITY **User ‚dollar_club' über Art.-Nr 76010000: „Genial… Perfekt grundiert… Super Verarbeitung. Kann ich nur jedem empfehlen."**

für Vespa Smallframe	Material/Farbe	Art.-Nr.	€
1 für Vespa 50-125/PV/ET3	Metall, schwarz	76010000	34,90
2 für Vespa 50-125/PV/ET3	Metall, geölt	76012000	95,00
3 für Vespa 50-90 SS	Metall, Eco	75505100	65,00
4 für Vespa 50-90 SS	Metall, geölt	75505000	129,00
5 für Vespa 50-125/S/XL	Metall, schwarz	76030000	39,00
6 für Vespa 50-125 XL FL/HP/XL2/Automatica	Kunststoff, schwarz	76060000	35,00

















Kotflügel Wideframe

Gerade bei alten Wideframe Modellen hatte der Zahn der Zeit bereits ausreichend Gelegenheit zu nagen. Dellen, Rost und Co. machen dabei auch vor dem **Kotflügel** nicht halt. Mittlerweile sind diese für die seltenen Rohrlenker Modelle und 150 GS Modelle jedoch längst außer Produktion. Wir lassen sie nun von einem Meister seines Fachs neu fertigen. Nach originalen Mustern und in aufwendiger Blech-Handarbeit. Das garantiert eine perfekte Passform. Die Kotflügel werden bereits lackierfertig grundiert geliefert.

FRAU Wer schon mal Tage damit verbracht hat, vergeblich gebrauchte Original-Teile zu finden, wird die SIP Vintage Teile mehr als zu schätzen wissen.

SIP-TIPP Die Schraube für den Kotflügel zur seitlichen Fixierung sowie den Kotflügelnippel gleich mitbestellen!

für Vespa Wideframe	Material/Farbe	Art.-Nr.	€
7 für Vespa 125 V30-33/ VM/VN/Hoffmann	Metall, grundiert	75204000	109,00
8 für Vespa 150 VL/VB/VBA ->506261/ACMA	Metall, grundiert	76027000	69,00
9 für Vespa 150 GS VS1-4/VDTS ->57'/T2-3, ohne Sicke	Metall grundiert	76029000	89,00
10 für Vespa 150 GS VS5/VDTS 58'->/T, mit Sicke	Metall grundiert	76028000	89,00











MITTENDRIN, STATT NIE DABEI! SIP TV AUF YOUTUBE: WWW.YOUTUBE.COM/SCOOTERSHOP

Kotflügel Largeframe

Auch die originalen **Kotflügel** der 60er/70er Jahre Largeframes sind längst außer Produktion. Wir haben für alle gängigen Modelle jedoch hochwertige Repros im Angebot, die sich durch eine hervorragende Verarbeitungsqualität auszeichnen. Alle Kotflügel werden maschinell gepresst und haben dadurch eine hohe Passgenauigkeit. Sie gleichen dem Original damit nahezu 1 zu 1. Die Kotflügel werden je nach Ausführung gepresst und geölt oder mit schwarzer Schutzgrundierung geliefert. Vor allem die Premiumversion von Mauro Pascoli überzeugt durch solide Materialbeschaffenheit, hat jedoch teilweise lange Lieferfristen. Wir empfehlen, vor dem Lackieren den Sitz der Kotflügel zu überprüfen.

FAZIT Hochwertige Reproteile, die jede Restauration perfekt abrunden.

SIP-TIPP Die Schraube für den Kotflügel zur seitlichen Fixierung sowie den Kotflügelnippel gleich mitbestellen!

SIP-COMMUNITY **User ‚Feindi' (über Art.-Nr. 76024000): „Sehr schön! 1:1 wie das Original. So sollten alle Teile sein, die man nachkaufen muss!!"**

User ‚cfacars' (über Art.-Nr. 76021100):
„Wie neu. Gute Qualität."

für Vespa Largeframe	Material/Farbe	Art.-Nr.	€
11 für Vespa 125/150 Super	Metall, schwarz	76022000	45,00
12 für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA 50262->/VBB	Metall, schwarz	76025000	49,00
13 für Vespa 125 VNA/ VNB/150 VBA 50262->/VBB	Metall, geölt	76032000	65,00
14 für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 Sprint/V/Rally	Metall, schw., verst.	76021000	45,00
15 für Vespa 125 GT/ GTR/TS/150 Sprint/V/Rally	Metall, schwarz	76021100	35,00
16 für Vespa 125 GT/ GTR/TS/150 Sprint/V/Rally	Metall, geölt	76021500	59,00
17 für Vespa 150 GL/ VNL1 (F/CH)	Metall, geölt	76024000	95,00
18 für Vespa 160 GS VSB1	Metall, grund., Eco	76026100	75,00
19 für Vespa 160 GS VSB1 Metall, schwarz, Premium		76026000	89,00
20 für Vespa 180 SS	Metall, schwarz	76023000	49,00













Kotflügel PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/T5/Cosa

Kein Karosserieteil wird so oft ersetzt wie **Kotflügel**. Für die PX-Reihe haben wir eine Vielzahl an Varianten im Angebot. Die Kotflügel der PX`98/MY Modelle eignen sich bei jeder Umrüstung auf Scheibenbremse, da sie bereits über ein Loch für die Hydraulikleitung verfügen. Für die Cosa gibt es den einzigen noch verfügbaren Kotflügel von Piaggio. Dieser ist aus Kunststoff gearbeitet. Absolute Eyecatcher sind sowohl der Kotflügel in Chromoptik als auch der Kotflügel im Cross-Style. Auch der Kotflügel der T5 Modelle ist optisch besonders ansprechend, denn anders als die Kotflügel der PX Modelle hat er keine Naht an der Oberseite und wirkt dadurch sehr clean. Alle Kotflügel sind zum Schutz vor Flugrost mit einer Schutzgrundierung versehen.

FAZIT Idealer Ersatz für beschädigte oder gecuttete Kotflügel.

SIP-TIPP Die Schraube für den Kotflügel zur seitlichen Fixierung sowie den Kotflügelnippel gleich mitbestellen!

SIP-COMMUNITY **User ‚Solcher' (über Art.-Nr. 75060000):**
„Super. Teil ist perfekt!!"

User ‚hubima' (über Art.-Nr. 76000000):
„Super Verarbeitung. Fairer Preis."

für Vespa Largeframe	Material/Farbe	Art.-Nr.	€
21 für Vespa PX80-200/PE/Lusso,	Metall, schwarz	76000000	35,00
22 für Vesap PX`98/MY`11, auch für Vespa PX80-200/PE/Lusso	Metall, schwarz	76020000	39,00
23 für Vesap PX`98/MY`11, auch für Vespa PX80-200/PE/Lusso	chrom	76025500	139,00
24 für Vespa PX80-200E Lusso	grund., Cross Style	76040000	99,00
25 für Vespa 125 T5, auch für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY	Metall, schwarz	75060000	59,00
26 für Vespa Cosa 125/200/FL	Kunststoff	76090000	45,00

















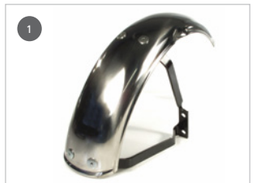
GARELLI Kotflügel

sind DER Style Dauerbrenner aus den 80/90er Jahren. Obwohl die Kotflügel extrem schmal und tief über dem Vorderrad verlaufen, bleibt die gesetzlich vorgeschriebene Abdeckfläche des Reifens erhalten. Das heißt, die Garellis sind direkt aus dem Regal bereit für die Straße und müssen nicht eingetragen werden. Wir haben die sportlichen Kotflügel für Modelle mit Trommel oder Scheibenbremse im Angebot. Neben der Standard Version aus Metall können wir SIP Garelli Schutzbleche aus GFK schwarz oder im Carbon-Look anbieten. Hier habt ihr die Wahl zwischen einer Standard-, einer Cut- und einer Race-Ausführung. Die Race Version ist stärker gerundet und sitzt damit noch etwas dichter über dem Rad. Hinweis: Die seitliche Delle in den Garelli-Blechen ist konstruktionsbedingt angelegt und notwendig für die reibungslose Montage des Stoßdämpfers.

FAZIT Retro rockt! Fernab von 80er Nostalgie sind die Garelli-Bleche auch heute noch ein sportliches Accessoire.

SIP-TIPP Zur Montage an allen Vespa PK Modellen müssen die Löcher an der Aufnahme um ca. 1-2mm erweitert werden (Langloch)

SIP-COMMUNITY User ‚xxxebay2000' (über Art.-Nr. 75020000): "Echt geiles Teil!!! Sieht sehr gut aus!"


1


2


3


4/5

Kotflügel SIP T5 §

Die **SIP T5 Kotflügel** sind dem originalen Kotflügel der Vespa T5 nachempfunden. Allerdings sind sie aus GFK gefertigt und damit äußerst haltbar, leicht und strapazierfähig. Sie sind in schwarz oder im Carbon-Look erhältlich, können jedoch auch lackiert werden. Zusätzlich bieten wir auch eine schlankere Version (‚GFK, klein') des T5 Kotflügels an, die sehr flach gearbeitet ist und dadurch eleganter wirkt. Die SIP T5 Schutzbleche werden montagefertig geliefert und passen an jede Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/T5.

SIP-TIPP Kommt besonders gut in Kombination mit anderen GFK Teilen wie den SIP Sportsitzbänken, Spoilern, Schaltrasten- und Lüfterradabdeckungen.

SIP-COMMUNITY User ‚xxxebay2000' (über Art.-Nr. 75020000): "Echt geiles Teil!!! Sieht sehr gut aus!"

Kotflügel SIP T5



Kotflügel SIP T5, klein





SIP style

für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5 Modelle mit Trommelbremse

Farbe	Art.-Nr.	€
1 chrom	75020000	59,00
2 carbon	32123000	89,00
3 GFK	32110000	75,00
4 Race, Carbon	32190000	89,00
5 Race, GFK	32193000	75,00

für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/`11/T5 Modelle mit Scheibenbremse

Farbe	Art.-Nr.	€
1 chrom	75021000	69,00
2 carbon	32121000	89,00
3 GFK	32111000	75,00
4 Race, Carbon	32191000	89,00
5 Race, GFK	32195000	75,00



SIP style

Kotflügel SIP T5 Style	Farbe	Art.-Nr.	€
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/T5	Carbon-Look	32040000	99,00
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/T5	Carbon-Look, klein	32070000	95,00
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/T5	GFK, klein	32071000	55,00
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/T5	GFK, schwarz	32030000	59,00

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



THE FRONT WHEEL DRIVEN

Ola Backer /// 38 Jahre /// Linköping /// Schweden

Ola Backer ist eigentlich Flugzeugmechaniker, kam aber schon im Alter von 14 Jahren mit der Zweitakt-Szene in Kontakt. Neben einer 1961er Touring, einer GS von 1958, sowie einer 1958 Lambretta TV175 zählt auch eine 200er Rally, die auf Lachgas-Einspritzung umgerüstet wurde, zu seinem Fuhrpark. Eines Nachts kam Ola die Idee, eine frontbetriebene Vespa zu konstruieren. Der Gedanke ließ ihn nicht mehr los und Ola machte sich auf in seine Garage und begann mit der Konstruktion seines Monsters.

Basis der „Front Wheel Driven" ist ein deutlich modifizierter PX-Rahmen im Chopper-Style, der nach dem Trittblech abgeschnitten wurde. Für den Primavera-Motor wurde ein Stahlrahmen geschweißt und die PX-Lenksäule angepasst. Auch für die Hinterrad-Aufhängung musste sich der kreative Schwede etwas einfallen lassen. Eine PX-Gabel wurde horizontal im Rahmen integriert und absorbiert zusammen mit einem gekürzten Sportdämpfer die Schwingungen des Gefährts. Für die erste Testfahrt wurde ein ausgedienter Feuerlöscher als Tank provisorisch am Beinschild befestigt und Ola war von den Fahreigenschaften seiner frontbetriebenen Vespa begeistert: „It handled great on the road and it could even be driven with one hand off, no wobble!"

Also machte er sich an die letzten Karosseriearbeiten, um seine Eigenkonstruktion für den ersten Einsatz bei der Rally Scandinavia fertigzustellen. Sowohl das Heck, als auch der vordere Kotflügel wurde aus zwei PX-Seitenhauben zusammengeschweißt, ein SS180 Vergaserwannendeckel dient als Lufthutze und versorgt den Motor mit ausreichend Frischluft. Zwei Spraydosen Grundierung rundeten das Gesamtbild schließlich ab und machten die „Front Wheel Driven" auch optisch im Rat-Style straßentauglich.

Rahmen	Art.- Nr.
Vespa PX Lusso	75135000
Seitenhaube PX Motorseite	75140000
Seitenhaube PX Ersatzradseite	18031500
Kaskade PX Lusso	572G0000
Scheinwerfer gelb	56012000
Rücklicht GS 150	62870000
Lenksäule Vespa PX Lusso	Art.- Nr.
Fahrwerk	71003000
Sport Stossdämpfer vorn	87333000
Bremsbeläge PX Lusso	Art.- Nr.
Motor	
Vespa PV	24150000
SITO/FACO ET3 Banane	15800000
Ansaugstutzen Vespa PV	19622700
Vergaser Dell´Orto SHBC 19.19	40253000
Luftfilter PIAGGIO	
Leistung	
original 5,5 PS	









Anbauteile
Kotflügelnippel

Kotflügelnippel dienen als Zierelement und unterstreichen die Stromlinienform des vorderen Kotflügels. Original wurde bei allen Vespa Modellen bis hin zur Baureihe der PX/T5/PK/Cosa Aluminium Matt Nippel verbaut. Danach stieg PIAGGIO auf eingefärbtes Plastik um. Um euch die Auswahl bei einer Restauration zu erleichtern, ordnen wir jedem Teil die Modellbezeichnung zu, in der die Fahrzeuge genannt werden bei denen das Teil ursprünglich verbaut wurde.

Kotflügelnippel mit gleichem Lochabstand sind untereinander tauschbar. Die Befestigung erfolgt über Muttern, Sicherungsblech oder Buchse. Für den Custom-Look gibt es fast alle Kotflügelnippel in Chrom und Aluminium poliert. Wer es lieber etwas protziger hat sollte ein Blick auf unser Zubehörsortiment mit Jaguar, Vogel etc. werfen. Ideal in Kombination mit der farblich passenden Schwingenabdeckung. Montage innerhalb weniger Minuten.

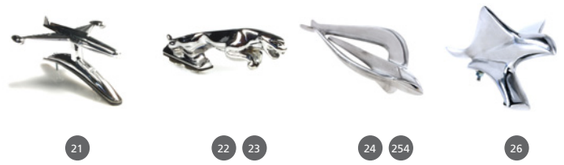
	Kotflügelnippel, Form original, für Vespa	Farbe	Ausführung	Abstand	Art. Nr.	€
1	50 N/L/R/S/90/125 VMA/PV/ET3/VN3-6/Super/150 VBA/VBB/Super/T4/GS VS5T 0059311 >	Alu, matt	Tropfenform	90mm	75064000	8,90
2	50 N/L/R/S/90/125 VMA/PV/ET3/VN3-6/Super/150 VBA/VBB/Super/T4/GS VS5T 0059311 >	Alu, poliert	Tropfenform	90mm	75064200	14,90
3	50 N/L/R/S/90/125 VMA/PV/ET3/VN3-6/Super/150 VBA/VBB/Super/T4/GS VS5T 0059311 >	Alu, chrom	Tropfenform	90mm	75064300	15,90
4	50 Special/125 GTR 2°/TS/150 Sprint V 2°	Alu, matt	eckig	90mm	12470850	12,90
5	50 Special/125 GTR 2°/TS/150 Sprint V 2°	Alu, schwarz	eckig	90mm	75061100	12,90
6	50 Special/125 GTR 2°/TS/150 Sprint V 2°	Alu, chrom	eckig	90mm	75061400	11,90
7	150 GL ACMA Paris	Alu, matt	Tropfenform	-	75067500	39,00
8	125 VNA/VNB1-2/150 VD2/VGL1	Alu, matt	Tropfenform	-	75067600	39,00
9	150 VB1/VL1-3/VD1-2/GS > VS5T 0059310	Alu, poliert	Tropfenform	70mm	75067000	39,00
10	125 GT/GTR 1°/150 GL/Sprint/V 1°/160 GS/180 SS/Rally	Alu, matt	Tropfenform	90mm	75067400	10,90
11	125 GT/GTR 1°/150 GL/Sprint/V 1°/160 GS/180 SS/Rally	Alu, poliert	Tropfenform	90mm	75067200	15,90
12	125 GT/GTR 1°/150 GL/Sprint/V 1°/160 GS/180 SS/Rally	Metall, chrom	Tropfenform	-	75061500	12,90
13	200 Rally	Alu, schwarz	eckig	90mm	75061900	24,90
14	PX80-200/PE/Lusso, passt auch PX`98/MY/T5 Classic*	Alu, poliert	Tropfenform	90mm	75067100	16,90
15	PX80-200/PE/Lusso, passt auch PX`98/MY/T5 Classic*	Plastik, grau	eckig	95mm	75061700	8,90
16	PX80-200/PE/Lusso, passt auch PX`98/MY/T5 Classic*	Plastik, schwarz	flach	95mm	75061000	5,90
17	PX80-200/PE/Lusso, passt auch PX`98/MY/T5 Classic*	Alu, matt	eckig	95mm	75061800	9,90
18	PX80-200/PE/Lusso, passt auch PX`98/MY/T5 Classic*	Alu, schwarz	eckig	95mm	75061600	8,90
19	PX125-200 E `98MY, passt auch PX/PE/T5 Classic*	Plastik, chrom	eckig	95mm	75062000	9,90
20	PX125-200 E `98MY, passt auch PX/PE/T5 Classic*	Edelstahl, poliert	eckig	95mm	75062100	12,90





	Kotflügelnippel, Zubehör		Abstand	Art. Nr.	€
21	Flugzeug	chrom, L=45mm	85mm	75063000	29,00
22	Jaguar	chrom, L=120mm	20mm	75066000	19,00
23	Jaguar	chrom, L= 85mm	20mm	75065000*	15,00
24	Schwan	alu-poliert, L=220mm	85mm	75069100	19,00
25	Schwan	alu-poliert, L=220mm	90mm	75069000*	19,00
26	Vogel	alu-poliert, L=220mm	70mm	75069500	29,00

* ohne Abbildung











Anbauteile Seitenhauben

Seitenhauben Wideframe

Gerade bei alten Wideframe Modellen hatte der Zahn der Zeit bereits ausreichend Gelegenheit zu nagen. Dellen, Rost und Co. machen dabei auch vor den **Seitenhauben** nicht halt. Mittlerweile sind diese für die seltenen Farobasso und GS150 Modelle jedoch längst außer Produktion. Wir lassen sie nun von einem Meister seines Fachs neu fertigen. Nach originalen Mustern und in aufwendiger Blech-Handarbeit. Das garantiert eine perfekte Passform. Dank der hochwertigen Materialien und der präzisen Verarbeitung brauchen die Seitenhauben der **SIP Vintage** Reihe den Vergleich mit den Originalen nicht zu scheuen. Die Seitenhauben werden bereits lackierfertig grundiert geliefert.

FRAGT Wer schon mal Tage damit verbracht hat, vergeblich gebrauchte Original-Teile zu finden, wird die SIP Vintage Teile mehr als zu schätzen wissen.



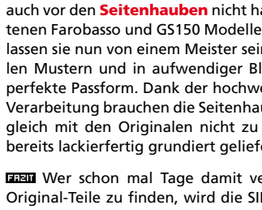
Seitenhaubengummi ARIETE für Vespa 125 V30-33/VN/VM/VNA/VNB/150 VB1T/VBA/VBB/VL1-3T/GS, VS1-5, L =3000mm/
B=10mm,
grau **Art.-Nr. 86052000 15,90 €**
schwarz **Art.-Nr. 86052100 15,90 €**

SIP-TIPP Gerade bei einer kompletten Restauration sollten für ein perfektes Ergebnis beide Seitenhauben ausgetauscht werden. Neue Seitenhaubengummis in grau oder schwarz gleich mitbestellen.

Seitenhaube Wideframe	Hersteller	Art.-Nr.	€
1 für Vespa 125 ACMA/150 VL/VB1/ACMA, Gepäckfachseite & Motorseite (Paar)	-	75146550	289,00
2 für Vespa 125 VM/VN, Gepäckfachseite	SIP-Vintage	75206100	165,00
3 für Vespa 125 VM/VN, Motorseite	SIP-Vintage	75206000	165,00
4 für Vespa 150 GS VS1-5/T2-3, Gepäckfachseite mit Klappe	SIP-Vintage	75145150	165,00
5 für Vespa 150 GS VS1-5/T2-3, Gepäckfachseite, mit Klappe, Schloss, Hebel	SIP-Vintage	75145190	165,00
6 für Vespa 150 GS VS1-3/T2-3, Motorseite (7 Schlitze), Karabinerverschluss	SIP-Vintage	75145159	165,00
7 für Vespa 150 GS VS4-5, Motorseite, (7 Schlitze)	SIP-Vintage	75145155	165,00
8 für Vespa 150 GS VS5, Motorseite, (6 Schlitze), mit Blinkeröffnung	SIP-Vintage	75145151	165,00

1

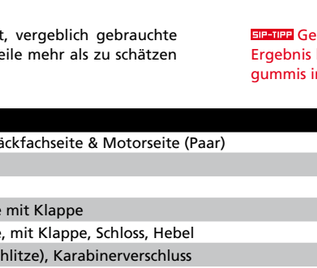

1


3

für Vespa 125 VM/VN


3

3


2


4


6

für Vespa 150 GS VS1-5

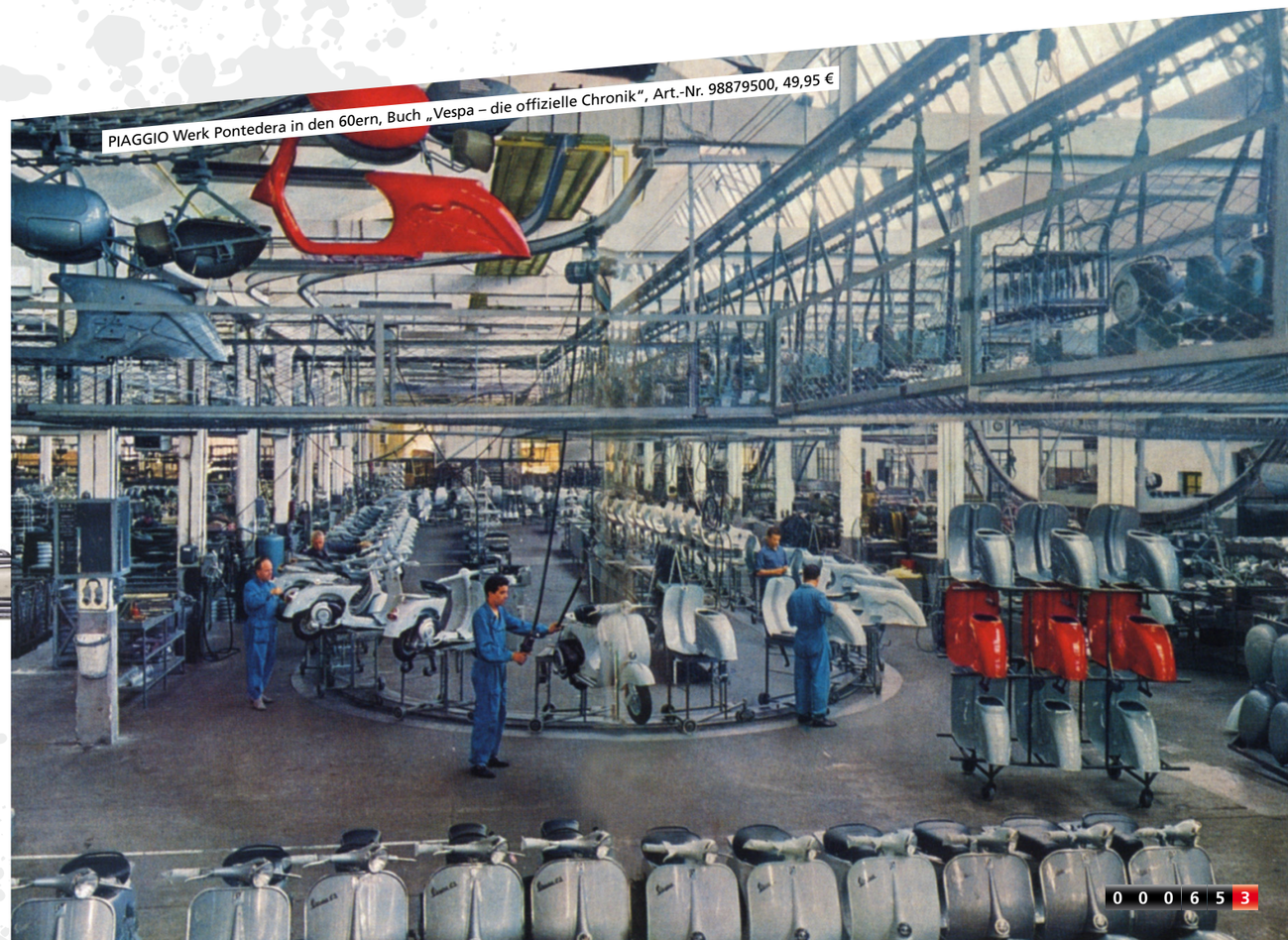

6


6


5


7


8



Seitenhauben Largeframe

Auch die originalen **Seitenhauben** der 60er/70er Jahre Largeframes sind längst außer Produktion. Wir haben für alle gängigen Modelle jedoch hochwertige Reprohauben im Angebot, die sich durch eine hervorragende Verarbeitungsqualität auszeichnen. Maschinell gepresst sind sie sehr passgenau und gleichen dem Original nahezu 1 zu 1. Sie werden einzeln oder paarweise ohne Grundierung in Ölpapier gewickelt geliefert. Die Seitenhauben für die GS 160 stammen aus der SIP Vintage Reihe. Sie werden von Hand gefertigt und kommen bereits lackierfertig grundiert.

FAZIT Hochwertige Reproteile, die jede Restauration perfekt abrundet.

SIP-TIPP Gerade bei einer kompletten Restauration sollten für ein perfektes Ergebnis beide Seitenhauben ausgetauscht werden. Neue Seitenhaubengummis in grau oder schwarz gleich mitbestellen.

SIP-COMMUNITY User ‚Christian' über Art.-Nr. 75146900:
„Form und Passgenauigkeit wie Original, etwas Spachtelarbeit (Spritzkit) ist aber notwendig, super konserviert, daher 1A."

Seitenhaube Largeframe	Art.-Nr.	€
1 für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB/VGLA-B/T4, Motorseite	75146510	89,00
2 für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB/VGLA-B/T4, Gepäckfachseite	75146590	99,00
3 für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB/VGLA-B/T4, Gepäckfachseite & Motorseite (Paar)	7514657J	169,00
4 für Vespa 150 GL VLA1T, Gepäckfachseite & Motorseite (Paar)	7514698J*	169,00
5 für Vespa 125 GT/GTR/150 Sprint/V, Gepäckfachseite & Motorseite (Paar)	75146900	169,00
6 für Vespa 125 Super/150 Super, Motorseite	75144000	79,00
7 für Vespa 125 Super/150 Super, Gepäckfachseite	75143000	79,00
8 für Vespa 160 GS, Ersatzradseite	75145160	159,00
9 für Vespa 160 GS, Motorseite	75145161	159,00
10 für Vespa 180 SS, passt auch für Vespa 125 TS/Rally, Gepäckfachseite & Motorseite (Paar)	75146800	199,00

* ohne Abbildung









für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB/VGLA-B/T4



für Vespa 125 GT/GTR/150 Sprint/V.







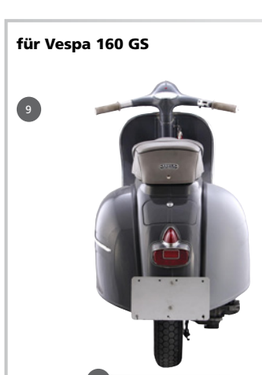


Verschlusshebel Seitenhaube
für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-T4/160 GS/180SS/ Rally/P80-150X/PX80- 150X/PX80-200E/P200E/P150S Motorseite & Ersatzradseite, Aluminium poliert,
Art.-Nr. PV1504055 **18,90 €**



Seitenhaubengummi ARIETE für
Vespa 125 Super/GT/GTR/TS/ 150 GL/Super/ Sprint/V/160 GS/180SS/Rally, L=3000mm/B=16mm
grau **Art.-Nr. 86052300 15,90 €**
schwarz **Art.-Nr. 86052200 15,90 €**

für Vespa 160 GS





für Vespa 180/200 Rally





für Vespa 180 SS





Seitenhauben Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/T5

Die **Seitenhauben** für die PX gibt es in zwei Varianten, die untereinander nicht kompatibel sind: Entweder mit Innen- oder mit Außenverschluss. **LML** bietet die Hauben mit Außenverschluss in solider Reproqualität an. Die Seitenhauben der neueren PX/T5/Lusso Modelle mit Innenverschluss sind sowohl als gewohnt hochwertiges **PIAGGIO** Originalteil, als auch etwas günstiger von LML verfügbar. Zusätzlich sind sowohl Seitenhauben in Chrom-Optik, eine Variante der LML 4T Star-Modelle mit sportlichen Lüftungsschlitzen auf der Motorseite sowie Custom-Seitenhauben ohne Blinkeröffnungen (wahlweise mit Innen- oder Außenverschluss) verfügbar. Vor allem die **PIAGGIO** Hauben bestechen durch gewohnt präzise Verarbeitung, Passgenauigkeit und ein perfektes Oberflächenfinish. Für die **Seitenhaube mit Gepäckfach** muss (nach geringen Modifikationen am Rahmen) zwar das Reserverad weichen, dafür bietet sie aber Platz in Hülle und Fülle für Werkzeug, Öl und alles was sonst gern gut verstaut und abgesperrt sein will. Perfekt vor allem für Roller ohne Handschuhfach. Alle PX Seitenhauben werden mit einer Schutzgrundierung versehen ausgeliefert.

FAZIT Original kommt an! Ideal als Ersatz für beschädigte oder gecuttete Seitenhauben.

SIP-TIPP Neue Seitenhaubengummis und Schriftzüge nicht vergessen. Mit verschieden farbigen Blinkergläsern spielen.

SIP-COMMUNITY User ‚görkman' über Art.-Nr. 75140000: „Schönes Teil. Top Qualität"

Seitenhaube Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY	Hersteller	Art.-Nr.	€
1 für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E, Ersatzradseite, mit Blinkeröffnung, Außenverschluss	LML	75141000	79,00
2 für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E, Motorseite, mit Blinkeröffnung, Außenverschluss	LML	75131000	79,00
3 für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E, Ersatzradseite, ohne Blinkeröffnung, Außenverschluss	LML	21910900*	79,00
4 für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E, Motorseite, ohne Blinkeröffnung, Außenverschluss	LML	21910800	79,00
5 für Vespa PX80-200E Lusso/`98/MY/T5, Ersatzradseite, mit Blinkeröffnung, Innenverschluss	LML	75147000	75,00
6 für Vespa PX80-200E Lusso/`98/MY/T5, Motorseite, mit Blinkeröffnung, Innenverschluss	LML	75130000	75,00
7 für Vespa PX80-200E Lusso/`98/MY/T5, Ersatzradseite, mit Blinkeröffnung, Innenverschluss	PIAGGIO	75140000	155,00
8 für Vespa PX80-200E Lusso/`98/MY/T5, Motorseite, mit Blinkeröffnung, Innenverschluss	PIAGGIO	75135000	115,00
9 für Vespa PX80-200E Lusso/`98/MY/T5, Ersatzradseite & Motorseite, mit Blinkeröffnung, Innenverschluss, chrom (Paar)		75142500	259,00
10 für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY, Ersatzradseite, mit Gepäckfach		75148000	85,00
11 für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY, Motorseite, mit Lüftungsschlitzen, Innenverschluss	LML	75149000	129,00

* ohne Abbildung







Innenverschluss



Außenverschluss





Außenverschluss







Seitenhaubengummi
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY
L=1100mm / B=14mm, schwarz
Art.-Nr. 86050000 **4,50 €**



Sturzbügel CUPPINI Traveler
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5 Classic, chrom
Art.-Nr. 64025750 **103,00 €**



Seitendeckel

Mauro Pascoli srl

Sind **Seitendeckel** verrostet, verbogen oder beschädigt, kann man sie entweder aufwändig in Stand setzen, oder durch ein Neuteil ersetzen. Wir haben dafür zahlreiche Seitendeckel in solider Nachbau-Qualität und unschlagbarem Preis-Leistungs-Verhältnis im Angebot.

Die Seitendeckel der Vespa 50-125 PV/ET3 Modelle sind mit Riegel in schwarz grundiert erhältlich oder mit Schloss in Chrom oder transparent. Die Seitendeckel der 1° und 2° Serie der Vespa 50N Modelle sind deutlich kleiner als die der Nachfolgemodelle. Dies ist ebenfalls ein Erkennungsmerkmal der 1°/2° Serie Modelle. Wir beziehen sie sehr passgenau gefertigt und in hervorragender Qualität von **MAURO PASCOLI**. Für PK50-125 S/XL/XL2 Modelle sind diese (rechts und links) sowohl schwarz grundiert als auch verchromt erhältlich.

FAZIT Perfekter Ersatz für verrostete und verbeulte Seitendeckel.

SIP-TIPP Passende Gummipuffer und Buchsen gleich mitbestellen. Seitendeckel mit Riegel können auf ein absperrbares Schloss umgerüstet werden. Für optimalen Glanz Chromteile mit einer Politur nacharbeiten.

SIP-COMMUNITY User ‚mark0511' (über Art.-Nr. 76100000):
„So günstig bekommt man keinen Seitendeckel... Perfekt zu Airbrushen!"



Seitendeckel	Position / Farbe	Art.-Nr.	€
1 für Vespa 50 N ->70239/S ->11764/90 V9A1T ->19974, 1° Serie	mit Riegel, PASCOLI	76110000	79,00
2 für Vespa 50 N 70240 ->/S 11765 ->/ 90 V9A1T 19945 ->, 2° Serie	mit Riegel, PASCOLI	76120000	79,00
3 für Vespa 50-125/PV/ET3	schwarz, mit Riegel	76100000	19,00
4 für Vespa 50-125/PV/ET3	chrom, mit Schloss	13111000	29,00
5 für Vespa 50-125/PV/ET3	transparent, mit Schloss	13112000	49,00
6 für Vespa PK50-125/S/SS/ETS	links, schwarz	21691600	25,90
7 für Vespa PK50-125/S/SS/ETS	rechts, schwarz	21691500	25,90
8 für Vespa PK50-125/S/SS/ETS	links, chrom	216916C0	49,00
9 für Vespa PK50-125/S/SS/ETS	rechts, chrom	216915C0	49,00
10 für Vespa PK50-125/XL/XL2/FL/N/HP/Rush/Plurmatic/XLS	links, schwarz	23451500	25,90
11 für Vespa PK50-125/XL/XL2/FL/N/HP/Rush/Plurmatic/XLS	rechts, schwarz	23451600	25,90
12 für Vespa PK50-125/XL/XL2/FL/N/HP/Rush/Plurmatic/XLS	links, chrom	234515C0	44,90
13 für Vespa PK50-125/XL/XL2/FL/N/HP/Rush/Plurmatic/XLS	rechts, chrom	234516C0	44,90

















Seitenhaubengummis

ariete

Seitenhaubengummis wurden serienmäßig je nach Fahrzeugfarbe immer in schwarz oder grau verbaut. Sie unterscheiden sich in der Länge wie auch im Profil. **ARIETE** liefert hochwertige Gummis in sehr guter Qualität. Zusätzlich bieten wir diese noch als etwas günstigeres Repro Produkt in verschiedenen Farbvariationen an (blau/grün/gelb/rot).

Die Gummis müssen noch auf die passende Länge der Seitenhauben zugeschnitten werden (außer bei PX Modellen). Die Lieferung erfolgt immer am Stück in der angegebenen Länge (siehe Artikelbeschreibung). Ein Gummi reicht immer für beide Seitenhauben.

SIP-TIPP Die Blechkante der Seitenhaube mit etwas Fett einschmieren. So rutschen die Seitenhaubengummis nie wieder runter.

SIP-COMMUNITY User ‚g48ri' (über Art.-Nr. 86052200):
„passen genau und halten ohne Niete an der hinteren Backenseite"



Seitenhaubengummi	Art.-Nr.	€
1 für Vespa 125 V1-33/VN/VM/VNA/VNB/150 VB1T/VBA/VBB/VL1-3T/GS VS1-5, schwarz, ARIETE, L=300cm	86052100	15,90
2 für Vespa 125 V1-33/VN/VM/VNA/VNB/150 VB1T/VBA/VBB/VL1-3T/GS VS1-5, grau, ARIETE, L=300cm	86052000	15,90
3 für Vespa 125 Super/GT/GTR/150 GL/Super/Sprint/V/160 GS/180SS, passt auch für Vespa 125 TS/Rally, grau ARIETE, L=300cm	86052300	15,90
4 für Vespa 125 TS/Rally, passt auch für Vespa 125 Super/GT/GTR/150 GL/Super/Sprint/V/160 GS/180 SS , schwarz, ARIETE, L=300cm	86052200	15,90
5 für Vespa PX80-200/PE/Lusso/˙98/MY/˙11/T5, schwarz, L= 110cm, RMS	86050000	4,50

Seitenhaubengummi für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-T4/160 GS/180 SS/PX/PE

farbig, 2 Stück, Länge: 120cm & 180 cm	Art.-Nr.	€
6 blau	86053400	14,90
7 gelb	86053300	14,90
8 grün	86053600	14,90
9 rot	86053200	14,90
10 schwarz	86053100	14,90
11 weiss	86053500	14,90
12 grau	86052300	15,90



















Schloss Set Seitenhaube

SIP style

DIE Lösung um einem Diebstahl der Seitenhaube bei Modellen mit außenliegenden Verschlüssen vorzubeugen. Das Schloss für die Seitenhaube einfach über den Verschlusshebel schieben, abschließen und das Fahrzeug guten Gewissens stehen lassen. Lieferung immer paarweise mit 2 Schlüsseln. Erhältlich in chrom, schwarz oder silber

für Vespa 125 GT/GTR/TS/Super/150 GL/Sprint/V./Super/160 GS/180 SS/ Rally/PX (mit Außenverschluss)

Farbe	Art.-Nr.	€
chrom	16812620	27,90
schwarz	16812610	24,90
silber	16812600	24,90

Verschlusshebel Seitenhaube/Seitendeckel

Verschlusshebel für Seitenhauben/Seitendeckel		Art.-Nr.	€
1 für Vespa 50N -> 92876/S ->15324/90, 1°/2° Serie	Seitendeckel	13109800	8,90
2 für Vespa 50-125 PV/ET3, komplett	Seitendeckel	13109400	11,90
3 für Vespa 125 V1-15/V30-33/VM/VN/150 VL/VB1/Hoffmann/ACMA	Motorseite	13109500	27,90
4 für Vespa 150 GS VS1-3/T2-3	Motorseite	13109700	29,90
5 für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally	Motorseite	PV1505	8,90
6 für Vespa 125 TS/160 GS/180 SS/Rally/P80-150X/PX80- 150X/PX80-200E/P200E/P150S	Ersatzradseite	PV159900	8,90
7 für Vespa 125 TS/160 GS/180 SS/Rally/P80-150X/PX80- 150X/PX80-200E/P200E/P150S	Paar*	PV1504055	18,90
8 für Vespa P80-150X/PX80- 150X/PX80-200E/P200E/P150S	Motorseite	PV1505	8,90

* Gepäckfachseite & Motorseite (Paar)

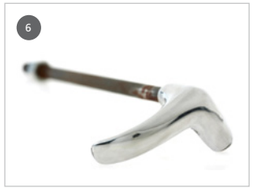


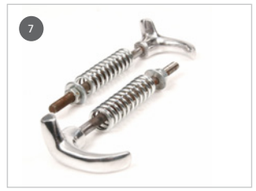














Gepäckfachklappe	Art.-Nr.	€
9 für Vespa 50 Special/90/100 /PV/ET3	76185000	24,90
10 für Vespa 150 GS VS1-5T/GS/3 VDTS/T2/T3	75145250	47,00
11 für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB/VGLA-B/T4	75145500*	39,00
12 für Vespa 125 GT/GTR/ 150 Sprint 025479 -> Sprint Veloce	76185100	39,00

* Lieferung ohne Verschlusshebel











Gummi Gepäckfachklappe L=780mm

grau	Art.-Nr. 86010100 4,90 €
schwarz	Art.-Nr. 86010000 4,90 €
rot	Art.-Nr. 86010200 4,90 €





Lust auf eine alte, schöne Vespa bekommen? Die Vespa boomt, nicht nur die neuen Fahrzeuge vom Händler sondern auch gut erhaltene oder schön restaurierte Schätze stehen hoch im Kurs und sind entsprechend gesucht.

Vespa VBB und VBC

+ auffällig viele Anbauteile in Chrom oder Edelstahl
+ Perlmutlacke oder auffällige 2-Farben-Lackierung Originalfarben im Vespa Tecnica 6 nachschlagen
+ Nummernschildhalter Chrom oder Edelstahl
+ gebogene, geschraubte Auspuffblende in Chrom
+ Klassiker: gelbe Ständerfüße
+ Hauptständer in Chrom, ungewöhnliche Ausführung, ähnlich PX
+ PX Motor oder LML Membran Motor vom deutschen Händler eingebaut
+ 10 Zoll PX Felgen und PX Bremstrommel
+ Reifen ohne Zulassung (E-Nummer/DOT)
+ grosse Kronmutter auf Motor–Traversen schraube
+ Rücklicht immer verchromt
+ Hologramm Piaggio Aufkleber
+ Tacho schwarz ohne Piaggio Kennung

Vespa 50 S

+ auffällig viele Anbauteile in Chrom oder Edelstahl
+ Nummernschildhalter Chrom oder Edelstahl
+ Hologramm Piaggio Aufkleber
+ Gepäckträger mit Soziuskissen und Ersatzradhalter
+ Gebogene, geschraubte Auspuffblende chrom
+ der Asien-Klassiker: gelbe Ständerfüße
+ Endstücke der Trittleisten aus Kunststoff
+ Rücklichtnachbau, gewölbt ohne Kennung
+ Scheinwerfer, Reflektor recht flach gebaut, ohne Kennung, ohne Nummer
+ Hauptständer in Chrom, ungewöhnliche Ausführung, ähnlich PX
+ Schrift Beinschild, von Hand ausgesägt, schlechte Qualität

Vespa-Kauftipps:

Wer in den einschlägige Foren auf mobile.de oder ebay sucht, bekommt Fahrzeuge aller Preisklassen präsentiert. Häufig in letzter Zeit neu lackierte und restaurierte Vespas, oft mit einigem etwas exotisch anmutendem Zubehör versehen. Leider handelt es sich hier allzu oft um in Vietnam oder Thailand ausgeführte Restaurationen. Die in Asien restaurierten Roller unterscheiden sich oft massiv von der Qualität europäischer Restaurationen und erheben keinen Anspruch auf Originalität, Zuverlässigkeit und Sicherheit. Die Kunst, aus Schrott noch was zu machen, beherrschen nicht viele und sowas funktioniert nur in Ländern, die mit dem Wenigen was sie haben zurecht kommen müssen. Die Improvisationskunst kennt oft keine Grenzen und so ist es gang und gäbe, dass bei diesen Fahrzeugen großflächige Durchrostungen des Rahmens mit Blech aus alten Getränkedosen verschlossen werden oder der fehlende Sicherheitssplint an sicherheitsrelevanten Verbindungen mit Draht gesichert ist. Wenn überhaupt. Die Lackierung hat womöglich am staubigen Straßenrand stattgefunden, der Motor wurde mit völlig kaputten Lagern zusammengesetzt. Man muss es leider so drastisch formulieren. Solche Vespas überraschen mit sehr schlechten Fahreigenschaften und sind ständig kaputt. Verzogene Unfallrahmen, die nur notdürftig repariert wurden, gestauchte Lenksäulen usw. Vielleicht hatte der Händler Geschick und vermittelte dem Kunden, dass grundsätzlich alle Roller schlecht anspringen, die Schaltung immer schwergängig ist und das miese Fahrverhalten einfach typisch für die Vespa sei. Grundsätzlich sei hier auch erwähnt, dass die Zulassung dieser importierten Asien Roller meist nicht legal ist. Rahmennummern werden gefälscht und der Herkunftsort verschleiert, das sind keine Kavaliersdelikte.

Auf was müsst ihr achten und wo müsst ihr genau hinschauen, um nicht auf einen Blender rein zu fallen?

+ Erkundigt euch bei uns im Forum oder bei lokalen Vespafahrern, wenn euch ein Händler, der einen Roller anbietet, unbekannt ist.
+ Fragt bei Auktionen den Verkäufer gezielt nach der Herkunft und besteht auf ein europäisches Modell.
+ Informiert euch vorab in einschlägigen Foren oder bei einem der zahlreichen Vespa Clubs über euer Vorhaben. Schon hier können die ersten Kontakte zu „alten Hasen“ entstehen, die euch mit Rat und Tat zur Seite stehen.
+ Ein seriöser Roller-Restaurationsbetrieb macht keine Vespa von der Stange, sondern individuelle Roller für Kunden. Ein persönliches Beratungsgespräch und eine informative Rollergeschichtskunde sollten für den Händler selbstverständlich sein.
+ Schaut euch den Laden und die angebotenen Roller des Händlers genauer an. Ist das eigentlich ein Autohaus, das parallel noch alte Vespas anbietet oder ein Fachgeschäft?
+ Gibt es ausschließlich komplett restaurierte Roller, ist der Laden ohne Werkstattanteil oder gibt es zu keinem Roller eine Historie oder Dokumentation?
+ Alte Vespas werden meist im Max Meyer Originallack lackiert. In Asien ist das anders, hier ist Bonbonfarbe Trumpf. Checken, ob es sich um einen Originalfarbton handelt.

Dies sind häufige Erkennungsmerkmale der Asien / Vietnam Vespas. Achtet auf die oben genannten Punkte und nehmt im Zweifel vom Kauf Abstand. In unserem Dealer Locator **www.sip-scootershop.com/dealerlocator** findet ihr zuverlässige Werkstätten und Händler in eurer Nähe, die euch einen vernünftigen Roller anbieten. Danke an Michael Schertle – Vespa Classico.











Anbauteile Gepäckfach

Gepäcknetz
schwarz, 400x400mm
Art.-Nr. 10954900
7,00 €

Gepäckfach / Handschuhfach

Wer sein Gepäck sicher und trocken transportieren will, kommt auf Dauer an einem **Gepäckfach/Handschuhfach** nicht vorbei. Allerdings sind nicht alle Vespa Modelle serienmäßig mit Gepäckfach ausgestattet. Besonders beliebt sind deshalb die Umrüst-Gepäckfächer für Vespa 125 VNA-TS sowie für Vespa 50-125 PV/ET3, mit denen sich auch die älteren Small- und Largeframes ideal um Stauraum erweitern lassen. Vor allem die Modelle, die serienmäßig bereits mit einem kleinen Gepäckfach in der Seitenhaube ausgestattet sind, werden durch das nachgerüstete Handschuhfach zum echten Platzwunder. Das (oft vor dem Fahrer stehende) Ersatzrad entfällt hier natürlich, aber dafür gibt es ja die SIP schlauchlos Felgen. Durch die extrem große Modellpalette können hier und da kleine Anpassungsarbeiten nötig sein.

Neben den Umrüstgepäckfächern haben wir natürlich auch Gepäckfächer für Modelle im Angebot, die serienmäßig ein solches besitzen. Perfekt als Austausch bei Beschädigung, bei Restaurationen oder zum Rückrüsten auf Originaloptik.

Je nach Ausführung werden die Gepäckfächer aus Metall (grundiert) oder Kunststoff, mit oder ohne Schloss und Gepäckfachgummi geliefert.



FAZIT Ideal für Öl, Werkzeug oder Ersatzteile – im Alltag und auf Touren.

SIP-TIPP Die SIP Schlauchlosfelge (z.B. Art.-Nr. 81056000) macht Schluss mit platten Reifen und ersetzt das wegfallende Ersatzrad.

SIP-COMMUNITY User „Brian" über (Art.-Nr. 24143900) „sehr passgenaue Verarbeitung. Gefällt mir sehr gut!"

Gepäckfach			Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50-125 PV/ET3	inkl. Schloss, Gepäckfachgummi	24143900	119,00
2	für Vespa PK50-125 S/SS	Kunststoff, ohne Schloss, PIAGGIO	21948400	129,00
3	für Vespa PK50-125 XL FL/HP/N/XL2	Kunststoff, ohne Schloss	91033500	95,00
4	für Vespa 160 GS	inkl. Schloss, Gepäckfachgummi	PV1808	109,00
5	für Vespa 150 VL/VB ACMA GL, mit Anpassung auch für Vespa 150 GS	inkl. Schloss, Gepäckfachgummi	PV18093	109,00
6	für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR/Super/TS/150 VBA/VBB/VGLA-B/GL/Sprint/V/Super/Rally	inkl. Schloss, Gepäckfachgummi	PV18091	109,00
7	für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E	Metall, grundiert	24143800	89,00
8	für Vespa PX80-200 E Lusso/'98/MY/'11/T5	Metall, grundiert	18190300	89,00
9	für Vespa PX80-200E Lusso/'98/MY/T5	Kunststoff, klein „Sport"	24143500*	59,00

* ohne Abbildung

















Gepäckfachdeckel

Leider gibt es von **PIAGGIO** keine **Gepäckfachdeckel** für PX und PX Lusso mehr. Oft sind die Deckel verbogen oder mit Löchern für Boxen versehen. In der **SIP Spareparts** Linie haben wir nun Deckel für die P80-150X/PX80-200E/P200E/P150S und die PX80-200E Lusso/'98/MY/T5. Die Gepäckfachdeckel werden in Kleinserie hergestellt, sind aus Metall und unlackiert. Der PX Lusso Deckel ist auch in Edelstahl poliert erhältlich und somit eine sehr schöne Ergänzung zu Chrom Accessoires.

SIP-TIPP Gepäckfächer unterschiedlicher Hersteller weichen in ihrer Wölbung leicht voneinander ab. Sollte der seitliche Spalt zwischen Deckel und Gepäckfach zu groß sein, kann er leicht durch Biegung der Halter in die passende Position gebracht werden.



Aufkleber POLE Position
95x25mm
Art.-Nr. 70058100
3,20 €

Gepäckfachdeckel			Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50-125 PV/ET3	Metall, unlackiert	76180000	22,90
2	für Vespa PK50-125 XL	Kunststoff	23107800	59,00
3	für Vespa PK50-125 XL FL/HP/N/XL2	Kunststoff	76171000	31,90
4	für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E	Metall, unlackiert	76150000	21,90
5	für Vespa PX80-200E Lusso/'98/MY/'11/T5	Edelstahl, poliert	76165000	35,00
6	für Vespa PX80-200E Lusso/'98/MY/'11/T5	Metall, unlackiert	76160000	24,90













Werkzeugfach		Art.-Nr.	€
7	für Vespa 50 N/S->15324/90->22234, 1° Serie	10038100	26,90
8	für Vespa 50-125 PV/ET3	10038900	10,50
9	für Vespa PK50-125 S/XL/XL2/HP	21938300	13,50

Kleinkramablage		Art.-Nr.	€
10	für Vespa PX80-200E Lusso/'98/MY/T5	75010000	14,90





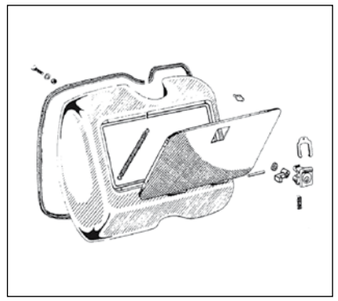






ERSATZTEILKATALOG : EXPLOSIONSZEICHNUNGEN

Weitere Kleinteile zum Gepäckfach unter
www.sip-scootershop.com/ersatzteile



Gummi Gepäckfach

ariete

Mauro Pascoli srl

Gummi Gepäckfach		Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125 PV/ET3	L=1190mm, B=12mm, schwarz, ARIETE	86049000	6,90
für Vespa 125 TS/Rally, passt auch für Vespa 160 GS/180 SS	L=2000mm, B=12mm, schwarz, PASCOLI	86043100	19,90
für Vespa 160 GS/180 SS, passt auch für Vespa 125 TS/Rally	L=2000mm, B=10mm, hellgrau, PASCOLI	86043200	24,90
für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/ P200E	L=165mm, B=9mm, schwarz	86040000	5,90
für Vespa PX80-200E Lusso/˙98/MY/T5	L=1700mm, B=9mm, schwarz	21916500	7,90
für Vespa 125 TS/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/ PE/Lusso/˙98/MY/T5	L=1700mm, B=10mm, weiß	86044000	12,90
für Vespa 125 TS/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/ PE/Lusso/˙98/MY/T5	L=1700mm, B=12mm, grau	86043000	12,90
für Vespa 125 TS/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/ PE/Lusso/˙98/MY/T5	L=1700mm, B=12mm, schwarz	86042000	8,90



Dichtung Gepäckfachdeckel
für Vespa 125 TS/160 GS/180 SS/Rally
Art.-Nr. 86043300
14,90 €





Gepäckbox SERIE PRO by MRP

Die **MRP Gepäckboxen** sind genau das Richtige für Jeden, der weiteren Stauraum will. Lieferbar als runde Version für das Ersatzrad oder in kleiner bzw. großer Ausführung unter der Seitenhaube. Die große Version schaut dabei etwas unter der Seitenhaube hervor, das Ersatzrad kann nicht weiterverwendet werden.

Die Box wird einfach an den beiden M8 Gewindebolzen unter der Seitenhaube verschraubt. Die Montage der Box ist sehr einfach und benötigt keine besonderen Schrauber-Kenntnisse. Sehr hochwertig gefertigt. Made in Germany.

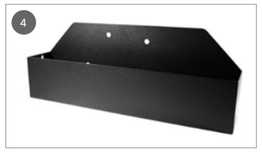
FREIT Ideal für Öl, Werkzeug oder Ersatzteile.

SIP-TIPP Mit Gepäcknetz & Gummiexpander Gepäck zusätzlich sichern.









Gepäckfachbox für Vespa PX80-200/PE/Lusso/˙98/MY/˙11/T5		Art.-Nr.	€
1	rund, schwarz pulverbeschichtet	22159169	45,00
2	groß, schwarz pulverbeschichtet, 410x127x156mm	22159164	69,00
3	klein, schwarz pulverbeschichtet, 410x127x113mm	22159160	69,00

Gepäckfachbox für Vespa PK50-125 S/XL/XL2/FL/HP/N		Art.-Nr.	€
4	groß, schwarz pulverbeschichtet	22159162	49,00

Toolbox Vespa 50SS/90SS

Mauro Pascoli srl

Die **Toolbox** ist neben dem geneigten Lenker eines der markantesten Merkmale der Vespa SS 50/90 Modelle. Fälschlicherweise auch oft als Tank deklariert, bietet sie zusätzlichen Stauraum und fixiert das Reserverad im Durchstieg. Das Polster auf dem Deckel sorgt für etwas mehr Komfort bei geduckten Vollgasfahrten. Die Toolboxen unterscheiden sich in 1° Serie ohne, und 2° Serie mit Sicke für das Supersprint Emblem. Lieferbar in Premium Qualität mit perfekter Passform und Verarbeitung von **MAURO PASCOLI** oder deutlich günstiger als ECO Version. Form und Oberfläche sind hier zwar nicht zu einhundert Prozent perfekt und benötigen Nachbearbeitung, dafür ist die ECO Version aber unschlagbar im Preis. Alle Toolboxen werden mit Klappe und Schloss geliefert.

FREIT Ideal, um den seltenen Scheunenfund zu komplementieren oder für den Aufbau eines Replica Modells.

SIP-TIPP Passende Radkappen und Halter für das Reserverad gleich mitbestellen.









Toolbox / Gepäckfach für Vespa 50SS/90SS		Art.-Nr.	€
5	für Vespa 50SS/90SS 1° Serie,V9SS1T-> 4544/V5SS1T->1841 ohne Sicke, mit Schloss, MAURO PASCOLI	10211600	409,00
6	für Vespa 50SS/90SS 1° Serie,V9SS1T-> 4544/V5SS1T->1841 ohne Sicke, mit Schloss, Eco	10211800*	159,00
7	für Vespa 50SS/90SS 2° Serie/V9SS1T/4544->/V5SS1T 1842-> mit Sicke, Schloss, Kissen, PREMIUM	10211750	389,00
8	für Vespa 50SS/90SS 2° Serie/V9SS1T/4544->/V5SS1T 1842-> mit Sicke und Schloss, Eco	10211500*	159,00

* passendes Kissen für Toolbox (Art.-Nr. 75506200 €48,00)



Radkappe Ersatzrad
für Vespa 50 SS/90 SS
Art.-Nr. 89706000
179,00 €



SIP SUPER PLUS

Rezept für VESPA Piloten von der Bullerei, Hamburg

Das Restaurant Bullerei von Tim Mälzer und Patrick Rüther liegt mitten in Hamburg in der Lagerstraße, zwischen Hamburger Messe, Fleischgroßmarkt und Schanzenviertel. In den vor dem Abriss bewahrten historischen Viehhallen des alten Hamburger Schlachthofs wurde hier ein „Lieblingsrestaurant" errichtet. Für jede Tageszeit, jeden Geschmack und jede Lebenslage. Exklusiv für SIP hat die Bullerei ein Rezept entwickelt.

Foto: Timmo Schreiber



Anbauteile
Reparaturbleche

Reparaturbleche

Ein häufiger Mangel an einer gebrauchten Vespa ist ein durchgerostetes Bodenblech. Rostlöcher im **Bodenblech** sind nicht nur hässlich, sondern gefährlich und werden vom TÜV beanstandet.

Damit ihr nicht unbedingt einen Karosseriebauer zu Rate ziehen müsst, haben wir für euch Reparaturbodenbleche für fast alle Modelle im Programm, mit denen ihr diese einfach reparieren könnt.

Gerade für die Vespa 50-125 PV/ET3 Modelle bieten wir eine besonders große Auswahl an Reparaturbodenbleche. (Siehe Abbildung 1-4).

Je nach Stärke / Grad der Verrostung findet ihr bei uns das optimale Blech. Steht eine komplette Restauration inklusive neuer Lackierung an, empfehlen wir die Verwendung des Bodenbleches inkl. Beinschild. (Art.-Nr. PV153480). Hier sind Bodenblech und Beinschild bereits fest miteinander verbunden und ihr spart euch viel Spachtel- und Schweißarbeiten, um ein vernünftiges Ergebnis vor dem Lackieren zu erzielen. Da am Beinschild noch keine Kaskade vormontiert ist, könnt ihr auch gleich auf die Blechkaskaden der Vespa 50 N Modelle umrüsten. (Art.-Nr. 75323500, 75323400)

Falls nur das Bodenblech getauscht werden soll bieten wir weitere Variationen in unterschiedlicher Abmessung mit oder ohne X/K Streben an. Natürlich umfasst unser Sortiment neben den Smallframe Reparaturbodenblechen auch Reparaturbleche für alle übrigen gängigen Wide- und Largeframemodelle.

FREIT Altes Blech ausbohren, neues einschweißen, verspachteln, grundieren und schon ist es wieder wie neu!

SIP-TIPP Zum sicheren und schnellen Aufbohren der alten Schweißpunkte empfehlen wir die Verwendung eines speziellen Schweißpunktbohrers.

SIP-COMMUNITY User „Die Wurstfrau" (über PV1536) „super Qualität. Jetzt kann die Restaurierung meiner GS losgehen"

Reparaturbodenblech			Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50-125/PV/ET3, lang mit Rundung, „X" & „K" Streben	710x420mm	PV153470	109,00
2	für Vespa 50-125/PV/ET3, mit X / K Streben	525x420mm	PV153430	105,00
3	für Vespa 50-125/PV/ET3	500x420mm	PV1534	59,00
4	für Vespa 50-125/PV/ET3, Beinschild & Trittblech	-	PV153480	145,00
5	für Vespa 50 SS/90 SS	500x366mm	PV1537	75,00
6	für Vespa 125 V30 -33/VM	500x530mm	PV15265	99,00
7	für Vespa 125 VN/VU/150 VL/VB	510x490mm	PV15275	99,00
8	für Vespa 125 ACMA /150 VL/VB1/ACMA GL	530x490mm	PV1535	79,00
9	für Vespa 160 GS	500x480mm	PV1536	69,00
10	für Vespa 125 VNA/VNB1-3/150 VBA/VBB1/VGLA-B	480x470mm	PV15232	105,00
11	für Vespa 125 VNB4-6/150 VBB2	490x460mm	PV15233	105,00
12	für Vespa 125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V/Super/180 SS/Rally	470x460mm	PV15235	105,00
13	für Vespa 125 VNB/GT/GTR/Super/TS150 VBB/GL/Sprint/V./Super/Rally	490x460mm	PV1523	69,00
14	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/˙98/MY	490x460mm	PV15335	105,00
15	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/˙98/MY	490x460mm	PV1533	59,00
16	für Vespa 125 GT /GTR/TS/150 Sprint/V/Rally, Beinschild & Trittblech, -		PV153481	199,00

Alle weiteren Abbildungen gibt es unter www.sip-scootershop.com











KAUF TIPP

Sind nur die unteren Streben des Trittbretts beschädigt, haben wir **Reparaturstreben** sowohl einzeln als auch setweise im Angebot. Die **Reparaturbleche Beinschild** wie auch die **„X" & „K"** Verstärkungen sind eine ideale Ergänzung, wenn dass komplette Bodenblech getauscht wird.

SIP-COMMUNITY User SMarco (über Art.-Nr. PV153460) „Top Bleche, Top zu verarbeiten - auch zum Nachrüsten an andere Modelle Ideal geeignet um den Roller vor dem hochschlagenden Hauptständer zu schützen!"

Reparaturstrebe Trittblech	Maße etc.	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3	390x38x15mm, 1 Stk.	PV1545	13,90
für Vespa 50-125/PV/ET3	390x38x15mm, 2 Stk.	PV1545J	25,90
für Vespa 125 V30-33/VM/VN/150 VL/VB1	460x38mm, 4 Stk.	PV150500	39,00
für Vespa 125 VNA/VNB/Super/GT/GTR/TS/150 VBA/VBB/GL/VGLA-B/Sprint/V/180 SS/Rally	440x35mm, 1 Stk.	PV1542	13,90
für Vespa 125 VNA/VNB/Super/GT/GTR/TS/150 VBA/VBB/GL/VGLA-B/Sprint/V/180 SS/Rally	440x35mm, 3 Stk.	PV1541J	39,90
für Vespa PX80-200E/Lusso/˙98/MY/T5	430X70mm, 1 Stk.	PV1546	13,90



Reparaturstrebe

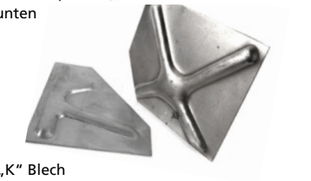
Reparaturblech Beinschild, vorne unten, links und rechts*	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3	PV152740	21,90
für Vespa 125 V1-15/V30-33/VU/VM/VN/VNA2/VNB/150 VL1/VB/VBA/VBB	PV152730	21,90
für Vespa 125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V/Super/180 SS/Rally	PV152740	21,90
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/˙98/MY/˙11/T5	PV152740	21,90

*SX = Links, DX = rechts



Reparaturblech, vorne unten

Verstärkungsblech „X" & „K" für Bodenblech, 2 Stück	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3	PV153460	27,90



„X" & „K" Blech

Reparaturblech Kaskade

Die **Reparaturbleche Kaskade** sind der ideale Ersatz für durchgerostete Stahlkaskaden. Die Kaskaden der Smallframe Modelle eigenen sich ebenfalls um eine Vespa 50 Special auf Blechkaskade umzurüsten. Hier könnt ihr zwischen der Version mit 4- oder 6-Eck-Emblem wählen.

FREIT Altes Blech abtrennen, neues einschweißen, verspachteln, grundieren und schon ist es wieder wie neu!

SIP-TIPP Passende Hupe, Dichtung und Emblem gleich mitbestellen.

	Reparaturblech Kaskade		Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50 N/S 1966 -> L/R/S/Special/90 R/125 PV/ET3, passt auch für Vespa 50 Special	6-eckiges Emblem	75323500	65,00
2	für Vespa 50 N/S ->1966/SS/90 SS/125 VMA1T, passt auch für Vespa 50 Special	4-eckiges Emblem	75323400	65,00
3	für Vespa 125 VNA/VNB/150 VL/VB/VBA/VBB/T1-4/VGLA-B/GS VS2-5/160 GS/ACMA	4-eckiges Emblem	75323800	65,00
4	für Vespa 125 GTR/TS/150 Sprint/V/Rally	6-eckiges Emblem	75323700	65,00
5	für Vespa 125 GT/Super/150 GL/Super/180 SS	4-eckiges Emblem	75323600	65,00



Blechteile, diverse Modelle

	Blechteile, diverse Modelle	Art.-Nr.	€
1	Rahmen Mittelteil, für Vespa 50-125/PV/ET3	90712550	95,00
2	Reparaturblech Seitenteil, für Vespa 50-125 PV/ET3	PV153455	49,00
3	Rahmenklappe Vergaser, für Vespa 98/125 V1-33/VM/VN/ACMA/Hoffmann/150 VL/T1-2/VGL1/GS	75201000	49,00
4	Abdeckung Kabelschacht, für Vespa PX80-200/PE/Lusso/˙98/˙11/T5, Kunststoff	24209200	7,50
5	Abdeckung Kabelschacht, für Vespa 125 VNA–TS/150 VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally, Kunststoff	24209300	9,50
6	Rahmen, für Vespa PX80-200 E/Lusso/˙98/MY/˙11	90712000	799,00



Nummernschildhalter

Nummernschildhalter	Art.-Nr	€
für Vespa 50 N/L/R/Special, deutsche Kennzeichen, 130x105mm	22007800	24,90
für Vespa 125 PV/ET3, 180x180mm	22007100	18,90
für Vespa 150 GS VS1-5/ 160 GS VSB1T>0013584, 165x170mm	22007500	24,90
für Vespa 125 V1-V33/VM/VN/VNA–TS/150 VL/VB/VBA-T4, 165x170mm	22007000	18,90



WERKSTATT GESUCHT? SIP DEALERLOCATOR: **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM/DEALERLOCATOR**



Maik & Henriette

Maik Dempewulf /// 35 Jahre /// Gifhorn /// Deutschland ///

Maik Dempewulf fährt seit fast 20 Jahren Vespa. Von der original Fuffi bis zur PX war schon alles dabei. Früher ist er damit gern und viel zu Treffen gefahren, mittlerweile hat er seine Liebe zu Oldies entdeckt. Besonders angetan hat es ihm seine ACMA ‚Henriette'. „Ich wollte eine schöne Rohrlenker Vespa haben, also kaufte ich eine zerlegte Acma V56. Allerdings sollte sie am Ende tourentauglich sein, also beschloss ich, sie mit einem PX125 Motor auszustatten."

Für den 125er habe ich mich entschieden, weil der ohne größere Modifikationen am Rahmen passt. Mit 177er Polini, 60mm Lippenwelle, leichterem Lüfterrad und T5 Auspuff geht da auch was vorwärts. Zusätzlich wurde der Motor mit einer 23 Zahn Cosa Kupplung (mit 65 Primär) ausgestattet. Zusammen mit den 4.00-8 Reifen sorgt das für die richtige Übersetzung, um die kleinen Räder zum Rollen zu bringen.

Um eine Rahmenveränderung zu vermeiden, wurde die Vergaserwanne modifiziert und der Luftfilterdeckel musste einem Glasfaseransaugschnorchel mit Schaumfilter weichen.

Als der Roller dann ‚fertig' in Waage und Spur auf eigenen Beinen stand, wurde er komplett zerlegt, um Chassis und Co. optisch ansprechend aufzubereiten. Schwierig war vor allem, spezifische Teile für die ACMA aufzutreiben, wie Trittleisten, Scheinwerferglas, etc. Super, dass ich viel davon bei SIP online gefunden habe.

Die Vollabnahme ging ganz reibungslos, weil ich vor dem Umbau alles mit unserer TÜV-Station besprochen hatte. Das kann ich jedem nur empfehlen.

Rahmen	Art.- Nr.
Vespa ACMA Bj.1957	-
LED Rück- und Bremslicht, LED Tachobeleuchtung	-
Fahrwerk	**Art.- Nr.**
Stoßdämpfer Ape mit Feder STO Lenksäule vorn	71080000
Stoßdämpfer BGM hinten	71015000
Bereifung: Heidenau K58 4.00-8	80204002
Motor	**Art.- Nr.**
Motorgehäuse PIAGGIO für PX125	43352000
Auspuff SIP T5 Pro	SIP0800
Rennzylinder Polini 177 mit 1,5mm Kopfdichtung	14000800
Lüfterrad PIAGGIO für Vespa (abgedreht, 12V)	50023000
Ansaugstutzen: Glasfaser Eigenbau	-
Kupplung „Cosa" für Vespa (23Z)	93032000
Primärzahnrad Z=65 Nebenwelle	11272000
Langhublippenwelle SERIE PRO	46003000
Vergaser DELL`ORTO SI 24.24E	40000000

Gummiteileset

Alte Gummis werden mit der Zeit porös und brüchig. Durchgescheuerte Seilzughüllen, Kabelbäume oder Benzinschläuche sind die Folge und sollten daher immer ausgetauscht werden. Wir bieten so gut wie jeden Gummi für Rahmen oder Motor einzeln, oder auch – etwas günstiger – im Kit. Den genauen Inhalt der Gummi Kits könnt ihr den Abbildungen entnehmen.

Weitere Gummiteile für Rahmen und Motor findet ihr in den einzelnen Kapiteln oder online unter **www.sip-scootershop.com**

SIP-TIPP Zur Pflege und zum Einziehen an engen Rahmenstellen Gummiteile mit etwas Silikonspray (Art.-Nr. 81100000) einsprühen.

SIP-COMMUNITY User „hopel2003" (über Art.-Nr. 86048550)
„perfekt! Kein Gesuche. Alles im Set"









Gummi Kit für Vespa Smallframe		Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50 N/R, -> BJ. 1968, 36-teilig, schwarz/grau	86048100	49,90
2	für Vespa 50 N/L/R/S/90/125 VMA1, 30-teilig, schwarz/grau	86048200	39,00
3	für Vespa 50 R/Special/125 PV/ET3, 30-teilig, schwarz	86048300	39,00
4	für Vespa 50 N/L/R/S/Special/SR/SS/90 R/SS/125 PV/ET3, 22-teilig, schwarz	86048700	27,90







Gummi Kit für Vespa Largeframe		Art.-Nr.	€
5	für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR/Super/TS/150 VBA/VBB/T4//GL/Sprint/V./Super/Rally, 23-teilig, schwarz	86048000	22,90
6	für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR/Super/TS/150 VBA/VBB/T4//GL/Sprint/V./Super/Rally, 37-teilig, schwarz	86048050	38,90







Gummi Kit für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`T5		Art.-Nr.	€
7	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY, 21-teilig, schwarz	86048900	18,90
8	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY. 30-teilig, schwarz	86048500	24,90
9	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY, 41-teilig, schwarz	86048550	32,90

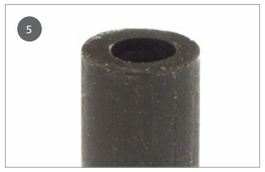
Rahmengummis, diverse

















Rahmengummi, diverse			Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50-125/PV/ET3	Brems-/Gang-/Kupplugszug	15479000	3,50
2	für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11	Gas-/Chokezug/Kabelbaum	48171000	3,00
3	für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11	Benzinschlauch	84262000	2,50
4	für Vespa 125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V./Super/160 GS/180 SS/Rally	Brems-/Gang-/Kupplugszug	15694600	1,50
5	für Vespa VNA-TS/150 VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11	Dorn Seitenhaube	24041000	1,20
6	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11	Bremszug-/ Kupplungszug	15694600	1,50
7	für Vespa 125 TS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11/	Gangzug	70287000	1,50
8	für Vespa 50-125 PV/ET3/VNA-TS/150 VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX/PE	Benzinhahnhebel	47460000	0,90



Gummiteile

Weitere Gummiteile für Rahmen und Motor findet ihr in den einzelnen Kapiteln oder online unter **www.sip-scootershop.com**

Monoschlitzrohr / Doppelschlitzrohr

Original wurde bei allen Modellen bis zur Baureihe der PX/T5/PK/Cosa **Schlitzrohre** aus Aluminium verbaut. Danach stieg PIAGGIO auf eingefärbtes Plastik um. Um euch die Auswahl bei einer Restauration zu erleichtern, ordnen wir jedem Teil die Modellbezeichnung zu, in der die Fahrzeuge genannt werden, bei denen das Teil ursprünglich verbaut wurde. 1-teilige **Monoschlitrzohre** aus Aluminium können nur mit dem passenden Bördelwerkzeug korrekt montiert werden. Die Plastikausführung kann problemlos im montierten Zustand gesteckt werden. Bei **2-teiligen Schlitzrohren** erfolgt die Klemmung am Beinschild mittels Madenschrauben.

Monoschlitzrohr 1-teilig/2-teilig, original	Farbe	Material		Hersteller	Art.-Nr.	€
für Vespa 50/90 SS	silber	Aluminium	1-teilig	-	25093000	35,00
für Vespa 50-125/ L/R/Special/Racer/PV/ET3, passt auch Vespa 50 N/S	silber	Aluminium	1-teilig	PIAGGIO	75430000	22,90
für Vespa 50-125/PK XL/FL/HP/N/XL2/Automatica	braun	Plastik	1-teilig	PIAGGIO	75460000	18,90
für Vespa 50-125/PK XL/FL/HP/N/XL2/Automatica	grau	Plastik	1-teilig	-	75462000	15,90
für Vespa 150 GL	silber	Aluminium	1-teilig	PIAGGIO	72272000	35,00
für Vespa 125 VNB3-6T/150 VBA/VBB, passt auch Vespa 125 VNA/VNB1-2/150 T4	silber	Aluminium	1-teilig	PIAGGIO	72271000	34,00
für Vespa 125 GT/GTR/Super/TS/150 Sprint/V/Super	silber	Aluminium	1-teilig	PIAGGIO	72270000	28,00
für Vespa 150 GS/VS2-5, passt auch Vespa 150 VS1	chrom	Inox	2-teilig	CUPPINI	25095000	29,00
für Vespa 150 GS/VS2-5, passt auch Vespa 150 VS1	chrom	Inox	2-teilig	PASCOLI	25095500	55,00
für Vespa 160 GS	chrom	Inox	2-teilig	CUPPINI	25095100	35,00
für Vespa 160 GS	chrom	Inox	2-teilig	PASCOLI	25095150	55,00
für Vespa 180 SS/Rally	chrom	Inox	2-teilig	CUPPINI	25094900	29,00
für Vespa 180 SS/Rally	chrom	Inox	2-teilig	PIAGGIO	610048M0	75,00
für Vespa 125 T5	schwarz	Plastik	1-teilig	PIAGGIO	75436000	18,90
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5 Classic/*	silber	Plastik	1-teilig	RMS	18552000	12,90
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5 Classic/*	silber	Aluminium	1-teilig	PIAGGIO	14994300	22,90
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5 Classic/*	schwarz	Plastik	1-teilig	PIAGGIO	21894400	17,20

* passt auch für LML 125-150 Speedy/Star/Deluxe/DLX/Stella/Belladonna

Monoschlitzrohr 2-teilig, Zubehör	Farbe	Hersteller	Art.-Nr.	€
für Vespa PK50-125/S/XL	chrom	CUPPINI	25092000	21,90
für Vespa 50-125/PV/ET3	poliert		25091500	79,00
für Vespa 50-125/PV/ET3	chrom	CUPPINI	25091000	21,90
für Vespa 125 V1-15/V30-33/VM	chrom		25095550	79,00
für Vespa 125 VN/150 VL/VB1/ACMA	chrom		25095555	79,00
für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB/T4	chrom	CUPPINI	25095900	29,00
für Vespa 125 GT/GTR/Super/TS/150 Sprint/V/Super	chrom	CUPPINI	25094000	22,90
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5 Classic/*	chrom	CUPPINI	25090000	22,90

* passt auch für LML 125-150 Speedy/Star/Deluxe/DLX/Stella/Belladonna

Doppelschlitzrohre sind immer zweiteilig und werden mittels Madenschrauben am Beinschild befestigt. Ideal zur Montage von Klemmspiegeln, Scheinwerfer etc.

Doppelschlitzrohr 2-teilig, Zubehör	Ausführung	Hersteller	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3	chrom / Emblem blau	CUPPINI	25102000	47,00
für Vespa 50-125/PV/ET3	chrom / Emblem rot	CUPPINI	25102R00	47,00
für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB/T4	chrom	LITE	25126000	89,00
für Vespa 150 VL1-3/VB1	chrom	LITE	25125000	89,00
für Vespa 125 GT/GTR/Super/TS/150 Sprint/V/Super/Rally	chrom / Emblem	-	25066000	39,00
für Vespa 125 GT/GTR/Super/TS/150 Sprint/V/Super/Rally	chrom / Emblem blau	CUPPINI	25101000	45,00
für Vespa 125 GT/GTR/Super/TS/150 Sprint/V/Super/Rally	chrom	LITE	25121000	89,00
für Vespa 125 GT/GTR/Super/TS/150 Sprint/V/Super/Rally	chrom / Emblem Vespa	PIAGGIO	61001710	99,00
für Vespa 160 GS	chrom / Emblem Cuppini	CUPPINI	25104000	89,00
für Vespa 160 GS	chrom	LITE	25124000	79,00
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5 Classic/*	chrom / Emblem rot	CUPPINI	25103000	47,00
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5 Classic/*	chrom / Emblem blau	CUPPINI	251030BL	47,00
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5 Classic/*	chrom	LITE	25123000	89,00

* passt auch für LML 125-150 Speedy/Star/Deluxe/DLX/Stella/Belladonna



Bördelwerkzeug für Monoschlitzrohr

Mit dem **Bördelwerkzeug** wird das originale Monoschlitzrohr mit einer sauberen Falz fachmännisch an das Beinschild angebracht. Im Programm führen wir zwei Ausführungen in unterschiedlichen Qualitäten.

Das ECO ist die günstige Alternative zum teuren Original. Verarbeitung und Qualität ist simpler, kostet dafür aber um einiges weniger und ist in der Regel immer lieferbar!

PIAGGIO Art.-Nr.15190000 **€ 89,00**
ECO Art.-Nr. 15191000 **€ 57,00**



15190000

15191000

Universeller **Kantenschutz** mit U-Profil zur Montage an Beinschild und Schutz vor scharfen Kanten.

Kantenschutz, 8mm		Art. Nr.	€
blau	5m	90503000	14,90
chrom	5m	90501000	13,90
chrom/schwarz	5m	90502000	14,90
furnier	5m	90504000	14,90
schwarz	1m	90500000	3,50



Um die Stromlinienform der Vespa optisch noch etwas zu unterstreichen wurden bei einigen Largeframe Modellen der 60er Jahren serienmäßig **Zierleisten für Seitenhaube und Kotflügel** verbaut. Die Leisten sind aus Aluminium und werden mit den im Lieferumfang enthaltenen Schrauben befestigt.

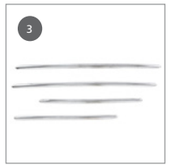
Zierleisten Seitenhaube/Kotflügel original, Alu			Art.-Nr.	€
1	150 GL VLA1T	4-teilig*	75432000	39,00
2	160 GS	4-teilig*	75434000	39,00
3	125 GT/GTR/Super/150 Sprint/Super/180 SS	4-teilig*	75431000	29,00
4	125 VNB3-5T/150 VBB1T 71001-> VBB2T passt auch 125 VNA/VNB1-2/VNB6/150 VBB1-> 71000/VBA/T4	2-teilig**	75435000	22,90
5	150 GS/T2/T3	2-teilig**	75435300	45,00

* für Kotflügel und Seitenhaube, ** für Seitenhaube

Zierleisten Seitenhaube Zubehör		Farbe	Art. Nr.	€
6	125 VNA/VNB/150 VBA/VBB/T4	alu poliert	75435200	29,90
7	125 VNA/VNB/150 VBA/VBB/T4	blau, Caddilac	75438040	55,00
8	125 VNA/VNB/150 VBA/VBB/T4	chrom, Caddilac	75438010	49,00
9	125 VNA/VNB/150 VBA/VBB/T4/GS/160 GS	Emblem Krone Alu	75434300	39,00













Ersatzteil Trittleisten

Trittleisten sind ein absolutes Muss. Sie schützen nicht nur die Blechsubstanz eures Rollers und sorgen dafür, dass eure Füße sicheren Halt auf dem Trittblech finde - sie sind auch ein schickes Detail, das euren Roller optisch aufwertet. Da sich die Leisten über die Jahre hinweg jedoch relativ stark abnutzen, bieten wir euch für alle Modelle komplette Austauschsätze in unterschiedlichen Ausführungen und Qualitätsabstufungen an.

Premium: Trittleistensatz von MAURO PASCOLI in absoluter top Qualität. Hier kommen nur hochwertigste Materialien zum Einsatz. Sowohl der schwarze Trittleistengummi als auch die äußeren und mittleren Alu-Endstücke und die Alu-Nieten überzeugen deshalb genau so, wie die Trittleisten selbst, die bereits sehr passgenau vorgebogen geliefert werden. Auch die Bohrungen für die Nieten am Anfang und Ende der Trittleisten sind bereits gesetzt. Im Lieferumfang sind ein schwarzer hochwertiger Trittleistengummi, die äußeren und mittleren Alu-Endstücke und ein Nietensatz enthalten.

Trittleistensatz komplett	Art.-Nr	€
für Vespa 50/N/R ->1968, Premium (Gummi)	75458500	35,00
für Vespa 50/N/R ->1968, Replica (Gummi)	75458000	24,90
für Vespa 50 SS/90 SS/125 PV/ET3, Premium	13052000	69,00
für Vespa 50 S V5SA1T ->15324/90 V9A1T ->25000, Premium Qualität	13054000	55,00
für Vespa 50 L/S Special/Elestart/90V5SA1T 15325 ->/V9A1T 25001->, Premium	13053000	49,00
für Vespa 50/N/LR/S/Special/Elestart/SR/90/R/100 1969 -> passt auch für Vespa 125 PV/ET3*, Replica	13050000	22,90
für Vespa PK50-125/S/SS/ETS/Automatica	13060000	22,90
für Vespa 98, Premium	75450810	129,00
für Vespa 125 V1-15/Hoffmann A/B, Premium	75450800	135,00
für Vespa 125 V30-33, Premium	75450700	135,00
für Vespa 125 VM1-2, Premium	75450650	149,00
für Vespa 125 VN1, Premium	75450600	149,00
für Vespa 125 VN2, Premium	75450930	129,00
für Vespa 150 VL1-2, Premium	75450400	135,00
für Vespa 150 VL3, Premium	75450500	135,00
für Vespa 150 VB1, Premium	75450450	129,00
für Vespa 150 GS VS1 ->05150, Premium	75450100	129,00
für Vespa 150 GS VS1 05151->, Premium	75450200	135,00
für Vespa 150 GS VS2-5, Premium	75450300	129,00
für Vespa 125 VNA1 -> 68031, Premium	75450260	129,00
für Vespa 125 VNA1 68032->VNA2/VNB1-2, Premium	75402700	129,00
für Vespa 125 VNB3-6/150 VBB2, Premium	75450250	129,00
für Vespa 150 VBA/VBB1, Premium	75450920	129,00
für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB, Replica	75457000	45,00
für Vespa 150 GL VLA1T/T4, Replica	75451100	45,00
für Vespa 150 GL VLA1T/T4, Premium	75450910	129,00
für Vespa 125/GT/GTR/TS/Sprint/V/180 SS/Rally, Premium	75451050	85,00
für Vespa 125/GT/GTR/TS/Sprint/V/180 SS/Rally, Replica	75451000	25,90
für Vespa 125-150 Super, Premium	75402800	109,00
für Vespa 160 GS, Premium	75450900	129,00
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5 classic, Premium	75459000	59,00
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5 classic, Replica	75450000	25,90

* Fußmatte Durchstieg (Art.-Nr. 10044500) muss separat mitbestellt werden.

Replica: Der Trittleistensatz ist bereits vorgebogen, benötigen jedoch zur perfekten Passgenauigkeit leichte Nacharbeit. Die Modellapplikation ist hier ebenfalls etwas breiter gefächert. Im Lieferumfang sind ein schwarzer Trittleistengummi, einheitliche Endstücke und ein Nietensatz enthalten.

SIP-TIPP Die Gummis in den Aluschienen vorher mit Silikonspray einsprühen - so lassen sie sich besser in der Schiene ziehen! Trittleisten vor Lackierarbeiten unbedingt anpassen, um böse Überraschung zu vermeiden! (Bohrungen überprüfen). Geschraubte Trittleisten sind bei orig. Restauration ein NO GO! Zur Montage am besten unser SIP Trittleistenwerkzeug oder Nietendöpper verwenden.

Trittleistensatz Premium



Trittleistensatz Replica



Edelstahl poliert: Ein optisches Highlight und ein hervorragender Ersatz für die herkömmlichen Aluleisten sind die Trittleisten aus poliertem Edelstahl. Zur Montage müssen eventuell neue Löcher in das Trittbrett gebohrt werden, da nicht alle Bohrungen den originalen Löchern entsprechen. Auch diese Trittleisten sind bereits vorgebogen, müssen jedoch teilweise noch feinangepasst werden. Anders als die übrigen Leisten werden sie jedoch nicht genietet, sondern geschraubt. Eine Gummiunterlage, die den Lack vor Kratzern schützt, ist genauso im Lieferumfang enthalten wie Endkappen und Schrauben.

Trittleistensatz komplett, Edelstahl poliert	Art.-Nr	€
für Vespa 50/N/LR/S/Special/Elestart/SR/90/R/100 1969 -> passt auch für Vespa 125 PV/ET3*	61088550	59,00
für Vespa 150 VB1	PV18051	109,00
für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB	PV1805	109,00
für Vespa 125/GT/GTR/TS/150 Sprint/V/180 SS/Rally	PV18053	109,00
für Vespa 125-150 Super	PV18052	149,00
für Vespa 160 GS	PV18055	109,00
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5 classic	PV18054	109,00

* Fußmatte Durchstieg (Art.-Nr. 10044500) separat mitbestellen.



Trittleistensatz komplett, Edelstahl poliert

Montage Trittleisten



Ein Trittleistensatz besteht aus 6-9 Leisten, abhängig vom jeweiligen Modell und Fußmatte Durchstieg oder 2 weiteren Leisten. Eine weitere Variation bei den älteren Modellen ist die zweigeteilte äußere Leiste mit Sickenfüllung, wie hier in unserem Beispiel einer VNB6.



Produkte von Mauro Pascoli zeichnen sich durch ihre gute Biegeigenschaft aus. Die Leisten immer VOR dem Lackieren anpassen! Die bereits vorgebogenen Trittleisten müssen noch leicht an den Radius des Beinschildes angepasst werden. Dann von unten die Bohrlöcher anzeichnen.



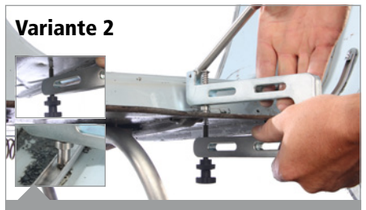
Ihr habt 2 Möglichkeiten zum Vernieten, mit Nietdöpper und Hammer oder einfachere Variante mit der SIP-Nietenzange. Zur Montage sind 2 helfende Hände von Vorteil. Nieten durchstecken und den Überstand bis auf 3mm abwicken.

Variante 1



Nietdöpper (Art.-Nr. 131099) ansetzen und Hammer dagegenhalten. Durch gezielte Schläge wird die Niete gestaucht. Döpper genau in 90° zum Blech halten. Vorbeugend gegen Kratzer kann auch ein Klebeband auf der Unterseite um die Nieten angebracht werden.

Variante 2



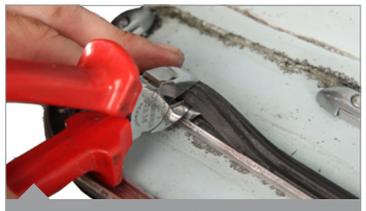
Die SIP Nietenzange (Art.-Nr. 131040) mit glattem oder halbrundem Aufsatz ansetzen. Den Gegenspieler in Form des Waffelmusterdorns anschrauben und Hebel zum Stauchen der Niete nach unten drücken. So macht Vernieten Spass!



Bei Modellvariation mit zweiteiliger äußerer Trittleiste zunächst die halbrunde Sickenprofilleiste anpassen und die Bohrlöcher markieren. Im 2. Schritt die äußere Trittleiste anpassen, danach die gleiche Vorgehensweise wie bei den anderen Leisten.



Zum Schluss Trittleistengummi einziehen. Mit Hilfe eines Silikonsprays (Art.-Nr. 811000) geht es erheblich leichter. Einsprühen und mit einem stumpfen Gegenstand unter das erste Endstück das Gummiprofil schieben.



Beim Einziehen ist darauf zu achten, dass das Gummi schön gestaucht wird, dann mit Seitenschneider abzwicken.



Sofern vorhanden, wird die Fußmatte Durchstieg links und rechts mittels Schiene und je 4 Linsenkopfschrauben befestigt.

Trittleistengummi

ariete

Trittleistengummis wurden serienmäßig immer in schwarz verbaut. Sie unterscheiden sich in der Anzahl der Profilnasen wie auch in der Breite. ARIETE liefert hochwertige Gummis in sehr guter Qualität. Zusätzlich bieten wir sie noch als etwas günstigeres Repro Produkt in verschiedenen Farbvariationen an. Die Gummis müssen noch auf die passende Länge der einzelnen Trittleisten zugeschnitten werden. Die Lieferung erfolgt immer am Stück in der angegebenen Länge (siehe Artikelbeschreibung).

FAZIT Sehen nicht nur gut aus, sondern bieten auch bei nassem Wetter gute Standfestigkeit.

SIP-TIPP Die Gummis vorher mit Silikonspray einsprühen, so lassen sie sich besser in die Aluschienen ziehen!

SIP-COMMUNITY User ‚juri68' (über Art.-Nr. 15476500):
„Sieht wirklich genauso aus wie das Original aus den 70ern"



Trittleistengummi			Art.-Nr	€
1	für Vespa 50 S/V5SA1T ->15324/90 V9A1T ->25000/125 VNA/VNB/150 VBB2	schwarz, L=3900mm, B=9mm, 3 Profilnasen	47243000	14,90
2	für Vespa 50 L/S V5SA1T 15325->/Special/SS/90 V9A1T 25001->/SS/125 Super/PV/ET3/150 Super	schwarz, L=2700mm, B=8mm, 3 Profilnasen	97237500	14,90
3	für Vespa 98/125 V1-15/V30-33/VM/VN/150 VL/VB/GS VS1-5/GL/VBA/VBB1/160 GS	schwarz, L=3900mm, B=16mm, 4 Profilnasen	15477700	14,90
4	für Vespa 125 VMA/GT/GTR/TS/150 Sprint/V/180 SS/Rally	schwarz, L=3400mm, B=14mm, 4 Profilnasen	15476500	14,90
5	für Vespa PK50-125/S/SS/ETS/Automatica/PX80-200/PE/Lusso	schwarz, L=3800mm, B=14mm, glatt	15982900	18,60
6	für Vespa 125 VMA/GT/GTR/TS/150 Sprint/V/180 SS/Rally	blau, B=14mm, 6 Stück, 4 Profilnasen	15477540	14,90
7	für Vespa 125 VMA/GT/GTR/TS/150 Sprint/V/180 SS/Rally	grau, B=14mm, 6 Stück, 4 Profilnasen	15477510	14,90
8	für Vespa 125 VMA/GT/GTR/TS/150 Sprint/V/180 SS/Rally	rot, B=14mm, 6 Stück, 4 Profilnasen	15477520	14,90
9	für Vespa 125 VMA/GT/GTR/TS/150 Sprint/V/180 SS/Rally	weiß, B=14mm, 6 Stück, 4 Profilnasen	15477550	14,90



Trittleistenendstücke als Ersatzteil entweder einzeln oder etwas günstiger im Set. Wenn nicht anders gekennzeichnet, sind die Endstücke für die inneren wie auch äußeren Leisten alle gleich. Einzig bei Wideframe und einigen 60er Jahre Largeframe Modellen unterscheiden diese sich noch in ihrer Position (siehe Tabelle). Die Anzahl der benötigten Endstücke unterscheiden sich je nach Rollermodell.

SIP-TIPP Immer noch die passenden Nieten zur Befestigung mitbestellen.

Trittleistenendstücke			Art.-Nr	€
10	für Vespa 50 S/V5SA1T ->15324/90/125 VNA/VNB/150 VBB2	Aluminium 1 Stück	13105445	3,50
11	für Vespa 50 L/S V5SA1T 15325->/Special/SS/90 V9A1T 25001->/SS/125 Super/PV/ET3/150 Super	Aluminium 1 Stück	13105600	1,50
12	für Vespa 50 L/S V5SA1T 15325->/Special/SS/90 V9A1T 25001->/SS/125 Super/PV/ET3/150 Super	Aluminium 12 Stück, 20 Nieten	13105500	10,90
13	für Vespa 98	Aluminium 1 Stück	13105700	4,90
14	für Vespa 125 V1-15/V30-33/Hoffmann	innen, Aluminium 1 Stück	13105450	5,90
15	für Vespa 125 V1-15/V30-33/Hoffmann	außen, Aluminium 1 Stück	13105400	3,90
16	für Vespa 125 VM/VN/150 VL1-2	außen, Aluminium 1 Stück	13105415	4,60
17	für Vespa 125 VM/VN/150 VL1-2/GS VS1->005150	innen, vorne/hinten Alu 1 Stück	13105410	5,90
18	für Vespa 150 VL3/VB/VBA/VBB1/T4/GL/160 GS	Aluminium, 1 Stück	13105300	5,90
19	für Vespa 150 GS VS1 05151->VS2-5	innen, vorne/hinten, Alu 1 Stück	13105440	4,90
20	für Vespa 150 GS VS2-3 ->0031830	rechts außen vorne, Alu 1 Stück	13105425	5,90
21	für Vespa 150 GS VS2-3 ->0031830	links außen vorne, Alu 1 Stück	13105420	5,90
22	für Vespa 150 GS VS3 0031831 -> VS5	rechts außen vorne, Alu 1 Stück	13105430	5,90
23	für Vespa 150 GS VS3 0031831 -> VS5	links außen vorne, Alum 1 Stück	13105435	5,90
24	für Vespa 125 VMA/GT/GTR/TS/150 Sprint/V/180 SS/Rally	Aluminium 1 Stück	13105200	1,50
25	für Vespa 125 VMA/GT/GTR/TS/150 Sprint/V/180 SS/Rally	Aluminium 12 Stück	J13105100	16,90
26	für Vespa 125 VMA/GT/GTR/TS/150 Sprint/V/180 SS/Rally	chrom, 1 Stück	13106300	1,90
27	für Vespa P80-150X/ PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E	Kunststoff, 1 Stück	15982800	1,00
28	für Vespa PX80-200E/Lusso/ '98/MY	Kunststoff, 1 Stück	18217400	1,20

Nietensatz Trittleisten



Kompletter **Nietensatz** zur Befestigung der Trittleisten. Die langen Nieten sind für die Trittleistenendstücke und die kurzen für die Leisten.

SIP-TIPP Nietdöpper (Art.-Nr. 13109900) oder SIP Nietzange (Art.-Nr. 131040) zur einfachen Montage mitbestellen.

Nietensatz für Trittleisten	Art.-Nr.	€
für Vespa 50/L/S/Special/R/SS/90/SS	13108070	8,90
für Vespa 98/125 V1-15	13108000	8,90
für Vespa 125 V30-33/VM/VN/VU/150 VL/VB/GS VS1-5	13108060	13,90
für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR/Super/TS/150 VBA/VBB/GL/Sprint/V/160 GS/180 SS/Rally/ P80-150X/ PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E	13108080	9,90
für Vespa 125 V30-33/VM/VN/VNA/VNB/GT/GTR/Super/TS/150 VL/VB/GS/VBA/VBB/GL/Sprint/V/160 GS/180 SS/Rally/P80-150X/ PX80-200E/ Lusso 1°/P150S/P200E	13108550	7,90

Trittleistenende SIP Style

Ein absoluter Eyecatcher sind die aus Aluminium CNC gefrästen **SIP Trittleistenenden** für die Vespa PX. Es gibt sie in blau, rot, silber und titan eloxiert und verchromt. Einfach auszutauschen werten sie eure Trittleisten massiv auf und ihr könnt die billigen Plastikkappen Ersatzteilbedürftigen spenden. Es werden 12 Stück benötigt.

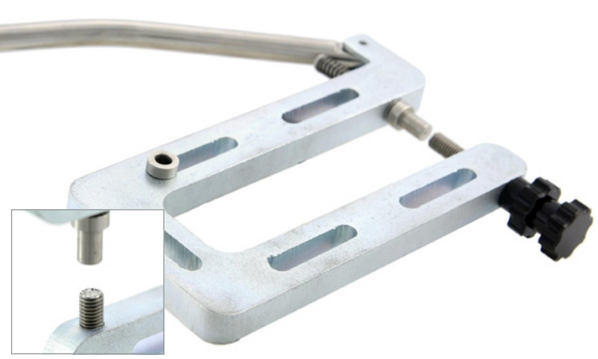
Trittleistenende für Vespa PX80-200/PE/Lusso/ '98/MY, Aluminium, CNC gefräst



Modell / Farbe		Art.-Nr	€
1	blau eloxiert	182174AB	4,50
2	chrom	182174CR	4,50
3	rot eloxiert	182174AR	4,50
4	silber eloxiert	182174AS	4,50
5	titan-grau eloxiert	182174AT	4,50

KAUF TIPP

Werkzeug für Nieten



Mit der **SIP Nietenzange** liefern wir das ideale Tool um euch viel Ärger und Zeit beim Vernieten der Trittleisten zu sparen. Im Lieferumfang sind jeweils ein glatter und halbrunder Aufsatz enthalten. Dieser wird durch einen Magnet in der Führung gehalten. Das Gegenstück dazu hat ein eingeprägtes „Waffelmuster". Original Look pur! Eine genaue Montageanleitung findet ihr auf Seite 675.

SIP-TIPP Zur Montage sind 2 helfende Hände von Vorteil.

SIP Nietenzange	Art.-Nr	€
Nietenzange SIP fürTrittleisten	13104000	89,00



Der **Nietdöpper** eignet sich ideal um Nieten für Schriftzüge oder Trittleisten zu stauchen. Je nach Ø der Niete muss der passende Döpper benutzt werden. Set 5-Teilig.

Nietdöpper	Art.-Nr	€
Nietdöppersatz für Trittleisten/Schriftzüge	13109900	24,95

Fußmatte Durchstieg



Fußmatte für den Durchstieg. Wurde serienmäßig immer in schwarz verbaut. Für Largeframemodelle bieten wir zusätzlich einige farbliche Variationen an.

SIP-TIPP Zur Befestigung immer noch die passenden Zierleisten und Schrauben mitbestellen.

Fußmatte für Durchstieg / Farbe	Art.-Nr.	€
für Vespa 50 SS/90 SS/125 PV/ET3, schwarz	10044500	8,90
für Vespa 125 VNB3-6/GT/GTR/Super/TS/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint/V/Super/160 GS/180 SS/Rally, blau	10044640	13,90
für Vespa 125 VNB3-6/GT/GTR/Super/TS/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint/V/Super/160 GS/180 SS/Rally, gelb	10044630	13,90
für Vespa 125 VNB3-6/GT/GTR/Super/TS/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint/V/Super/160 GS/180 SS/Rally, grün	10044660	13,90
für Vespa 125 VNB3-6/GT/GTR/Super/TS/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint/V/Super/160 GS/180 SS/Rally, rot	10044620	13,90
für Vespa 125 VNB3-6/GT/GTR/Super/TS/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint/V/Super/160 GS/180 SS/Rally, schwarz	10044600	12,90
für Vespa 125 VNB3-6/GT/GTR/Super/TS/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint/V/Super/160 GS/180 SS/Rally, weiß	10044650	13,90
für Vespa P80-150X/ PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E, schwarz	86090000	8,50

Mit den **Tritt/Zierleisten** wird die Gummimatte für den Durchstieg am Rahmentunnel befestigt. Je nach Modell werden Kreuz- oder Schlitzschrauben verbaut.

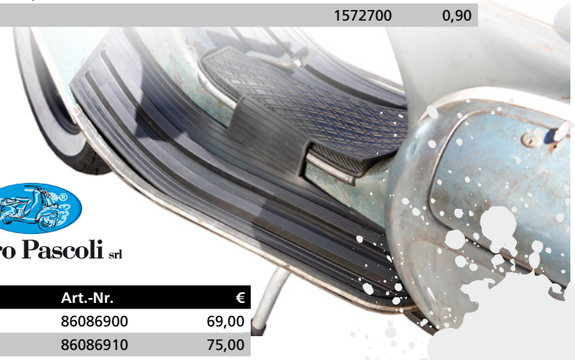


SIP-TIPP Zur Befestigung immer noch die passenden Schrauben mitbestellen.

Trittleisten für Gummimatte Durchstieg	Art.-Nr.	€
für Vespa 50 SS/90 SS/125 PV/ET3	10044700	8,50
für Vespa 125 VNB3-6/GT/GTR/Super/TS/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint/V/Super/160 GS/180 SS/Rally	18004900	8,50
für Vespa P80-150X/ PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E	18004800	8,50

Schrauben für Trittleisten Gummimatte Durchstieg	Art.-Nr.	€
für Vespa 50 SS/90 SS/125 PV/ET3 (Kreuzschlitz)	10044800	0,50
für Vespa 125 VNB3-6/GT/GTR/Super/TS/150 VBA/VBB/T4/GL/Sprint/V/Super/160 GS/180 SS/Rally (Schlitz)	10044850	0,50
für Vespa P80-150X/ PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E (Kreuzschlitz)	1572700	0,90

Fußmatten



Fußmatten werden über die Trittleisten gelegt und schützen den empfindlichen Lack vor Kratzern! Auch für Roller, an deren Trittblech der Zahn der Zeit schon etwas länger nagt, sind sie ein willkommenes Hilfsmittel, um auch ohne größere Reparaturmaßnahmen eine ansprechende Optik zu erhalten und den weiteren witterungsbedingten Rostzersatz zu minimieren. Gerade die Fußmatten von **Mauro Pascoli** sind, dank ihrer hochwertigen Qualität und ihren originalgetreuen Farben (grau und grün), ein besonders beliebtes Zubehör für Wideframe Modelle.

Mauro Pascoli srl

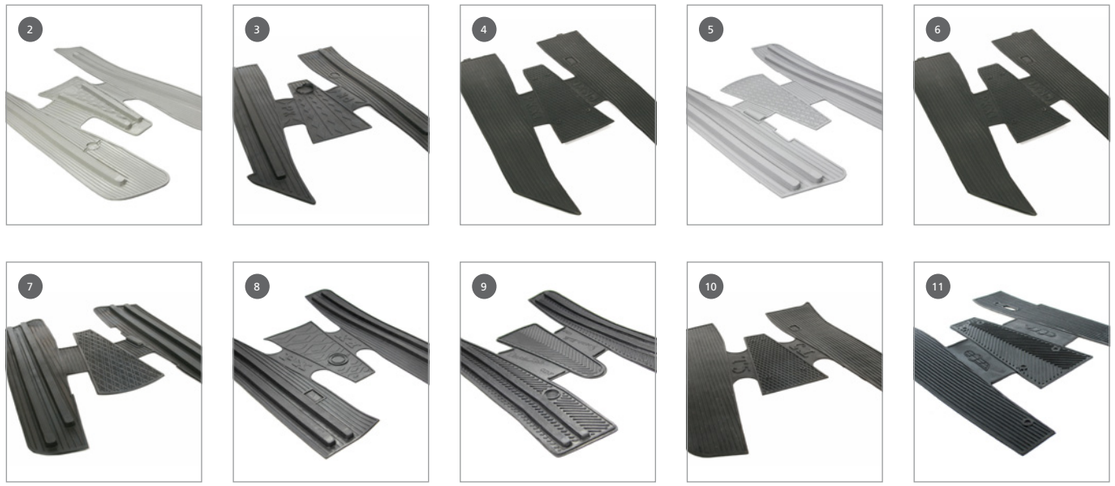
Fußmatten MAURO PASCOLI		Art.-Nr.	€
1	für Vespa 98/125 V1-15/Hoffmann A/B, grau	86086900	69,00
2	für Vespa 98/125 V1-15/Hoffmann A/B, grün	86086910	75,00
3	für Vespa 125 V30-33/VM/150 VL1/Hoffmann HC, grau	86086100	69,00
4	für Vespa 125 VNA/VNB1-2, grau	86086400	69,00
5	für Vespa 125 VNB3-6/150 VBA/VBB/T4, schwarz	86086500	39,00
6	für Vespa 150 VB1, grau	86086300	69,00
7	für Vespa 150 GS VS2-5T, passt auch für Vespa 150 GS VS1T, grau	86086200	69,00
8	für Vespa 150 GS VS2-5T, passt auch für Vespa 150 GS VS1T, schwarz	86086250	69,00



SIP AID: ROLLERFAHRER HELFEN! **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM/SIPAID** - HELFT MIT!

Fußmatten / Farbe		Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50/N/LR/S/Special/Elestart/SR/90/R/100 1969 ->, schwarz	86082500	15,90
2	für Vespa 50 SS/90 SS/125 PV/ET3, grau	86082200	26,00
3	für Vespa 50 SS/90 SS/125 PV/ET3, schwarz	86082000	15,90
4	für Vespa PK50-125/S/SS/ETS/Automatica, schwarz	86084000	13,90
5	für Vespa PK50-125/FL/HP/N/ Rush/XL/XL2/Automatica, schwarz	86085000	14,90
6	für Vespa 125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V/Super/160 GS/180SS/Rally, grau	86086600	25,00
7	für Vespa 125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V/Super/160 GS/180SS/Rally, schwarz	86086000	15,00
8	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY, schwarz	86080000	16,80
9	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY, schwarz mit Noppen	86081000	13,90
10	für Vespa 125 T5, schwarz	86083000	13,90
11	für Vespa Cosa, schwarz	10044635	14,50





Trittblech SIP

Custom-Look pur mit dem **SIP Edelstahltrittblechsatz**. Ziert seit Jahren das Bodenblech des silbernen SIP PX Customs und ist oft an vielen PX Racern im 90er Jahre Style zu finden. Die Bleche werden mittels Edelstahlbuchsen vom Trittbrett distanziert und liefern somit einen besonderen 3D Effekt. Das Mittelteil ziert ein lasergeschnittenes SIP-Scootershop Logo.

Lieferbar mit glänzender oder gebürsteter Oberfläche aus hochwertigem und absolut rostfreiem Edelstahl.

SIP-TIPP Kommt besonders gut mit verchromtem Seitenständer, Zylinderhaube, Lüfterrad- und Schaltrastenabdeckung.

SIP-COMMUNITY User ‚A.Meinen' über Art.-Nr. 50290000:
„super verarbeitet sieht echt schmuck aus und passt genau"

für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11/T5	Art.-Nr	€
Edelstahl gebürstet	50290000	95,00
hochglänzend	50280000	104,00







Riffelblechsatz

Riffelbleche sind DER Style Dauerbrenner aus den 80/90er Jahren. Die Bleche sind bereits vorgebogen und müssen nur noch auf dem Bodenblech verschraubt oder vernietet werden. Auch ein leicht angerostetes Bodenblech lässt sich zugunsten der Optik damit leicht kaschieren.

Lieferbar als 3-teiliges Set oder nur das Mittelteil für den Durchstieg. Verfügbar in Riffel (diagonal gerippte Struktur) - oder Propellerblech Optik, Aluminium poliert, schwarz- oder weiß pulverbeschichtet.

Die **Riffel-** und **Propellerbleche** der Vespa PX können mit Anpassungen auch auf viele Largeframe Modelle der 60/70er Jahre wie VBB/GT/GTR/Sprint/Rally etc. montiert werden. Durch die unterschiedliche Form der Bodenbleche muss hier jedoch etwas nachgepasst werden.

SIP-TIPP Kommt besonders gut mit verchromtem Seitenständer, Zylinderhaube, Lüfterrad- und Schaltrastenabdeckung.

SIP-COMMUNITY User ‚simon_m' (über Art.-Nr. 50212000):„Passte bei mir super genau, super verarbeitet, und schaut irre gut aus einfach nur zu empfehlen"





schwarz



weiß



Riffelblech



Propellerblech

Riffelblechsatz/Propellerblechsatz, 3-teilig	für Vespa 50-125/PV/ET3 Art.-Nr.	€	für Vespa PK50-125/S/XL/FL/HP/N/Rush/XL2/Automatica* Art.-Nr.	€	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/˙98/MY/˙11/T5 Art.-Nr.	€
Riffelblechsatz, Aluminium, 3-teilig	50212000	59,00	50211000	65,00	50210000	59,00
Riffelblechsatz, schwarz pulverbeschichtet, 3-teilig	50213000	59,00	50214000	69,00	50220000	59,00
Riffelblechsatz, weiß pulverbeschichtet, 3-teilig	50216000	59,00	50215000	59,00	50225000	59,00
Propellerblechsatz, Aluminium, 3-teilig	50320000	59,00	50330000	59,00	50310000	59,00
Propellerblechsatz, schwarz pulverbeschichtet, 3-teilig	50321000	69,00	50331000	69,00	50311000	69,00

*bei Vespa PK XL2 Modellen Plastikfußmatte entfernen!

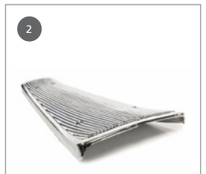
Mittelteil Durchstieg	für Vespa 50-125/PV/ET3 Art.-Nr.	€	für Vespa PK50-125/S/XL/FL/HP/N/Rush/XL2/Automatica* Art.-Nr.	€	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/˙98/MY/˙11/T5 Art.-Nr.	€
Mittelteil Durchstieg, Riffelblech, Aluminium	50230000	19,90	50250000	19,90	50201000	19,90
Mittelteil Durchstieg, Riffelblech, schwarz pulverbeschichtet	50240000	21,90	50260000	21,90	50200000	21,90
Mittelteil Durchstieg, Propellerblech, Aluminium	50350000	19,90	50360000	19,90	50340000	19,90
Mittelteil Durchstieg, Propellerblech, schwarz	50351000	21,90	50361000	21,90	50341000	21,90

Mittelteil Durchstieg

1



2



3



4



5



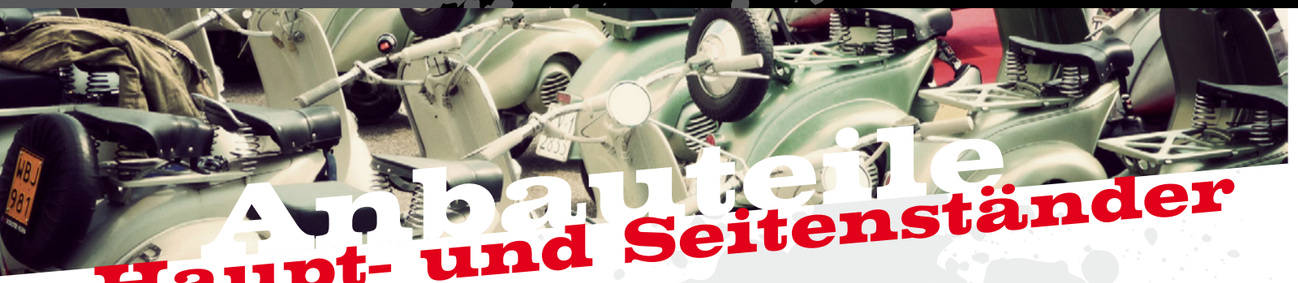
Mittelteil Durchstieg		Art.-Nr.	€
1	Vespa PX80-200E/Lusso/˙98/MY passt auch P80-150X/PX80 -200E/Lusso 1°/P150S/P200E, grau	12530000	13,90
2	Vespa PX80-200E/Lusso/˙98/MY passt auch P80-150X/PX80 -200E/Lusso 1°/P150S/P200E, Kunststoff, chrom,	12532000	19,90
3	für Vespa PX80-200E/Lusso/˙98/MY passt auch P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E, Edelstahl poliert	12531000	49,00
4	für Vespa PX 2011, passt auch für Vespa PX80-200/PE/˙98/MY, grau mit „Vespa" Schriftzug	67320100	22,90
5	für Vespa 125 T5, grau	12540000	13,60

MITTENDRIN, STATT NIE DABEI! SIP TV AUF YOUTUBE: **WWW.YOUTUBE.COM/SCOOTERSHOP**



Copenhagen Scooterclub ist ein Rollerclub aus – wie sollte es anders sein – Copenhagen. Die Mitglieder sind eine bunte Truppe, von Ballett-Tänzerinnen über Hufschmiede bis hin zu Philosophen. Sie alle vereint die Liebe zu klassischen Vespas der 60er und 70er Jahre. Ursprünglich hat man sich hauptsächlich in Copenhagen getroffen und kleine Meetings abgehalten sowie zusammen an Rollern geschraubt. Dieser Fokus hat sich in den letzten Jahren gewandelt, nun unternimmt man immer mehr lange Touren und trifft Europas Rollerfahrer in England, Deutschland, Italien, Österreich, Portugal, etc.

Das Motto des CSC ist »lld i piben« – und man muss die Jungs schon besuchen um herauszufinden was das bedeutet!



Anbauteile
Haupt- und Seitenständer

Hauptständer

Wer kennt es nicht: Im Lauf der Zeit ist der **Hauptständer** mehr und mehr aus der Form geraten. Erst war es nur ein kleiner Knick, aber durch die andauernde Belastung steht der Roller beim Parken mittlerweile komplett schief, der Vergaser läuft über Nacht voll und am nächsten Morgen müsst ihr 20 mal kicken. Das muss nicht sein. Denn ein neuer Hauptständer ist schnell besorgt und montiert. Wir können euch dazu Hauptständer in unterschiedlichen Varianten anbieten:

Standard: Die Standard Hauptständer entsprechen den serienmäßig verbauten Ständern. Während sie für die Wideframe Modelle meist verzinkt, oder im puristischen unbehandelten Metall Look kommen, sind die Hauptständer der Small- und Largeframe Modell in der Regel schwarz lackiert oder pulverbeschichtet. Soweit nicht anders vermerkt, sind die Ständerfüße dabei nicht im Lieferumfang enthalten. Die Standard Hauptständer sind sowohl von PASCOLI in toller Qualität im Vintage Style oder als etwas günstiger als Repro Version verfügbar.

Verstärkt: Vor allem bei getunten Motoren mit einer höheren Kompression verbiegt sich der orig. Hauptständer leicht, da mehr Kraft beim Ankicken gebraucht wird. Deshalb ist der verstärkte Hauptständer mit einer zusätzlichen Querstrebe ausgestattet, die für ausreichende Stabilität sorgt.

Chrom / chrom gedreht: Mit dem Hauptständer aus (gedrehtem) Chrom wird euer Roller schon im Stand zum absoluten Hingucker.

SIP-TIPP Passende Ständerfüsse gleich mitbestellen. Dabei auf richtigen Durchmesser achten.

Hauptständer Smallframe Modell	Hersteller	Ø / Material/Farbe	Art.-Nr.	€
für Vespa 50 N/L/R/Special/Elestart/SR/90/R/125 PV ->1972	-	Ø 16mm, schwarz	44013000	39,00
für Vespa 50 N/L/R/Special/Elestart/SR/90/R/125 PV ->1972	PASCOLI	Ø 16mm, Metall unbehandelt	44013100	49,00
für Vespa 50 R/Special/Elestart/SR/90/R/125 PV/ET3 1973->	-	Ø 20mm, schwarz	44010000*	17,90
für Vespa 50 R/Special/Elestart/SR/90/R/125 PV/ET3 1973->	-	Ø 20mm, chrom, gedreht	44011500	59,00
für Vespa 50 R/Special/Elestart/SR/90/R/125 PV/ET3 1973->	-	Ø 20mm, chrom	44011000	24,90
für Vespa 50 R/Special/Elestart/SR/90/R/125 PV/ET3 1973->	-	Ø 20mm, verzinkt	44015000	24,90
für Vespa 50/90 SS		Ø 16mm, silber	44014200	27,90
für Vespa 50/90 SS	PASCOLI	Ø 16mm, Metall unbehandelt	44014000	49,00
für Vespa PK50-125 S/SS/XL/ETS/XL2/ N/FL/Rush/Plurimatic/Automatica	-	Ø 22mm, chrom	44021000*	27,90
für Vespa PK50-125 S/SS/XL/ETS/XL2/ N/FL/Rush/Plurimatic/Automatica	-	Ø 22mm, schwarz	44020000	24,90

Hauptständer Wideframe/Largeframe	Hersteller	Ø / Material/Farbe	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 `49, Ø 15mm, ohne Ständerfüße	PASCOLI	Ø 15mm, Metall unbehandelt	44081000	69,00
für Vespa 125 V13-15/V30-33/Hoffmann AB/ACMA	PASCOLI	Ø 15mm, Metall unbehandelt	44083000	69,00
für Vespa 125 VM/Hoffmann C/150 VL1-2/`51- `53 Allstate	PASCOLI	Ø 15mm, Metall unbehandelt	44084000	69,00
für Vespa 125 VM/Hoffmann C/150 VL1-2/`51- `53 Allstate	ECO	Ø 15mm, Metall unbehandelt	44084100	49,00
für Vespa 125 VN/VU	PASCOLI	Ø 15mm, Metall unbehandelt	44086000	69,00
für Vespa 125 VN/VU	ECO	Ø 15mm, schwarz	44086100	49,00
für Vespa 150 VL3/VB1	PASCOLI	Ø 15mm, Metall unbehandelt	44085000	69,00
für Vespa 150 VL3/VB1	ECO	Ø 15mm, schwarz	44085100	49,00
für Vespa 150 GS VS1-3/T2-3 (d)	PASCOLI	Ø 15mm, Metall unbehandelt	44087000	69,00
für Vespa 150 GS VS1-3/T2-3 (d)	ECO	Ø 15mm, schwarz	44087100	49,00
für Vespa 150 GS VS4-5	PASCOLI	Ø 15mm, Metall unbehandelt	44088000	69,00
für Vespa 150 VGLA ->032000/VGLB (die Befestigung haben 15mm)	PASCOLI	Ø 16mm	44092000	69,00
für Vespa 125 VNA1T ->030504	PASCOLI	Ø 16mm, Metall unbehandelt	44089000	69,00
für Vespa 125 VNA1T 030505->VNA2T/VNB1T/VNB2T ->09000/150 VBA/VBB1T ->17450	PASCOLI	Ø 16mm, Metall unbehandelt	44090000	69,00
für Vespa 125 VNB2T 09001->/VNB3-6T/Super/150 VBB1T 17451->/VBB2T/Super	PASCOLI	Ø 20mm verzinkt	44093000	49,90
für Vespa 125 VNB2T 09001->/VNB3-6T/Super/150 VBB1T 17451->/VBB2T/Super	-	Ø 20mm schwarz	44080000	19,90
für Vespa 125 VNB2T 09001->/VNB3-6T/Super/150 VBB1T 17451->/VBB2T/Super	-	Ø 20mm, chrom	44082000	19,90
für Vespa 125 VNB2T 09001->/VNB3-6T/Super/150 VBB1T 17451->/VBB2T/Super	-	Ø 20mm, verzinkt	44082100	19,90
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/Rally, passt auch für Vespa 160 GS	PASCOLI	Ø 20mm	44052100	39,90
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/Rally, passt auch für Vespa 160 GS	-	Ø 20mm, schwarz	44050000	19,90
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/Rally, passt auch für Vespa 160 GS	-	Ø 20mm, chrom, verstärkt	44052000	19,90
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/Rally, passt auch für Vespa 160 GS	-	Ø 20mm, chrom	44051000	26,90
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/Rally, passt auch für Vespa 160 GS	-	Ø 20mm, verzinkt	44053000*	22,90
für Vespa 180 SS	-	-	-	-
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/T5	-	Ø 22mm, chrom	44001000	24,90
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/T5	-	Ø 22mm, Edelstahl poliert	44002000	39,90
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/T5	-	Ø 22mm, chrom, verstärkt	44120000*	29,90
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/T5	-	Ø 22mm, schwarz, verstärkt	44100000*	26,90
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/T5	BUZZETTI	verstärkt	BU4368	24,90
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/T5	-	Ø 22mm, schwarz	44000000*	19,90
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/T5	-	Ø 22mm, chrom, gedreht	44001500	65,00
für Vespa Cosa/FL 125-200	-	Ø 22mm, schwarz	44070000*	24,90

* inkl. Ständerfüße



Verstärkt schwarz



Standard chrom



Standard schwarz



Twisted



Verstärkt chrom

Ständerfüße

Ständerfüße original Modell	Ø / Material/Farbe	Art.-Nr.	€
für Vespa 50 N/L/R/Special/Elestart/SR/SS/90/R/SS/125 PV ->1972	Ø 16mm, Gummi, schwarz, 2 Stück	86172000	7,90
für Vespa 50 R/Special/Elestart/SR/90/R/125 PV/ET3 1973->	Ø 20mm, Gummi, schwarz, 2 Stück	86153000	7,90
für Vespa PK50-125 S/SS/XL/ETS/XL2/ N/FL/Rush/Plurimatic/Automatica	Ø 22mm, Gummi, schwarz, 2 Stück	J20611410	6,90
für Vespa PK50-125 S/SS/XL/ETS/XL2/ N/FL/Rush/Plurimatic/Automatica	Ø 22mm, Gummi, schwarz, 1 Stück	20611400	3,90
für Vespa PK50-125 S/SS/XL/ETS/XL2/ N/FL/Rush/Plurimatic/Automatica	Ø 22mm, Gummi, grau, 2 Stück	20611500	7,90
für Vespa 125 V13-15/V30-33/VM/VL1-2/150 GS VS1/T2-3/Hoffmann/ACMA	Ø 15mm, Gummi, schwarz, 2 Stück	86181000	22,90
für Vespa 125 VN/VU	Ø 15mm, Gummi, schwarz, 2 Stück	86182000	24,90
für Vespa 125 VNA/VNB1-2 ->09000/150 VL3/VB/VBA/VBB1T ->17450/GS VS2-5 passt auch auf VL1-2/VS1/T2-3	Ø 15mm, Gummi, schwarz, Premium Qualität, 2 Stück	86185000	17,90
für Vespa 125 VNA/VNB1-2 ->09000/150 VL3/VB/VBA/VBB1T ->17450/GSVS2-5 passt auch auf VL1-2/VS1/T2-3	Ø 15mm, Gummi, schwarz, ECO Qualität, 2 Stück	86180000	14,90
für Vespa 125 VNB2T 09001->/VNB3-6/GT/GTR/Super/TS/150 VBB1T 17451 ->/VBB2T/GL/Sprint/V/160 GS/180 SS/Rally	Ø 20mm, Gummi, schwarz, 2 Stück	86171000	7,90
für Vespa 125 VNB2T 09001->/VNB3-6/GT/GTR/Super/TS/150 VBB1T 17451 ->/VBB2T/GL/Sprint/V/160 GS/180 SS/Rally	Ø 20mm, Gummi, grau, 2 Stück	86171100	9,90
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/T5/Cosa	Ø 22mm, Gummi, schwarz, 2 Stück	J20611410	6,90
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/T5/Cosa	Ø 22mm, Gummi, schwarz, 1 Stück	20611400	3,90
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/T5/Cosa	Ø 22mm, Gummi, grau, 2 Stück	20611500	7,90











BILDER VON ROLLERTREFFEN, IMMER AKTUELL: **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM/COMMUNITY/MEDIA**

ALLE PREISANGABEN STAND 04/2012, INKL. 19% MWST. ZZGL. VERSAND, SIEHE LETZTE SEITE **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM**

Ständerfüße

Zusätzlich bieten wir **Ständerfüße** in Aluminium, Chrom und schwarz. Diese haben eine deutlich längere Lebensdauer und werden mittels zweier Schrauben am Hauptständer befestigt. Besonders qualitativ hochwertig sind die SIP CNC gedrehten Ständefüße für alle Small- und Largeframe Modelle. Schnell montiert, tolle Optik, hält praktisch ewig!

Ständerfüße Zubehör	Ø / Material/Farbe	Art.-Nr.	€
für Vespa 50 R/Special/Elestart/SR/90/R/125 PV/ET3 1973->	Ø 20mm, Aluminium, silber, 2 Stück	10573000	15,90
für Vespa 50 R/Special/Elestart/SR/90/R/125 PV/ET3 1973->	Ø 20mm, Aluminium, schwarz, 2 Stück	10574000	15,90
für Vespa 50 R/Special/Elestart/SR/90/R/125 PV/ET3 1973->	Ø 20mm, CNC, silber, 2 Stück	10590000	22,90
für Vespa PK50-125 S/SS/XL/ETS/XL2/ N/FL/Rush/Plurimatic/Automatica	Ø 22mm, Aluminium, silber, 2 Stück	10572000	15,90
für Vespa PK50-125 S/SS/XL/ETS/XL2/ N/FL/Rush/Plurimatic/Automatica	Ø 22mm, chrom, mit Gummipuffer, 2 Stück	10577000	22,90
für Vespa PK50-125 S/SS/XL/ETS/XL2/ N/FL/Rush/Plurimatic/Automatica	Ø 22mm, CNC silber, 2 Stück	10580000	22,90
für Vespa PK50-125 S/SS/XL/ETS/XL2/ N/FL/Rush/Plurimatic/Automatica	Ø 22mm, Aluminium, schwarz, 2 Stück	10571000	18,90
für Vespa 125 VNB2T 09001->/VNB3-6/GT/GTR/Super/TS/150 VBB1T 17451 ->/VBB2T/GL/Sprint/V/160 GS/180 SS/Rally	Ø 20mm, Gummi, weiß, 2 Stück	86171500	9,90
für Vespa 125 VNB2T 09001->/VNB3-6/GT/GTR/Super/TS/150 VBB1T 17451 ->/VBB2T/GL/Sprint/V/160 GS/180 SS/Rally	Ø 20mm, Gummi, gelb, 2 Stück	86171300	9,90
für Vespa 125 VNB2T 09001->/VNB3-6/GT/GTR/Super/TS/150 VBB1T 17451 ->/VBB2T/GL/Sprint/V/160 GS/180 SS/Rally	Ø 20mm, Gummi, blau, 2 Stück	86171400	9,90
für Vespa 125 VNB2T 09001->/VNB3-6/GT/GTR/Super/TS/150 VBB1T 17451 ->/VBB2T/GL/Sprint/V/160 GS/180 SS/Rally	Ø 20mm, Gummi, gelb transparent, 2 Stück	86171600	9,90
für Vespa 125 VNB2T 09001->/VNB3-6/GT/GTR/Super/TS/150 VBB1T 17451 ->/VBB2T/GL/Sprint/V/160 GS/180 SS/Rally	Ø 20mm, chrom, mit Gummipuffer, 2 Stück	10576000	23,90
für Vespa 125 VNB2T 09001->/VNB3-6/GT/GTR/Super/TS/150 VBB1T 17451 ->/VBB2T/GL/Sprint/V/160 GS/180 SS/Rally	Ø 22mm, CNC silber, 2 Stück	10590000	22,90
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/T5/Cosa	Ø 22mm, Aluminium, silber, 2 Stück	10572000	15,90
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/T5/Cosa	Ø 22mm, chrom, mit Gummipuffer, 2 Stück	10577000	22,90
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/T5/Cosa	Ø 22mm, CNC silber, 2 Stück	10580000	22,90
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/T5/Cosa	Ø 22mm, Aluminium, schwarz, 2 Stück	10571000	18,90

















Seitenständer §

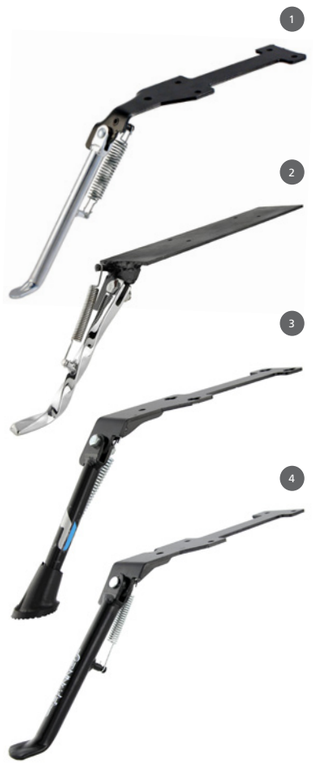
Ein **Seitenständer** ist ein genauso cooles, wie auch praktisches Zubehörteil. Statt ihn umständlich aufbocken zu müssen, kann man den Roller damit kinderleicht und sicher in einer sportlichen Schräglage abstellen. Wir haben die Seitenständer mit einer oder zwei Federn im Angebot. Die Version mit zwei Federn (SIP oder RMS) klappt von selbst zurück und ist damit für die Verwendung im Straßenverkehr zugelassen! Die Seitenständer sind von unterschiedlichen italienischen Herstellern in solider Qualität sowohl in schwarz als auch verchromt, in eckiger oder runder Ausführung verfügbar. Ein besonderer Eyecatcher ist der gedrehte Custom-Seitenständer in Chrom Optik. Seitenständer werden in der Regel an Stelle der Hauptständer unten am Trittbrett montiert (Ausnahme: Art.-Nr.75191000 wird am Motorbolzen befestigt). Mit längeren Befestigungsschrauben können Seiten- und Hauptständer auch gemeinsam genutzt werden. Das sichert im Bedarfsfall festen Stand auf unebenem Boden. Nach einigen Modifikationen (Lochbild der Haltplatte, evtl. Länge des Hebelarms) können die Seitenständer der PX Modelle natürlich auch für alle 8" und 10" Largeframe Modelle der 125 VNA-TS/150 VBA-T4/160 GS/180SS/Rally verwendet werden.

FAZIT Umständliches Aufbocken war gestern. Seitenständer bieten sportliche Optik und easy Handling.

SIP-TIPP Zusammen mit verchromter Lüfterrad- und Schwingenabdeckung wirken die Seitenständer in Chromoptik besonders cool.

SIP-COMMUNITY User ‚Ralf' über Art.-Nr.. 75090000
„Super. Alles bestens, passt perfekt und sieht gut aus."

SIP-COMMUNITY User ‚eproXghost' über Art.-Nr.. 75080000
„Sehr geile Optik. Ein Muss für jeden Vespafahrer!!!"





Seitenständer		Art.-Nr.	€
1 für Vespa 50-125/PV/ET3	chrom, zwei Federn, selbsteinklappend, RMS	75112000	28,90
2 für Vespa 50-125/PV/ET3	chrom gedreht, eine Feder	75115000	49,90
3 für Vespa 50-125/PV/ET3	schwarz, eine Feder, Gummifuß	75082000	26,90
4 für Vespa 50-125/PV/ET3	schwarz, eine Feder	75111000	27,90
5 für Vespa PK50-125/S/XL/XL2,	chrom, zwei Federn, selbsteinklappend, SIP Style	75085000	29,90
6 für Vespa PK50-125/S/XL/XL2,	schwarz, zwei Federn, selbsteinklappend	75116000	27,90
7 für Vespa PK50-125/S/XL/XL2,	schwarz, zwei Federn, selbsteinklappend, SIP Style	75084000	27,90
8 für Vespa PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11	chrom, zwei Federn, selbsteinklappend, SIP Style	75085000	29,90
9 für Vespa PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11	chrom, zwei Federn, selbsteinklappend, RMS	R121630491	28,90
10 für Vespa PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11	chrom gedreht, eine Feder	75095000	70,00
11 für Vespa PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11	schwarz, eine Feder, Gummifuß	75081000	27,90
12 für Vespa PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11	schwarz, zwei Federn, selbsteinklappend, SIP Style	75084000	27,90

SIP TEAM VESPA UHP JUNI 2009

PROVENCE FRANCE



Mittwoch 15.07.09, 7:00 Uhr morgens.

Treffpunkt SIP-Scootershop, Landsberg am Lech.

Acht Zweitakt-Infizierte Vespaliebhaber machen sich auf den Weg ins 1000km entfernte Dörfchen namens Mormoiron in Frankreich bei Avignon. Es regnet!

Also verstauen wir uns selbst incl. Wechselware in wasserdichte Verpackung und beginnen den Trip in voller Montur, „denn es gibt kein schlechtes Wetter…..!"

Es sollte weiter regnen, mit kleineren Pausen dazwischen. Vom verspielten Tröpfeln bis zum sinnflutartigen Niederschlag hat Petrus sein gesamtes Repertoir über uns ergossen, bis wir über dem Furkapass 2436 m. ü. dem Meer (der uns in Wolken und Schnee hüllte) doch noch die Sonne fanden.

Die erste Etappe brachte uns also nach Saint-Maurice am Genfer See, wo wir freudig von den www.70s.ch, einem einheimischen Scooterclub mit Chips, Gummibärchen und Bier in Empfang genommen wurden. Nach heiterem Beschnuppern aller Beteiligten und der Feststellung von „ExtremBoy", dass unser Olli (Oldtimer Spezi) und Matze (Schraubkünstler) von immenser Körperstatur auch mit entsprechendem Gemächt gesegnet sein müssten, ging es auch schon wieder weiter nach Montreux auf das Jazz Festival direkt am Genfer See. Eine fantastische Kulisse, kulinarisch weit vorne… nur Jazz haben wir keinen angetroffen.

Nach ruppiger Nacht in ExtremBoys Atelier besuchten wir noch den Rocco in Martigny, der sich als komplett Vespa verrückt präsentierte. Der Herr brachte wahrlich unsere Augen zum Funkeln, denn in seinem „Privat-Museum" hortet der Gute jeweils ein Exemplar von jeder jemals gebauten Vespa im Originalzustand. Der Keller bot diverse weitere Schätze, die prompt den Besitzer wechselten.

Etwa eine SS Sitzbank und ein Rally Tacho, die sich Alex und Ralf, die beiden Sip Cheffes unter den Nagel rissen. Ein etwas gewöhnungsbedürftiges Portrait eines Ford Oldie Cockpits ging an Michael den Dänen, Olli ergatterte eine VBB und eine VNA und Matze eine VNB.

Danke Rocco!

Am Mont Blanc Gletscher vorbei ging es auf dem Highway „Full Throttle" über Grenoble nach Mormoiron, wo uns diesmal ein asiatisches Buffet und erstklassiger französischer Wein erwarteten. Auch eine satte Arschbombe in den beheizten Pool des Hauses durfte hier natürlich nicht ausbleiben. Henry Mouries und seine bezaubernde Gattin samt Sohnemann Babtis erwiesen sich über die nächsten zwei Tage als sensationelle Gastgeber. An dieser Stelle ein großes Dankeschön für all den Komfort, der uns hier geboten wurde.

Am nächsten Morgen, nach kleinem Frühstück, fuhren wir nach Avignon und besuchten nach großem 3-Gänge-Mittagsmenü die ehemalige Residenz des Papstes und waren sehr überrascht, wie verrückt die Menschen dort sind. Letztlich stellte sich heraus, dass wir Zeuge eines Kunstfestivals waren, bei dem die komplette Innenstadt Kopf stand.

Dieser Fakt beruhigte uns wieder etwas.

Dass eine Vespa Sprint ohne Treibstoff nicht funktioniert, durfte ich selbst auf unserer Rückreise nach Mormoiron, zum Treffen des Scooter Club du Sud-Est, am eigenen Leib erfahren. Woraufhin ich ca. 40km bis zur nächsten Tanke von meinen Mitstreitern geschoben wurde. Das war schön.

Auf dem Treffen wurde viel getrunken, gesungen, getanzt und definitiv zu wenig geschlafen. Entsprechend mit Augenringen ausgestattet, trafen wir am nächsten Morgen auf dem Weingut unseres alten Freunds Jean Paul zur Weinprobe ein. Edelste Tröpfchen wurden verkostet und brachten uns prompt zurück auf Kurs bis der Jean Paul eine Flasche Rotwein von 1976 aus dem verstaubten Regal zauberte und uns zur Andacht zwang. Mit gesundem Pegel und Rotweinzwiebelmarmeladenbrötchen im Bauch teilte sich der Trupp danach in zwei Lager - die Pool Relaxer und Entspanner und die Corso Mitfahrer Alex und Ralf.

Zum Abendessen wurden wir in den Garten des ACSUD Cheffes geladen, einem Lieferanten der Firma SIP-Scootershop. Auch hier ein Dank für die leckeren Entenbrustspieße und den Schokokuchen, bei dem es ein Leichtes gewesen wäre, die Beherrschung zu verlieren und das ganze Ding zu verputzen, doch der Anstand hat gesiegt und es blieb bei einem Stück.

Zurück auf dem Treffen wurde da weiter gemacht, wo am Vorabend aufgehört wurde. Dieser Umstand erleichterte die Weiterfahrt am nächsten Morgen nicht zwingend.

Das Tempo blieb flott, um den gewünschten Fahrtwind zur Körpertemperaturregulierung zu erreichen sowie die Cote d´ Azur, genauer Nizza.

Arschbombe ins Meer, schrauben, weiter nach Monaco, schrauben, Pitstop am Casino, schrauben, Weiterfahrt nach San Remo, wo wir aufgrund eines defekten Scheinwerfers einen kollateralen Verlust durch Crash gegen eine Mauer verzeichnen mussten.

Abendessen im Restaurant, schlafen im nahe gelegenen Hotel, frühstücken, den Verwundeten ins Krankenhaus, röntgen, gebrochener Daumen, Roller von der Straße retten, Bahnhof, verabschieden, weiter an den Lago di Garda.

Auf dem Weg dorthin verloren wir für ca. 200km unseren Dänen, der lieber Landstraßen fuhr, als mit uns den Highway runter zu schießen.

In Garda angekommen trafen wir unsere gute Freundin Ali wieder. Sie führte uns zu einem 12-Gänge all you can eat and drink Fischrestaurant bei dem nun wirklich kein Auge mehr trocken blieb.

Es folgten zwei Tage Entspannung am See inkl. Bootstour etc… Um den Neidfaktor gering zu halten, kürzen wir an dieser Stelle ab und schließen das Roadbook mit dem Fazit, dass Wände nicht zum Küssen da sind, Franzosen weder Englisch noch Deutsch sprechen und solange die Böcke laufen, es genau so weitergehen wird. Vespa Roll!

















Alle Bilder und ein Video

von unserer Tour findet ihr hier:

http://tinyurl.com/mormoiron















Anbauteile Standardspiegel

Sehen und gesehen werden ist das Motto im Straßenverkehr. Während das Licht einzuschalten mittlerweile für alle selbstverständlich ist, wird die Wichtigkeit von Spiegeln oft unterschätzt. Wer sicher im Straßenverkehr unterwegs sein will, kommt aber nicht an ihnen vorbei.

Sie sorgen nicht nur für den optimalen Blick nach hinten, sondern sind auch vom Gesetzgeber (mit mindestens 60cm² spiegelnder Fläche) vorgeschrieben. Leider wirken viele der serienmäßig verbauten **Spiegel** sehr wuchtig und stören das Gesamtbild der oft individuell gestalteten Fahrzeuge.

Um dem Abhilfe zu schaffen, bieten wir Euch **Spiegel** in den unterschiedlichster Varianten an. Rund, eckig oder trapezförmig gibt es sie direkten zum Einschrauben am Lenker oder mit Spiegelhalter; Vom klassischen Chrom bis hin zur 60s Optik mit Gehäusen in knalligen Farben; Mit Spiegelstangen in unterschiedlichen Längen von ultrakurz bis extralang, die Fahrern jeder Größe eine optimale Sicht nach Hinten garantieren. Und wer sieht nicht gerne das dumme Gesicht vom Überholten in seinem Rückspiegel? Und das ganz ohne Schulterblick.

Standardspiegel BUMM

Der **Standard Spiegel** von **BUMM** für alle Vespa Modelle. Gefertigt aus rostfreiem Edelstahl und mit einer Spiegelstange von 280mm bietet er optimale Sicht nach hinten. Das konvexe Spiegelglas hat einen Ø von 130mm. Lieferbar für links und rechts.

rund, Ø=130mm, Hebellänge: 280mm, Gewinde: M10

chrom, links	Art.-Nr. 61080000	**€ 18,90**
chrom, rechts	Art.-Nr. 61990000	**€ 19,50**

Ersatzteile:
Spiegelhalter BUMM

verzinkt, rechts	Art.-Nr. 61092200	**€ 6,90**
verzinkt, links	Art.-Nr. 61092100	**€ 7,20**

KAUF TIPP





DER HEISSE DRAHT ZU ALLEN TEILEN: **SIP BESTELLHOTLINE 08191 – 9699960**

Standardspiegel CUPPINI

Schlicht gehaltener **Chrom Spiegel** aus dem Hause **CUPPINI**. Durch den kleinen Spiegelkopf mit einem Ø von nur 97mm fügt er sich dezent ins Fahrzeugbild ein, bietet aber durch die lange Spiegelstange optimale Sicht nach hinten. Lieferbar für links und rechts.

rund, Ø=97mm, Hebellänge: 290mm

chrom, links	Art.-Nr. 61088700	**€ 23,50**
chrom, rechts	Art.-Nr. 61088800	**€ 23,50**

SIP-COMMUNITY **SIP Community user: Gute Verarbeitung und genug lang, dass man nicht bloss seine eigene Schulter sieht.**



Standardspiegel PIAGGIO

PIAGGIO liefert den **Standardspiegel** der neueren Modelle in schwarz. Nicht so stylisch wie chrom, aber dafür original. Die Hebellänge ist bis zum Gehäuse gemessen. Kann wahlweise am Lenkerober- oder Lenkerunterteil montiert werden. Montage links oder rechts.
Mit e-Prüfzeichen.

rund, Ø=107mm, Hebellänge 190mm, Gewinde M8
schwarz, rechts oder links

für Vespa

PK50-125/S/SS/XL/ETS	Art.-Nr. 44516800	**€ 17,90**
für Vespa, alle Modelle	Art.-Nr. 58138700	**€ 22,90**



Standardspiegel rund / trapez

Chrom Spiegel von **CUPPINI** mit extrem langer Spiegelstange zur optimalen Sicht nach hinten. Der Spiegelkopf lässt sich an der Spiegelstange stufenlos verschieben und bietet somit maximale Einstellmöglichkeiten. Montage links oder rechts. Lieferbar in rund oder trapez.
Mit e-Prüfzeichen.

Gewinde: M8
Ø=100mm, Hebellänge: 370mm

rund, rechts oder links	Art.-Nr. 61088100	**€ 25,50**
trapez,rechts oder links	Art.-Nr. 61088000	**€ 25,50**





Standardspiegel Nierenform



Farbliche Akzente setzen mit den Spiegeln von **BUMM** im 60er Jahre Style. Wahlweise in chrom oder mit weißem Kunststoffgehäuse und farbig transparentem Rand lieferbar. Lieferbar für links und rechts.

Nierenform 120x80mm, Hebellänge 280mm, Gewinde: M10

chrom, rechts — Art.-Nr. 61084600 **€ 19,90**
chrom, links — Art.-Nr. 61084700 **€ 19,90**

Nierenform 100x75mm, Hebellänge 280mm, Gewinde: M10

weiß/blauer Rand, rechts — Art.-Nr. 61990400 **€ 18,90**
weiß/blauer Rand, links — Art.-Nr. 61080400 **€ 18,90**
weiß/orangem Rand, rechts — Art.-Nr. 61990300 **€ 18,90**
weiß/orangem Rand, links — Art.-Nr. 61080300 **€ 18,90**
weiß/roter Rand, rechts — Art.-Nr. 61990500 **€ 18,90**
weiß/roter Rand, links — Art.-Nr. 61080500 **€ 18,90**

Standardspiegel eckig



Standardspiegel im originalen Look.
Der Spiegelkopf lässt sich zusätzlich stufenlos verstellen.
Montage links oder rechts.

eckig 125x115mm, Hebellänge: 185mm

schwarz, rechts oder links
Art.-Nr. 61982000 **€ 19,30**

TECH TIPP

Augen auf beim Spiegelkauf!

Bei älteren Fahrzeugen, welche nicht nach EG-Recht zugelassen sind muss die Größe der spiegelnden Fläche mindestens 60cm² betragen. Diese können eine E-Prüfung besitzten, es ist jedoch nicht zwingend notwendig. Aktuelle Rollermodelle sind in der Regel nach EG-Recht * zugelassen. Es dürfen ausschließlich Spiegel mit E-Prüfzeichen montiert werden. Spiegel, die weder ein E-Prüfzeichen noch eine Spiegelfläche von mindestens 60cm² besitzen, sind im Geltungsbereich der StVZO generell nicht zulässig und dürfen nur für Showzwecke angebaut werden. Die Anzahl der Spiegel hängt von der Erstzulassung (EZ) ab:

EZ vor 01.01.1990	1 Spiegel links
EZ ab 01.01.1990 unter 100 km/h	1 Spiegel links
EZ ab 01.01.1990 über 100 km/h	2 Spiegel

*„Nach EG Recht zugelassen" sind Fahrzeuge in der Regel ab 01.10.2005. Zulassungsbescheinigung auf EG-Eintrag prüfen (Ziffer K)

Erklärung Spiegelmontage

Werkseitig wurden an der klassischen Vespa zwei verschiedene Spiegeltypen am Lenkkopf montiert: Von unten mit Spiegelhaltern oder direkt durch Löcher in der Lenkkopfabdeckung.

Modelle ohne Scheibenbremse: In frühen Modelljahren erfolgte die Montage der Spiegel ausschließlich über Spiegelhalter, die von unten mit dem Lenkkopf verschraubt werden.

Ab den späteren Vespa PX Lusso Modellen wurden eigens Löcher in der Lenkkopfabdeckung vorgesehen, sodass die Spiegel mittels Adapterstück (Art. Nr. 58167500) in die Bohrungen geschraubt werden konnten. Eine Montage mit Spiegelhaltern von unten ist aber weiterhin möglich, da der Sitz der Bohrungen unverändert blieb. Wir empfehlen in diesem Fall die Löcher der Lenkkopfabdeckung durch Abdeckkappen (Art. Nr. 40093100) zu verschließen oder eine Austauschabdeckung (Art. Nr.75380000) zu verwenden.

Modelle mit Scheibenbremse: Verfügt die Vespa PX über eine Abdeckung für den Hauptbremszylinder am Lenkkopf, so kann nur der linke Spiegel problemlos mit Spiegelhalter montiert werden. Auf der rechten Seite muss entweder die Lenkkopfabdeckung getauscht bzw. modifiziert werden oder ein Eigenbau-Spiegelhalter verwendet werden.







Standardspiegel BUMM

In der Kürze liegt die Würze! Trotz kurzer Spiegelstange bietet der **Spiegel** ausreichend Sicht nach hinten. Der Spiegelhalter muss separat mitbestellt werden.

rund, Ø=110mm, Hebellänge: 140mm, Gewinde: M8

chrom, links
Art.-Nr. 61087000 **€ 17,90**
Spiegelhalter links:
Art.-Nr. 61092100



Standardspiegel CUPPINI

Hochwertiger **Spiegel** aus dem Hause **CUPPINI**. Der Spiegelhalter muss separat mitbestellt werden. Lieferbar für links und rechts. Mit E-Prüfzeichen.

rund, Ø=110mm, Hebellänge: 260mm, Gewinde: M8
chrom, rechts
Art.-Nr. 61088600 **€ 19,40**
chrom, links
Art.-Nr. 61088500 **€ 19,40**
Spiegelhalter rechts/links:
Art.-Nr. 61092000



Standardspiegel STELLA

Eleganter Chrom **Spiegel** mit massiv verchromter Spiegelaufnahme. Lieferbar für links und rechts.

rund, Ø=115mm, Hebellänge: 240mm, Gewinde: M10
chrom, rechts
Art.-Nr. 61080200 **€ 18,90**
chrom, links
Art.-Nr. 61080100 **€ 18,90**

Spiegelhalter:
rechts: Art.-Nr. 61080110
links: Art.-Nr. 61080210

Spiegelhalter muss separat mitbestellt werden.



Standardspiegel

In der Kürze liegt die Würze! Durch das innenverstellbare Spiegelglas bietet er optimale und individuelle Sicht nach hinten. Montage links oder rechts. Spiegelhalter muss separat mitbestellt werden. Mit e-Prüfzeichen.

rund, Ø=110mm, Hebellänge: 85mm, Gewinde: M10

chrom, rechts oder links
Art.-Nr. 61031000 **€ 17,90**

Spiegelhalter links:
Art.-Nr. 61080210



Standardspiegel PIAGGIO

Hochwertiger verchromter **Originalspiegel** der Vespa PX˙98/MY Serie zur Montage am Lenkeroberteil. Lieferbar für links und rechts. Mit e-Prüfzeichen.

rund, Ø=100m, Hebellänge: 270mm

chrom, rechts
Art.-Nr. 61981000 **€ 18,90**
chrom, links
Art.-Nr. 61980000 **€ 19,90**
chrom, Paar
Art.-Nr. 61983000 **€ 34,90**



Standardspiegel PIAGGIO

PIAGGIO liefert den **Standardspiegel** der PK XL/PX Lusso Modelle in schwarz und eckig. Nicht so stylisch wie die Verchromten, aber dafür original. Er wird in der Lenkkopfabdeckung montiert. Die Hebellänge ist bis zum Gehäuse gemessen.

Für Vespa PK50-125 XL/PX80-200 E Lusso.
Mit e-Prüfzeichen. eckig, 92x92mm, Hebellänge 175mm, ohne Gewinde
schwarz, links
Art.-Nr. 24414100 **€ 22,90**
Befestigungskit
Art.-Nr. J24412500 **€ 19,90**





Anbauteile
Klemmspiegel

Wer es gerne eine Spur dezenter hätte, der ist mit einem Klemmspiegel gut beraten. Auch hier könnt Ihr aus einer breiten Palette an runden, trapez- oder nierenförmig Modellen wählen. Von klassisch verchromt, bis hin zu poppig buntem Retrostyle. Mit den verchromten Lenkerendenspiegeln könnt Ihr direkt die Reise zurück in die 60s antreten. Auch hier habt Ihr die Wahl zwischen verschiedenen Gehäuseformen. Um nicht bei jedem Gang etwas anderes im Spiegel zu sehen braucht Ihr dafür allerdings ein feststehendes Schaltrohr.

Klemmspiegel BUMM

Der Klassiker unter den **Klemmspiegeln.**
Wird einfach an das Beinschild geklemmt.

Lieferbar in zwei verschiedenen Größen.

Nierenform 120x80mm, Hebellänge: 110mm
chrom, rechts Art.-Nr. 61010000 **€ 11,50**
chrom, links Art.-Nr. 61090000 **€ 11,50**

Nierenform 140x95mm, Hebellänge: 110mm
chrom, rechts Art.-Nr. 61016000 **€ 11,50**
chrom, links Art.-Nr. 61015000 **€ 11,50**

Ersatzteile:
Befestigungskit Art.-Nr. 61010500 **€ 5,90**









Klemmspiegel BUMM, farbige Schale

Back to the 60ies! Sehr schöne Klemmspiegel mit weißem Kunststoffgehäuse und farbig transparentem Rand. Wahlweise in blau, orange oder rot lieferbar.

Nierenform 120x80mm, Hebellänge: 110mm

weiss/blau, rechts Art.-Nr. 61023000
weiss/blau, links Art.-Nr. 61013000
weiss/orange, rechts Art.-Nr. 61022000
weiss/orange, links Art.-Nr. 61012000
weiss/rot, rechts Art.-Nr. 61024000
weiss/rot, links Art.-Nr. 61014000

Preis für alle: **€ 13,50**



Klemmspiegel CUPPINI

rund, Ø=100, Hebellänge: 100mm,
chrom, rechts oder links,
Art.-Nr. 61011000 **€ 19,10**

trapez, 115x85mm, Hebellänge: 110mm
chrom, rechts oder links
Art.-Nr. 61000000 **€ 20,10**



Klemmspiegel ULMA Style

Superschöner Ulma Stlye Klemmspiegel im hochwertigen ALBERT Stil gefertigt aus poliertem Edelstahl.

Nierenform, 120x85mm, Hebellänge: 85mm

rechts Art.-Nr. 61033000 **€ 57,00**
links Art.-Nr. 61032000 **€ 55,00**

SIP-COMMUNITY! User Bmanuar:
„super, super Stylomat“

Ersatzglas Art.-Nr. 61032100 **€ 8,50**



Klemmspiegel STADIUM

Klemmspiegel im guten alten Retrostyle der 60er Jahre! Gefertigt aus poliertem Edelstahl MADE in Great Britain!

rund, Ø=100mm, Hebellänge: 120mm

chrom, rechts Art.-Nr. 61384000 **€ 77,00**
chrom, links Art.-Nr. 61384100 **€ 78,00**

SIP-COMMUNITY! User joeforro:
„Super Opitk & Verarbeitung! ..
sehr hochwertige Ausführung ..
gute Einstellungsmöglichkeit durch
ein kleines Kugelgelenk“



Lenkerendenspiegel BUMM

Lenkerendenspiegel von **BUMM** in leichter oder schwerer Ausführung. Es wird ein feststehendes Gas/Schaltrohr benötigt um das Mitdrehen des Spiegels zu verhindern.

Nierenform, 120x80mm, Hebellänge: 85mm

schwere Ausführung:
chrom, rechts Art.-Nr. 61081100 **€ 19,90**
chrom, links Art.-Nr. 61081000 **€ 19,90**

leichte Ausführung:
chrom, rechts Art.-Nr. 61083000 **€ 12,90**
chrom, links Art.-Nr. 61082000 **€ 12,90**



Lenkerendenspiegel STADIUM

Lenkerendenspiegel im guten alten Retrostyle der 60er Jahr
Es wird ein feststehendes Gas/Schaltrohr benötigt um das Mitdrehen des Spiegels zu verhindern.

rund, Ø=100mm,
rechts oder links Art.-Nr. 61383000 **€ 60,00**

trapez, 130x90mm
rechts oder links Art.-Nr. 61383100 **€ 62,00**
Ersatzglas Art.-Nr. 61032100 **€ 8,50**





Markus Brückner (Morlock Scooter Gang) über:

MOD IN BERLIN

UND ÜBERHAUPT – UND FOREVER SOWIESO...

Aus der Begeisterung für alles Europäische, insbesondere Mediterrane, und dem Protest gegen den Muff der Britischen Nachkriegskultur entstand in den frühen 60ern mit den Mods die erste echte Teenager-Bewegung, eine Jugendkultur aus Individualisten die hemmungslos ihrem Hedonismus frönten. Der Begriff „Mod" leitete sich ursprünglich aus der Vorliebe für Modern Jazz ab, stand aber bald für die Liebe zu allem Modernen, Angesagten, Futuristischen und für die Ablehnung alles Traditionellen, Etablierten – und natürlich für Mode. Stil, Mode und Musik waren das Credo dieser Working Class Dandies, die sich Dank des damals neuen Systems der Ratenzahlungen einen Lebensstil leisten konnten, die vorher nur den Sprösslingen der Oberklasse vorbehalten war. Mod war und ist ein „very British phenomenon" – dabei liebten Mods in den 60ern ironischerweise alles Nicht-Britische: Vor allem schwarze Musik wie Soul, R&B, und später den Ska der jamaikanischen Einwanderer. Auch die Begeisterung für Vespa und Lambretta speiste sich aus der Begeisterung für alles Europäische. (Noch heute können wir froh sein, dass diese Begeisterung sich auf Roller und nicht auf z.B. chromglänzende italienische Espresso-Maschinen richtete). 1965 erlebt die Mod-Bewegung ihren Höhepunkt. Mit den Who und den Small Faces hält die Bewegung Einzug in die Charts, gleichzeitig beginnt mit der Kommerzialisierung aber auch der Niedergang der vormaligen Avantgarde. Die Szene spaltet sich auf in die härteren Working-Class oder Hard Mods, die sich zunehmend am Stil der Jamaikanischen Immigranten orientieren. Aus diesen „DocMartens Dandies" entstand der frühe Skinhead-Stil, während sich die Fraktion der Feingeister und Studenten in Richtung Psychedelia und der entstehenden Hippie-Bewegung entwickelt.

Nach einer Ruhepause von einem Jahrzehnt erlebte Mod ein Revival. Für mich, wie für die meisten meines Jahrgangs, begann alles um die Jahreswende 1979/80. Nein, nicht Quadrophenia. Mit dem Film, der für viele Mods der zweiten Generation zur Schablone wurde, konnte ich nichts anfangen, genau wie mit dem Soundtrack (die Who waren zu der Zeit unerträgliche Rock-Oper-Diven), aber Cover und Booklet des ursprünglichen Quadrophenia-Albums waren für mich stilbildend. Das Two-Tone Ska-Revival, allen voran Madness und die Specials, waren allerdings der entscheidende Auslöser für mich. Dazu Punk: Das Mod-Revival Ende der 70er bezog seine Energie aus den Ausläufern der Punk-Welle. Entsprechend waren Bands wie The Jam oder später Long Tall Shorty für mich in erster Linie „Punk" – und ich sah mich selbst eher als „Punk im Parka". Später erst dämmerte die Erkenntnis, dass „Mod" all das, wofür ich mich als Teenager begeisterte, zusammenfasste, von der Musik – Ska, Punk, Beat, Soul – über den Stil, sich zu kleiden (überhaupt die Bedeutung von Kleidung), „everything British", Bücher und Filme der 60er und nicht zuletzt - Roller fahren...

„Roller fahren" bedeutete im Berlin der 80er Jahre vor allem „in der Stadt fahren". Berlin war eine Insel, und Exkursionen nach „Westdeutschland" zu Treffen, Konzerten oder Runs setzten zum einen Organisation voraus und verliefen – da jede Strecke zwangsläufig durch die „Zone" verlief –meist per PKW und ohne Roller. (Anmerkung: Für den Berliner ist alles außerhalb Berlins bis heute „Westdeutschland" – unabhängig von der tatsächlichen geografischen Lage). Vielleicht war das der Grund, weshalb in Berlin so viele Rollerfahrer früh einen Großteil ihrer Zeit mit Basteln an ihren Gefährten zubrachten, nach dem Motto „mein





Cut-down oder Racer muss eh keine langen Strecken bewältigen – da kann er zumindest alle anderen ausglammen". Wie überall war das Rollerfahren nicht notwendiger Bestandteil des Mod-Daseins, und wie ebenfalls überall – und wie schon in den 60ern – gab es die Spaltung zwischen der Rollerfahrer-Fraktion und den „Paisleys" oder „Pilzen", die (überwiegend) Roller-los anderen Interessen fröhnten. Berlin hat ohnehin eine lange Tradition der Fraktionierung innerhalb der Subkulturen, wobei die Größe der Stadt und die Vielzahl von potentiellen Treffpunkten und Veranstaltungsorten ein Übriges dazu beitrug, dass es hier nie eine große, einheitliche Szene gab. Zeitweilig schaute man neidvoll aus der isolierten Noch-nicht-Hauptstadt auf Mod-Zentren wie Düsseldorf und das (weniger schnöselige und dem Berliner ohnehin wesentlich sympathischere Hamburg). Dabei gab es auch hier in Berlin in den 80ern eine durchaus lebendige Szene, mit einer Vielzahl von Veranstaltungsorten, Treffen, Fanzines und Bands unterschiedlicher Couleur. Eine weitere Aufspaltung gab es Mitte der 80er vor dem Hintergrund der entstehenden Scooter-Boys-Szene. Bezeichnend ist die Geschichte der Morlocks, gegründet 1984, die sich aus den „Berliner Rollermods" (mit späterer Komplett-Übernahme) und Seitenpfaden der früheren „Smartboys Berlin (Gangmods & Scooterist)" hervorging.

Doch die Szene in Berlin ist bis heute lebendig geblieben, was zum einen dem Umstand zu verdanken ist, dass Berlin schon immer Magnet und Sammelbecken für alles war, was anders war und dachte. Und auch die Drängler am Bühnenrand wachsen immer wieder nach. In den 90ern etablierten sich Berliner Institutionen wie der Hip City Soul Club. Die Beat Explosion lässt Berlin jeden Spätsommer für mehrere Tage zum Deutschen Mod-Mekka werden, und neben den alten Recken wie The What For? sah man gerade in den letzten Jahren viele junge, interessante Mod-affine Bands; So z.B. The Pikes, die Florettes oder die Power-Pop Combo The Not Amused. Auch die für die Szene relevante D.J.-Szene erneuert sich kontinuierlich. Veranstaltungen wie Midnight to Six oder das inzwischen im Roten Salon (langjährige Berliner Hochburg des Nothern Soul) residierende Downtown Soulville werden vom Nachwuchs bestritten. Kaum ein Wochenende ohne Niter oder Konzert, dazu eine Ansammlung von Szene-affinen Treffs und Shops, bei denen der Deutsche Fred Perry Flagship-Store am Hackeschen Markt, schräg gegenüber von Ben Sherman und in Steinwurfweite von Frontplay und DM-Store nur die etablierte Speerspitze des sprichwörtlichen Eisberges bilden – Berlin ist für den hartnäckigen Parka-Träger in jedem Fall eine Reise wert. Selbst ex- und wieder- The Movement Frontmann Lukas Sherfey ließ sich hier nieder.

Insofern: Mögen die Düsseldorfer et al. ihre Geschichte hegen und gerne – sofern sie noch Haare besitzen – über die Stillosigkeit der Berliner und ihrer Haarschnitte auslassen. Mod ist nicht nur mit die älteste, nach wie vor nachhaltigste, sonder speziell in Berlin eine extrem lebendige Szene. Wer sich davon überzeugen will, darf sich hiermit zum alljährlichen Anrollern am 1. Mai inklusive Party der Morlock Scooter Gang (ex Berliner Rollermods) eingeladen fühlen. Und ich? Ich habe längst meinen Frieden mit den Who gemacht und werde auch die nächsten Jahrzehnte ohne Abstriche nach dem gleichen Motto leben: „I ride a G.S. scooter with my hair cut neat / I wear my wartime coat in the wind and sleet"

(The Who, I´ve had enough / Sea and Sand)







Anbauteile
MOD Spiegel

Spiegel von BUMM mit Klemme zur Befestigung an Rohrlenkern, Gepäckträgern etc. Farbliche Akzente setzen mit den Spiegeln im 60er Jahre Style. Wahlweise in chrom oder mit weißem Kunststoffgehäuse und farbig transparentem Rand lieferbar.

Spiegel BUMM

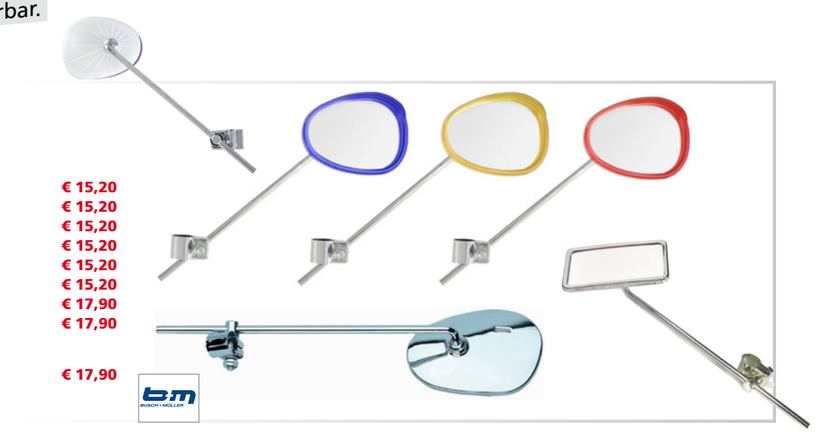
Nierenform 100x75mm, Hebellänge: 240mm

Ø Klemme bis 22mm

weiß/blauer Rand, rechts	Art.-Nr. 61085200	€ 15,20
weiß/blauer Rand, links	Art.-Nr. 61084200	€ 15,20
weiß/orangem Rand, rechts	Art.-Nr. 61085100	€ 15,20
weiß/orangem Rand, links	Art.-Nr. 61084100	€ 15,20
weiß/roter Rand, rechts	Art.-Nr. 61085300	€ 15,20
weiß/roter Rand, links	Art.-Nr. 61084300	€ 15,20
chrom, rechts	Art.-Nr. 61085000	€ 17,90
chrom, links	Art.-Nr. 61084000	€ 17,90

eckig 120x60mm, Hebelänge: 290mm

chrom, rechts oder links	Art.-Nr. 61086000	€ 17,90



Spiegelkopf BUMM

Spiegelköpfe zur universellen Befestigung an allen 7mm Spiegelstangen.

weiß/blauer Rand, rechts	Art.-Nr. 61085530	€ 8,90
weiß/blauer Rand, links	Art.-Nr. 61084530	€ 8,90
weiß/orangem Rand, rechts	Art.-Nr. 61085510	€ 8,90
weiß/orangem Rand, links	Art.-Nr. 61084510	€ 8,90
weiß/roter Rand, rechts	Art.-Nr. 61085520	€ 8,90
weiß/roter Rand, links	Art.-Nr. 61084520	€ 8,90
chrom, rechts	Art.-Nr. 61085500	€ 8,90
chrom, links	Art.-Nr. 61084500	€ 8,90
eckig	Art.-Nr. 61086500	€ 8,90

Spiegelstange 7mm, mit Klemme bis Ø=22mm

Länge: 250mm	Art.-Nr. 61086600	€ 8,90



Spiegel und Spiegelstangen

HALCYON, Made In Great Britain: Spiegel und Spiegelstangen im guten alten Reprostyle der 60er Jahre. Die Spiegel stammen aus der **STADIUM** Factory in Caerphilly, die damals wie heute einen hohen Beliebtheitsgrad in der englischen 2-Rad Szene hat. Die Spiegel sind aus hoch poliertem Edelstahl in schwerer Qualität.

Spiegel STADIUM, Edelstahl poliert

Hebellänge: 350mm, Klemme bis : 7/8"-1"

rund, Ø=100mm	Art.-Nr. 61385000	€ 57,00
trapez, 130x90mm	Art.-Nr. 61385100	€ 57,00

Spiegelkopf Edelstahl poliert zur Montage an Spiegelstange.

eckig, 80x110m	Art.-Nr. 61388100	€ 39,00
rund, Ø=100mm	Art.-Nr. 61388000	€ 39,00
trapez, 90x130mm	Art.-Nr. 61388200	€ 39,00
Klemme zur Spiegelbefestigung am Spiegelkopf	Art.-Nr. 61387200	€ 5,90

Spiegelstange, chrom, Ø=10mm

Kurz, 350mm	Art.-Nr. 61386100	€ 14,90
lang, 560mm	Art.-Nr. 61386000	€ 14,90
Klemme zur Spiegelstangenbefestigung	Art.-Nr. 61387000	€ 17,90





Spiegelhalter zur Montage an Seilzughalteplatte

für Vespa 125VNB 3-6/150 VBA/VBB/VGLA-B/GS/160 GS

1. rechts oder links, gerade/verzinkt	Art.-Nr. 61089000	€ 12,90
2. rechts und links, gerade/verzinkt	Art.-Nr. 61089200	€ 19,90
3. rechts und links, gebogen/V2A	Art.-Nr. 61094000	€ 14,90

Spiegelhalter im 50er/60er Jahre Look aus der Vespa Edelschmiede **BULGARELLI**. Wird an der Schraube des Lenkkopfes befestigt.









Spiegelhalter zur Montage an Lenkkopfschraube

für Vespa 125 VNA/VNB 1-2

1. BULGARELLI* links, chrom	Art.-Nr. 61094600	€ 59,00

für Vespa 125VNB 3-6/150 VBA/VBB/VGLA-B/GS/160 GS

2. BULGARELLI* rechts, chrom	Art.-Nr. 61094550	€ 55,00
3. BULGARELLI* links, chrom	Art.-Nr. 61094500	€ 55,00
4. rechts und links, chrom	Art.-Nr. 61089250	€ 29,00





Anbauteile Lenker

Lenker für VESPA Smallframe

Wird der **Lenker** bei einem Sturz beschädigt oder bricht gar, darf er im Sinne der eigenen Sicherheit keinesfalls geschweißt werden und es hilft nur ein schneller Austausch.

Wir haben dafür drei Varianten im Angebot: Einen Lenker für die Vespa 50N mit rundem Scheinwerfer und kleinem Tacho, den etwas größeren Lenker der PV/ET3-Modelle mit ovalem Tacho sowie den leicht geneigten Lenker der 50/90SS.

Gas-und Schaltrohre (für 4-Gangmodelle vorgesehen) sowie Seilzug-Ankerplatte sind bei allen Lenkern bereits vormontiert. Die Lenker der ET3 Modelle haben keine Bohrung für das Zündschloss. Diese muss ggfs. ergänzt werden.

Die Smallframe Lenker sind problemlos untereinander austauschbar. Durch Verwendung eines V50N Rundlenkers kann man so beispielsweise die oft unbeliebten 50 Specials mit Trapezlenker optisch aufwerten. Der schmale Lenker der 50/90SS eignet sich hervorragend für Replika-Umbauten.

SIP-TIPP Neue Schraube für Lenkkopf, Bleche und Lenkkopflagersatz gleich mitbestellen.

Schraube / Mutter Lenkkopf
Schraube, Art.-Nr. 87352000 2,70 €
Mutter, Art.-Nr. 70620100 1,60 €



Lenker Smallframe			Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50 N/L/R/Revival/S/SR/90/100, passt auch für Vespa 50 Special	mit Schalt- und Gasrohr	13791200	219,00
2	für Vespa 50 SS/90 SS, passt auch für Vespa 50-125/PV/ET3	mit Schalt- und Gasrohr	61928000	229,00
3	für Vespa 125 PV/VMA/150 Super, passt auch für ET3	mit Schalt- und Gasrohr	13806500*	189,00

* für Vespa 125 ET3 muss ein Loch für das Zündschloss gebohrt werden



















Lenker für VESPA Wideframe

Mauro Pascoli srl

Die ältesten Vespa-Modelle sind mit keinem gegossenen Lenkkopf, sondern mit sog. **Rohrlenkern** ausgestattet. Während die frühen Widerframes ihren Scheinwerfer noch auf dem Kotflügel trugen, befinden sich Lenker und Tachometer bei den VL Modellen bereits auf dem Lenker.

Wir haben die Lenker der Lampe Unten Modelle, die bisher nur mit viel Glück und zu horrenden Preisen auf Teilemärkten beschafft werden konnten, nun äußerst hochwertig verarbeitet und verchromt von **MAURO PASCOLI**, sowie etwas günstiger als Repro-Version im Angebot.

Die Lenker für die VL (Lampe oben) sind sowohl mit einer Aussparung für den original VL Tacho, als auch mit einer ovalen Aussparung lieferbar. In diese kann man – als besonderen Eyecatcher – den SIP Drehzahlmesser der ET3-Modelle einsetzen. Die Lenker der VL passen auch auf die französischen ACMA Modelle, allerdings unterscheiden sie sich in der Form des Scheinwerfers.

Alle Wideframe Lenker sind bereits mit einer Schaltungseinheit sowie Hebeln und Gasgriff ausgestattet. Mit etwas Bastelgeschick in Punkto Lenkerklemmung eigenen sich die Rohrlenker mit Scheinwerfern auch zum HOD ROD Custom Umbau von Largeframe Modellen. (Lenkerklemme für Vespa VM/VN Art.-Nr. 43583500 109,- €)

SIP-TIPP Neue Seilzughüllen „Vintage" und Gummimanschette für Schaltgriff gleich mitbestellen.



Gummimanschette Schaltgriff
für Vespa 98/V1-33/VM/VN/150 GS VS1
Art.-Nr. 15640500 13,20 €

Lenker Wideframe			Art.-Nr.	€
4	für Vespa 125 V30-33/VU/APE AB1-2	mit Schaltungseinheit, Hebel, Gasgriff, PASCOLI	43582900	399,00
5	für Vespa 125 VM/VN/APE AB 3-4	mit Schaltungseinheit, Hebel, Gasgriff, PASCOLI	43582300	399,00
6	für Vespa 125 VM/VN/APE AB 3-4	mit Schaltungseinheit, Hebel, Gasgriff, Lenkerklemme, Repro	43583000	259,00
7	für Vespa 150 VL, passt auch für Acma	mit Schaltungseinheit, Hebeln, Gasgriff, Scheinwerfer	43581000	289,00
8	für Vespa 150 VL, passt auch für Acma	mit Schaltungseinheit, Hebeln, Gasgriff, Scheinwerfer, für ET3 Tacho	43582000	355,00



















Lenker für VESPA Largeframe

Die Vespa Largeframe Modelle der 60er/70er Jahre sind serienmäßig entweder mit runden oder trapezförmigen Scheinwerfern ausgestattet. Die **Lenker** spiegeln diese Form wieder. Ist ein Lenker gebrochen oder beschädigt, muss er getauscht werden. Wir haben dazu diverse runde und trapezförmige Lenker im Angebot.

Auch bei den Largeframes können die Lenker der verschiedenen Modelle untereinander getauscht werden. Interessant ist das nicht nur für Custom-Umbauten, sondern auch in Punkto Sicherheit und Fahrkomfort. Nur in den runden Lenker der Rally/VBB kann man Klarglasscheinwerfer einbauen, die für eine deutliche bessere Lichtausbeute sorgen.

Gas-und Schaltrohre (stets für 4-Gangmodelle vorgesehen), sowie Seilzug-Ankerplatte sind bei allen Lenkern bereits vormontiert. Für alle Lenker sind die digitalen SIP Tacho/Drehzahlmesser verfügbar.

SIP-TIPP Neue Schraube für Lenkkopf, Bleche und Lenkkopflagersatz gleich mitbestellen.



Lenker Largeframe			Art.-Nr.	€
9	für Vespa 160 GS	mit Schalt- und Gasrohr	13806550	239,00
10	für Vespa 150 VBB/GS VS5T, passt auch für Vespa 150 VBA/ 160 GS	mit Schalt- und Gasrohr	13806400**	209,00
11	für Vespa 125 GT/150 GL/Sprint, passt auch für 180 SS	mit Schalt- und Gasrohr, Premium	13806200*	189,00
12	für Vespa 125 GT/150 GL/Sprint, passt auch für 180 SS	ohne Schalt- und Gasrohr, Eco	13806600*	99,00
13	für Vespa 125 GTR/TS/150 Sprint V./Rally, passt auch für Vespa 125 GT/150 GL/ Sprint/180 SS	mit Schalt- und Gasrohr	13806300	209,00

* für Vespa 180 SS muss ein Loch für dass Zündschloss gebohrt werden
** für Vespa 150 GS VS5T muss ein Loch für das Zündschloss gebohrt werden

9







10







11







13





Lenkerunterteil für VESPA PX

für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY

Anderes als die älteren Largeframemodelle ist die PX mit einem zweigeteilten Lenker ausgestattet. Ist das gegossene **Lenkerunterteil** beschädigt, muss es zwingend ausgetauscht werden. Die Lenkerunterteile sind sowohl für Modelle mit Trommel- als auch mit Scheibenbremse lieferbar.

Für die PX mit Trommelbremse können wir die Lenkerunterteile in PIAGGIO Erstausrüsterqualität anbieten. Sollte es von Seiten **PIAGGIO** zu Lieferengpässen kommen, kann man auf die Unterteile von **LML** zurückgreifen. Qualitativ konnten wir keinen Unterschied feststellen. Das Lenkerunterteil der `98 Modelle eignet sich perfekt für Umrüstungen auf Scheibenbremse, da die Aufnahme für den Hauptbremszylinder bereits vormontiert ist. Das Lenkerunterteil in Carbon-Optik macht sich nicht nur auf Custom-Rollern gut.

SIP-TIPP Neue Schraube für Lenkkopf und Lagersatz gleich mitbestellen. Kommt besonders gut in Verbindung mit verchromter Lenkkopfabdeckung.

Lenkerunterteil		Art.-Nr.	€
1	für Vespa PX80-200/PE/Lusso, LML	60044000	75,00
2	für Vespa PX80-200/PE/Lusso, PIAGGIO	60040000	149,00
3	für Vespa PX80-200/PE/Lusso, Carbon-Look	60044200	89,00
4	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11, mit Aufnahme für Druckgeber GRIMECA PX`98/MY	60042000	145,00

1 2



4



Drop Bar §

Seit über 20 Jahren ist der **Drop Bar** - ein Lenker mit geneigten Enden - nicht mehr aus der Rollerszene wegzudenken. Während er in den 80/90er Jahren vor allem PX Customroller zierte, erfreut er sich mittlerweile auch an Largeframe Rollern wie VBB, Sprint, Rally etc. immer grösserer Beliebtheit. Auch unser aktueller Custom Scooter „Glourius Bastard" ist mit einem sportlichen Drop Bar ausgestattet. Die Lenker werden sauber geschnitten und mit einer Neigung von ca. 30° wieder erstklassig verschweißt. Die Schweißnähte werden anschließend sauber verspachtelt, verschliffen und grundiert.

Wir haben die Drop Bars für alle PX Modelle (‚Alt' mit kleinem und ‚Lusso' mit großem Tacho) sowie in einer Version für die `98/MY Modelle im Angebot. Dieser eignet sich hervorragend für Roller mit Scheibenbremse, denn sie ist bereits mit einer Aufnahme für den Druckgeber ausgestattet. Die Drop Bar`s der älteren Largeframemodelle (VNB/VBB/Sprint/Rally etc.) werden komplett mit Gas-und Schaltrohr ausgeliefert. Obwohl die Lenker in einer ausgezeichneten Qualität gefertigt sind, sind sie nicht für den Straßengebrauch, sondern für Ausstellungszwecke bestimmt. Es ist jedoch möglich, sie in einer Einzelabnahme beim TÜV genehmigen und eintragen zu lassen.

FAZIT Steile Optik, nicht nur für Customroller.

SIP-TIPP Kommt besonders gut mit digitalem SIP Tachometer/Drehzahlmesser, Druckgeber für Vollhydraulik, Klarglas Scheinwerfer und Carbon-und Chromanbauteilen.

SIP-COMMUNITY User 'MAC2503' (über Art.-Nr. 61937000):"Direct replacement. Looks almost standard but MUCH better. No other mod(ification)s are necessary."

Dropbar			Art.-Nr.	€
1	für Vespa PX80-200/PE/Lusso	für „PX Lusso" Tacho	61935000*	335,00
2	für Vespa PX80-200/PE/Lusso	für „PX Alt" Tacho	60001000*	335,00
3	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY	für „PX Lusso" Tacho, mit Aufnahme für Druckgeber GRIMECA PX`98/MY	61937000	365,00
4	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY	für „PX Alt" Tacho, mit Aufnahme für Druckgeber GRIMECA PX`98/MY	60002000*	365,00
5	für Vespa 125 VNB3-6/150 VBA/VBB/VGLA-B	mit Schalt-und Gasrohr	61900100	379,00
6	für Vespa 125 GTR/TS/150 Sprint V./Rally	mit Schalt-und Gasrohr	61932000*	369,00
7	für Vespa 125 GT/150 GL/Sprint/180 SS	mit Schalt-und Gasrohr	61936000*	369,00

* ohne Abbildung

3







5







§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER [illegible] ZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Lenkkopfabdeckung

Anders als die älteren Vespamodelle, die mit einem geschlossenen Lenker ausgestattet waren, haben die neueren Modelle (PK, PX, etc.) einen teilbaren Lenker mit abnehmbarer Lenkkopfabdeckung. Diese schützt Seilzüge und elektrische Bauteile vor Beschädigungen und Verschmutzung.

Die **Lenkkopfabdeckungen** der PX Modelle können generell untereinander getauscht werden. Die Abdeckungen der ‚PX alt' unterscheiden sich jedoch im Ø des Tachos von denen der ‚PX Lusso' Modelle. D.h.: Verbaut man eine Lenkkopfabdeckung des jeweils anderen Modells, müssen Tacho und Zündschloss ebenfalls umgerüstet werden. Je nach Ausführung sind die Abdeckungen grundiert, in Chrom oder Carbon-Look, mit oder ohne Spiegellöchern gefertigt. Besonders praktisch: Die Abdeckungen der Vespa `98/MY/`11 Modelle besitzen bereits eine Aussparung für den Hauptbremszylinder und eigenen sich deshalb hervorragend, um die Umrüstung von Trommel- auf Scheibenbremse perfekt zu machen. Wir können einen Großteil der Abdeckungen direkt von PIAGGIO oder anderen, qualitativ hervorragenden italienischen Zubehörlieferanten anbieten. Einige Abdeckung en für Vespa T5 / Cosa & PK XL2 Modelle werden von PIAGGIO nicht mehr produziert. LML bietet hier momentan die einzige Alternative.

FAZIT Jeder Topf hat seinen Deckel und jede Vespa eine passende Lenkkopfabdeckung.

SIP-TIPP Schraube für Lenkkopfabdeckung mitbestellen. Zum echten Eyecatcher wird die Vespa mit farblich zueinander passender Lenkkopfabdeckung, Kaskade und Lüfterradabdeckung. SIP Digitacho, Lampenring und Spiegel machen den Look perfekt.



Lenkkopfabdeckung		Art.-Nr.	€
1	für Vespa PK50-125 S, grundiert	11789330	29,90
2	für Vespa PK50-125 XL, grundiert	12267300*	27,90
3	für Vespa PK50-125 PKXL2/FL/N/HP/Automatica, oben LML	26628200	17,90
4	für Vespa PK50-125 PKXL2/FL/N/HP/Automatica, unten, LML	91270000**	17,90
5	für Vespa PK50-125 PKXL2/FL/N/HP/Automatica, Tachoverkleidung, PIAGGIO	26628300	17,50
6	für P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E, grundiert	75390000	21,90
7	für P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E, Chrom	75386000	29,90
8	für P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E, grundiert, ohne Zündschloss/Kontrollleuchtenaussparung, LML	75393000	21,90
9	für PX80-200E Lusso/T5 Classic, Carbon-Look, ohne Spiegellöcher	75388000	37,90
10	für PX80-200E Lusso/T5 Classic, Chrom, ohne Spiegellöcher	75385000	32,90
11	für PX80-200E Lusso/T5 Classic, grundiert, ohne Spiegellöcher, LML	75380000	18,90
12	für Vespa PX`98/MY, mit Scheibenbremse, Carbon-Look, mit Spiegellöcher	75389000	55,00
13	für Vespa PX`98/MY, mit Scheibenbremse, Chrom, mit Spiegellöcher	75387000	29,90
14	für Vespa PX`98/MY, mit Scheibenbremse, grundiert, mit Spiegellöcher, PIAGGIO	75391000	21,90
15	für Vespa T5, oben, grundiert, LML	76510000	15,90
16	für Vespa T5, unten, LML	22623300**	12,50
17	für Vespa T5, Tachoverkleidung, LML	76500000	13,90
18	für Vespa T5, Cockpitscheibe, PIAGGIO	75000000	12,90
19	für Vespa Cosa 125-200, mit Spiegelloch, grundiert, PIAGGIO	75392100	35,00
20	für Vespa Cosa FL 125-200, mit Spiegelloch, grundiert, LML	75392000	18,90
21	für Vespa Cosa/Cosa FL 125-200, Lenkerverkleidung unten, LML	90120050	18,90

* ohne Abbildung ** Aufnahme der Lenkkopfschraube wie bei Vespa PX





Gasrolle Kurzhub, SERIE PRO §

Die **SERIE PRO Kurzhubgasrollen** ersetzen den bei großen Vergasern notwendigen Kurzhubgasgriff. Die neuen Gasrollen sind so konstruiert, dass sich auch ein 34 mm Vergaser mit einer viertel Umdrehung des Gasgriffs öffnen lässt. Anfangs wurde die Gasrolle nur für die PX und PK Modelle entworfen, jedoch stieg die Nachfrage für ältere Modelle sehr schnell, da gerade bei unseren alten Damen der originale Look eine große Rolle spielt. Nun sind auch Gasrollen für 60/70er Jahre Largeframe Modelle verfügbar. Bei Vespa 125 VNA/VNB1-2 Modellen mit Blechlenkkopfabdeckung passen die Gasrollen nicht. Hier empfehlen wir die Verwendung der universellen Seilzugrolle (Art.-Nr. 62090000)

FAZIT „Twist & Go"

SIP-COMMUNITY **User ‚Hansi' über Art.-Nr. 13979900:**
„Nix mehr mit rumbasteln oder ewig am Griff drehen!"

SIP-TIPP Bei allen Gasrollen muss ein Anschlag individuell angebracht werden (z.B. mittels einer Bohrung und einer M6x10 Schraube), dieser ist für eine Nullstellung des Gasgriffs notwendig. Eine Einbauanleitung findet ihr unter www.sip-scootershop.com



Gasrolle, Kurzhub, SERIE Pro		Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50-125/PV/ET3	13979300	19,00
2	für Vespa PK 50-125 S/SS/XL/ETS/N	13979900	14,50
3	für Vespa 125 VNB3-6/150 VB1/VBA/VBB/VGLA-B/T3-T4/GS VS2-5/160 GS, mit Seilzugversatzplatte	13979100	45,90
4	für Vespa 125 VNB3-6/150 VB1/VBA/VBB/VGLA-B/T3-T4/GS VS2-5/160 GS, mit Seilzugversatzplatte & Gasrollenadapter	13979110	39,00
5	für Vespa 125 GT/GTR/Super/TS/150 Sprint/V./Super/180 SS/Rally	13979300	19,00
6	für Vespa PK50-125 S/SS/Lusso/XL/ETS/Rush/N/PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11/T5	13979900	14,50
7	Seilzugrolle Kurzhub, universell	62090000	13,90



§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Kurzhubgasgriff TOMMASELLI §



Kurzhubgasgriffe von **TOMMASELLI** ändern das Übersetzungsverhältnis des Gaszuges. Die Griffe sind so konzipiert, dass sich auch ein 38mm Vergaser blitzschnell und nur mit einer viertel Umdrehung komplett öffnen lässt.

FAZIT „Fullllllllllllll Gas“

SIP-TIPP Zur Montage muss noch das feststehende Schnellgasrohr verbaut werden (Art.-Nr. 62030000). Zusätzlich gleich einen längeren Gaszug mit PFTE Hülle mitbestellen. (Art.-Nr. 62041000)

SIP-COMMUNITY User ‚finsh‘ über Art.-Nr. 62000000:
„sehr empfehlenswert bei stark getunten Motoren!!!“

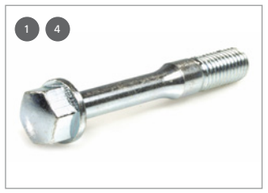
Kurzhubgasgriff TOMMASELLI		Art.-Nr.	€
8	Aluminium poliert, 90°, parallele Seilführung	62060000	27,90
9	schwarz, 90°, parallele Seilführung	62020000	29,90
10	Aluminium poliert, senkrechte Seilführung	62010000	27,90
11	schwarz, senkrechte Seilführung	62000000	27,90
12	Schnellgasrohr SIP für TOMMASELLI Gasgriffe, alle Modelle	62030000	14,90



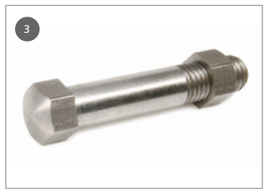




Schraube Lenkkopf		Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK S/XL	87352000	2,70
2	für Vespa 125 VNA/VNB1-2, ohne Mutter	80895000	6,90
3	für Vespa V31-33/VM/VN/VNB3-6/150 VL/VB/VBA/VBB/VGL1T/VGL-A/VGL-B/GS/160 GS	80896050	8,50
4	für Vespa 125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V./180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5,	87352000	2,70
5	Mutter für Schraube Lenkkopf Art.-Nr. 87352000	70620100	1,60

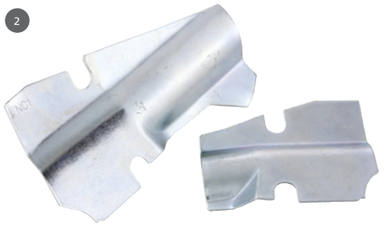


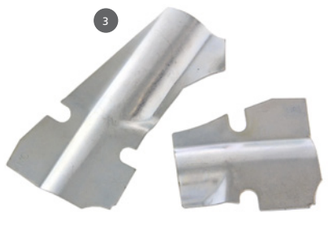






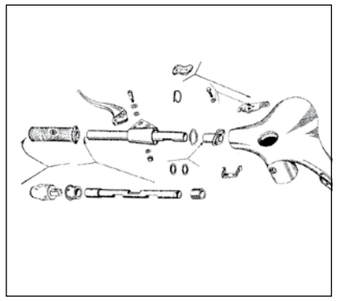
Bleche Lenkkopf		Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50 N/L/R/S/SR/SS/Sprinter/90 SS	13806840	19,90
2	für Vespa 125 GTR 1°/150 Sprint V 1°/180 Rally 1°, passt auch für Vespa 125 TS/200 Rally, Metall	13806810	19,90
3	für Vespa 125 GT 1°/150 GL/Sprint 1°/180 SS, Metall	13806820	19,90





ERSATZTEILKATALOG : EXPLOSIONSZEICHNUNGEN

Weitere Ersatzteile unter
www.sip-scootershop.com/de/ersatzteile



§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO.

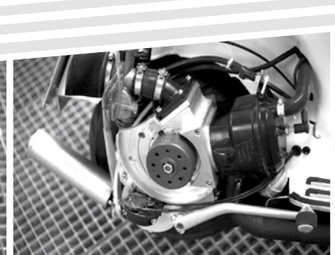


Wer bei diesem Namen etwa an einen Comic-Westernhelden denkt, ist falsch gewickelt. Vielmehr heißt so Felix Richters Komplettumbau einer 1984er PX200: „El“ für seine Freundin „Elena“ und „Sidney“, da seine Custom-Wespe in Form und Farbe an architektonische Elemente der Oper von Sydney erinnern. Weil ihm die originalen 12 PS immer zu wenig waren und die Originalmotoren einer Last über 30 PS nicht standhielten, entschloss er sich zu einer kompletten Neukonstruktion des Motors.

Heraus kam ein aus dem Vollen gefrästes Aluminium-Motorgehäuse und eine quadratische Zylinderplatte mit ausreichend Potential für den 250ccm Rotax-Rave-Zylinder. Das Kurbel-Gehäuse wurde auf 101mm vergrößert, um der Eigenbau-Rennwelle genügend Raum zu bieten. Ein über beide Hälften gezogener Einlass ermöglicht die Verwendung eines membrangesteuerten 38mm Keihinvergasers. Hinzu kamen weitere high end Komponenten wie eine MVT Millenium Zündung, ein speziell konstruierter Auspuff und eine CNC gefräste Kupplung. Optisch fallen aber vor allem die Modifikationen am Rahmen auf: Die linke Seitenhaube wurde verbreitert und mit Luftauslässen versehen, um Platz für zwei KTM Wasserkühler und Axiallüfter zu schaffen, die durch einen selbstgebauten Carbon-Spoiler mit reichlich Frischluft versorgt werden. 2009 erhielt Felix für seinen Umbau auf der Customshow in München die Auszeichnung für „Best Engeneering“. Die „El Sidney“ ist aber nicht als reines Ausstellungsfahrzeug konzipiert, sondern erhielt auf alle Umbauten den Segen vom TÜV und nimmt seit ihrer Fertigstellung an diversen Beschleunigungsrennen teil. 2009 gewannt Felix mit ihr sogar die Viertelmeile in Bremen.

Rahmen	Art.- Nr.
Vespa PX 200 Lusso	
Sichtcarbonspoiler für Luftzufuhr (Eigenbau)	
verbreiterte Seitenhauben	
Harley Davidson Tank (14l) im Durchstieg	62020000
Tommaselli Kurzhubgasgriff	50000400
Tacho SIP / Koso mit digitalen DZM	J5797500
MY Blinkerkit weiß	18011500
PX Kaskade	**Art.- Nr.**
Fahrwerk	72000FBB
SIP Performance Stossdämpfer vorn	
Stage6 Stossdämpfer hinten (modifiziert)	
PU-Fahrwerksbuchsen (Clauss Studio)	30060000
Hauptbremszylinder Grimeca vorne	30900000
Grimeca Scheibenbremse vorn vollhydraulisch	56402000
SIP Performance Bremszange	S1010
Reifen vorn Schwalbe Raceman 3.50-10“	S10206
Reifen hinten Schwalbe Raceman 120/90-10“	**Art.- Nr.**
Motor	
CNC gefrästes Eigenbau-Motorgehäuse	
Rotax Rave 250ccm	
Abgaspneumatisch Auslassteuerung	
Righthand Auspuffanlage (atom007)	
Vergaser Keihin 38mm	
Kurbelwelle: Eigenbau mit 61mm Hub	98810000
Benzinpumpe Dell´Orto	
diverse Modifikationen, Wandstärken des Gehäuses angepasst, Kurbelgehäuse vergrößert	
Leistung	
ca. 45 PS	
Lackierung	
self made	











Anbauteile
Tachometer

Tachometer

für Vespa 50 N/L/R/S/90, rund, Ø52mm

Der klassisch weiße **Tacho** der Vespa 50 N/L/R Modelle ist ein Blickfang und integriert sich sehr schön in die runde Forms des Lenkkopfs. Das weiße Ziffernblatt bewirkt einen starken Kontrast zu den Ziffern und die Geschwindigkeit ist optimal ablesbar. Der Chromring bildet einen würdigen Abschluss für diesen optisch und qualitativ schönen Tacho, der je nach Ausführung über das PIAGGIO-6-Eck bzw. den VEGLIA-Schriftzug verfügt.

Eignet sich auch ideal zur Nachrüstung italienischer Modelle, die meist statt eines **Tachos** nur die schwarze Kunststoffkappe haben. In der Lenksäule ist bereits alles für den Tachoantrieb vorbereitet, es wird nur noch die Tachowelle und die Tachoschnecke benötigt.

Auch für die „schnellen Smallframes" jenseits der 80 km/h bieten wir eine Ausführung an, um die reale Geschwindigkeit zu überprüfen. Dieser Tacho wird für die Eintragung auf 125ccm (und mehr) benötigt. Für Vespas, die im englischsprachigen Ausland zugelassen sind, bieten wir zusätzlich Tachos mit „mhp" Skalierung an.

SIP-TIPP Befestigungsblech für Tacho (Art.-Nr. 57938100) immer gleich mitbestellen - dieses ist nicht im Lieferumfang enthalten.

SIP-COMMUNITY „vespaclassica" über Art.-Nr. 19074700: „Sehr guter und hochwertiger Tacho, der dem Original wirklich entspricht."



Skala	Ziffernblatt/Ziffern	Logo	Schriftzug	Tachoring	Anschluss	Art.-Nr.	€
-80km/h	weiß/schwarz	-	VEGLIA	Chrom	2,7 geschraubt	19074700	45,00
-120km/h	weiß/schwarz	-	-	Chrom	2,7 geschraubt	19074400	129,00
-100mph	weiß/rot	-	-	Chrom	2,7 geschraubt	19074900	129,00

Tachometer

für Vespa 50 Special/Elestart, trapezförmig, 72x62mm

Dieser qualitativ hochwertige **Tacho** im typisch italienischen Design harmoniert perfekt mit der Form des Trapezlenkkopfs der Vespa Spezial. Weiße Ziffern auf schwarzem Hintergrund bieten eine gute Lesbarkeit und lassen den Tacho zu jeder Farbvariation eurer Vespa passen. Je nach Ausführung verfügt der Tacho über das PIAGGIO-6-Eck bzw. den VEGLIA-Schriftzug und wird mit einem Chrom-Tachoring ausgeliefert.

Auch für die „schnellen Smallframes" jenseits der 80 km/h bieten wir eine Ausführung an, um die reale Geschwindigkeit zu überprüfen. Dieser Tacho wird für die Eintragung auf 125ccm (und mehr) benötigt. Für Vespas, die im englischsprachigen Ausland zugelassen sind, bieten wir zusätzlich Tachos mit „mhp" Skalierung an.

Eignet sich auch ideal zur Nachrüstung von italienischen Modellen, die meist statt eines Tachos nur die schwarze Kunststoffkappe haben. In der Lenksäule ist bereits alles für den Tachoantrieb vorbereitet, es wird nur noch die Tachowelle und die Tachoschnecke benötigt.



Hersteller	Skala	Ziffernblatt/Ziffern	Logo	Schriftzug	Tachoring	Anschluss	Art.-Nr.	€
PIAGGIO	-80km/h	schwarz/weiß	PIAGGIO 6-Eck	VEGLIA	Chrom	2,7 geschraubt	50032000	121,00
-	-120km/h	schwarz/weiß	-	VEGLIA	Chrom	2,7 geschraubt	50032550	59,00



50032000



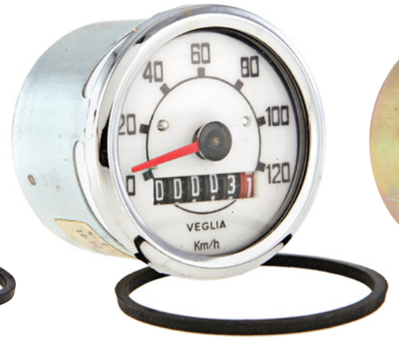
50032550



50032000 50032550



19074700



19074400



19074900

für Vespa 50 SS/SR/90 SS/R/125 VMA/Super/150 Super, oval, 81x61mm

Hersteller	Skala	Ziffernblatt/Ziffern	Logo	Tachoring	Anschluss	Gehäuse	Art.-Nr.	€
PIAGGIO	-100km/h	weiß/schwarz	PIAGGIO alt	Chrom	2,7 geschraubt	Metall	11401000	129,00



11401000



Tachometer

für Vespa 50 SS/90 SS/125 PV, oval, 81x61mm

Tachos in Hülle und Fülle. Grundsätzlich gilt, alle ovalen **Tachos** sind untereinander austauschbar, da die Aussparung im jeweiligen Lenkkopf gleich ist. Um die Entscheidung bei einer Restauration zu erleichtern, ordnen wir jeden Tacho dem jeweiligen Modell zu, in das er ursprünglich verbaut worden ist.

Neben den original verbauten **Tachos** bieten wir eine große Auswahl an, die allerdings nie original verbaut wurden. Verschieden farbige Ziffernblätter, mit **PIAGGIO** Logo oder VEGLIA Schriftzug, ohne Schriftzug, mit 100 bzw. 120 km/h Skala, mit Chrom- oder Transparent-Tachoring… Da ist für jeden Geschmack sicher etwas dabei. Leider sind die originalen Tachos der Vespa Rally Modelle mit Metallgehäuse nicht mehr erhältlich.

Daher bieten wir euch aus der **PIAGGIO** Vintage Linie adäquaten Ersatz mit VEGLIA Borletti Schriftzug und gesteckter Tachowelle an. Um ganz sicher zu gehen, dass es der richtige Tacho ist, geben wir die Breite und Höhe des Tachorings an. Bei allen Tachos ist auf den Anschluss der Tachowelle zu achten: Diese wird entweder geschraubt oder gesteckt. Sollte also ein anderer Tacho verbaut werden, muss ggf. die entsprechende Tachowelle mitbestellt werden.

Alle Tachos, wenn nicht anders gekennzeichnet, sind inklusive Birnenfassung und Anschlusskabel für die Tachobeleuchtung.





Kontrollleuchte Lenkkopf
für Vespa 125 GTR/TS/150 SprintV/Rally
Art.-Nr. 55019000, grün € 6,00
Art.-Nr.. 55018000, rot € 6,00

Hersteller	Skala	Ziffernblatt/Ziffern	Logo	Schriftzug	Tachoring	Anschluss	Art.-Nr.	€
PIAGGIO	-120km/h	weiß/schwarz	PIAGGIO 6-Eck	Chrom	2,7 geschraubt	Metall	18829600	99,00



18829600





Soffittenfassung Tachometerbeleuchtung mit Kabel
Art-Nr. 141717 7,80 €

Tachometer

für Vespa 125 ET3/GTR/TS/150 SprintV/Rally, oval, 81x61mm

Hersteller	Skala	Ziffernblatt/Ziffern	Logo	Schriftzug	Tachoring	Anschluss	Gehäuse	Art.-Nr.	€
PIAGGIO	-120km/h	schwarz, weiß	PIAGGIO 6-Eck	VEGLIA Borletti	transparent	2,7 gesteckt	Kunststoff	14171300	102,00
PIAGGIO	-120km/h	schwarz, weiß	PIAGGIO 6-Eck	VEGLIA Borletti	transparent	2,7 gesteckt	Kunststoff	14171350*	109,00
-	-120km/h	schwarz, weiß	-	-	Chrom	2,7 geschraubt	Metall	14171400**	59,00

* inkl. Tachowelle ** passt nur Tachowelle Art.-Nr. 98641100



14171300



14171350

14171400



Tachometer, nicht serienmäßig

für Vespa 50-90/SR/SS/125 PV/ET3/Super/GTR/TS/150 Super/SprintV/Rally, oval, 81x61mm

Skala	Ziffernblatt	Ziffern	Logo	Tachoring	Anschluss	Art.-Nr.	€
-120km/h	grau	blau	-	Chrom	2,7 geschraubt	14171500**	45,00
-120km/h	weiß/	schwarz	-	Chrom	-	14171600	45,00
-120km/h, 75mph	weiß	schwarz	-	Chrom	-	18829500	59,00

** passt nur Tachowelle Art.-Nr. 98641100



14171500



14171600



18829500



Tacho-Halterung
für Vespa125 V30-33/VM1-2/VN1-2
Art-Nr. 43583900 48,00 €

für Vespa 125 V30-V33/
VM/VN 150 VL/ACMA, eckig 73x62mm

Wie bei fast allen „Lampe unten" Teilen ist auch der original **Tacho** nicht mehr für Geld und gute Worte zu bekommen. Deswegen haben wir uns auf die Suche nach qualitativ hochwertigem Ersatz gemacht und sind fündig geworden. Verschiedene Versionen sind im Programm, in verschiedenen Farb- und Geschwindigkeitsvariationen, mit Vespa oder VEGLIA Schriftzug oder mit dem alten hellblau/blauen PIAGGIO Logo. Eingefasst ist der Tacho mit einem Chrom-Tachoring.

SIP-TIPP Da der Tacho nicht im Lenkkopf montiert wird - es gibt schließlich keinen - haben wir auch die entsprechende Halterung für den Tacho (Art.-Nr. 43583900) neu auflegen lassen.



Skala	Ziffernblatt/Ziffern	Logo	Schriftzug	Tachoring	Anschluss	Art.-Nr.	€
-90km/h	grün/ weiß	-	-	Chrom	-	50501200	89,00
-100km/h	grau/schwarz/ weiß	-	VEGLIA	Chrom	-	50502300	89,00
-110km/h	grün/ schwarz	-	-	Chrom	1,9 geschraubt	50501500	109,00



50501200



50502300



50501500

Tachometer

Tachometer passend für alle Modelle mit Gusslenker. Das Ziffernblatt ist bei diesen Varianten in schlichtem Weiß, mit schwarzen Ziffern gehalten, der Tacho wird von einem Chrom-Tachoring eingefasst. Die Tachos verfügen über eine integrierte Tachobeleuchtung, die erstmals bei dieser Modellreihe verbaut wurde.



für Vespa 150 VB1, eckig 80x69mm

Skala	Ziffernblatt	Ziffern	Logo	Tachoring	Anschluss	Art.-Nr.	€
-90km/h	weiß	schwarz	-	Chrom	1,9 geschraubt	50501800	89,00

für Vespa 150 GS VS2-4, eckig 80x69mm

Skala	Ziffernblatt	Ziffern	Logo	Tachoring	Anschluss	Art.-Nr.	€
-120km/h	weiß	schwarz	-	Chrom	1,9 geschraubt	50501900	89,00





50501800



50501900

Tachometer

für Vespa 125 VNB/150 GS/T2-4 (d), eckig 76x69mm

Der deutsche Instrumenten-Hersteller VDO lieferte in der Vergangenheit ausschließlich für einige deutsche Modelle optisch sehr ansprechende **Tachos**. Leider sind die Originalteile fast nicht mehr zu bekommen, allerdings bieten wir den VDO Tacho jetzt als Repro in drei Variationen an. Die Tachos verfügen alle über eine Tachobeleuchtung!

Skala	Ziffernblatt	Ziffern	Logo	Tachoring	Anschluss	Art.-Nr.	€
-120km/h	grau/rot	weiß	-	Chrom	1,9 geschraubt	50501600	89,00
-120km/h	grau/orange	weiß	-	Chrom	1,9 geschraubt	50501650	89,00
-120km/h	grau/blau	weiß	-	Chrom	1,9 geschraubt	50501700	89,00



50501600



50501650



50501700

MITTENDRIN, STATT NIE DABEI! SIP TV AUF YOUTUBE: **WWW.YOUTUBE.COM/SCOOTERSHOP**

Tachometer

Muschelförmige und trapezförmige **Tachos** wurden an fast allen Modellen der 60er Jahren verbaut, egal ob die Vespa mit einem trapezförmigen Lenker (wie z.B. die 180SS) oder mit rundem Lenker (wie z.B. die VBB) ausgestattet war. Wir haben daher eine enorme Auswahl an Tachos im Programm, die universell auf mehrere Modelle passen. Die Qual der Wahl habt ihr bei den verschieden farbigen Ziffernblättern. Tachos aus dem Hause PIAGGIO sind dabei mit dem alten hellblau/blauen Logo versehen. Alle Tachos sind mit einem Chrom-Ring eingefasst. Um euch die Auswahl bei einer Restauration zu erleichtern, ordnen wir die einzelnen Tachos nur den Modellen zu, in denen sie tatsächlich serienmäßig verbaut wurden.

Prinzipiell sind **Tachos** mit gleicher Form untereinander austauschbar. Das hat den Vorteil, dass z.B.in einer VBB, der mit einem 211er Malossi ordentlich Power eingehaucht wurde, auch ein Tacho mit über 100km/h Höchstgeschwindigkeit verbaut werden kann. Das sieht nicht nur gut aus, sondern wird auch so vom TÜV-Prüfer vorgeschrieben. Dabei gilt es jedoch zu beachten, dass aufgrund unterschiedlicher Haltevorrichtungen nur Tachos von Modellen mit gleicher Lenkerform plug&play untereinander getauscht werden können. Möchte man hingegen den Tacho für ein Rundlenkermodell auf eine Vespa mit Trapezlenker montieren (oder umgekehrt) muss man die Tachohalterung mit austauschen.



für Vespa 125 VNA/VNB, trapezförmig, 72x62mm

Hersteller	Skala	Ziffernblatt	Ziffern	Logo	Tachoring	Anschluss	Art.-Nr.	€
PIAGGIO	-90km/h	weiß	schwarz	PIAGGIO alt	Chrom	1,9 geschraubt	50501350	119,00
-	-90km/h	weiß	schwarz	-	-	1,9 geschraubt	50501340	69,00





50501350



50501340

für Vespa 150 VBA/VBB/VGLA-B/GL, muschelförmig, 112x69mm

Hersteller	Skala	Ziffernblatt	Ziffern	Logo	Tachoring	Anschluss	Art.-Nr.	€
PIAGGIO	-100km/h	weiß	schwarz	PIAGGIO alt	Chrom	2,7 geschraubt	54547800	119,00
-	-100km/h	weiß	schwarz	-	Chrom	2,7 geschraubt	54547360	59,00
-	-100km/h	grau	schwarz	-	Chrom	2,7 geschraubt	54547600	49,00
-	-100km/h	beige	braun	-	Chrom	2,7 geschraubt	54547700	49,00
-	-120km/h	schwarz	weiß	-	Chrom	2,7 geschraubt	54547100	49,00



54547800



54547360



54547600



54547700



54547100

ALLE PREISANGABEN STAND 04/2012, INKL. 19% MWST. ZZGL. VERSAND, SIEHE LETZTE SEITE **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM**

Tachometer

für Vespa 125 GT/150 Sprint/GL, muschelförmig, 112x69mm

Hersteller	Skala	Ziffernblatt	Ziffern	Logo	Tachoring	Anschluss	Art.-Nr.	€
PIAGGIO	-110km/h	weiß	blau	PIAGGIO alt	Chrom	2,7 geschraubt	54547900	99,00
-	-110km/h	beige	schwarz	-	Chrom	2,7 geschraubt	54547370	59,00
-	-120km/h	schwarz	weiß	-	Chrom	2,7 geschraubt	54547100	49,00



54547900



54547370



54547100

Tachometer

für Vespa 150 GS VS5/160 GS, muschelförmig, 112x69mm, passt auch für Vespa 150 VBA/VBB/VGLA-B/GL

Hersteller	Skala	Ziffernblatt	Ziffern	Logo	Tachoring	Anschluss	Art.-Nr.	€
PIAGGIO	-120km/h	weiß	blau	PIAGGIO alt	Chrom	2,7 geschraubt	54547920	129,00
-	-120km/h	weiß	schwarz	-	Chrom	2,7 geschraubt	54547350	69,00
-	-120km/h	schwarz	weiß	-	Chrom	2,7 geschraubt	54547100	49,00



54547920



54547350



54547100

Tachometer

für Vespa 180 SS, muschelförmig, 112x69mm

Hersteller	Skala	Ziffernblatt	Ziffern	Logo	Tachoring	Anschluss	Art.-Nr.	€
PIAGGIO	-120km/h	weiß	blau	PIAGGIO alt	Chrom	2,7 geschraubt	54547920	129,00
-	-120km/h	schwarz	weiß	-	Chrom	2,7 geschraubt	54547100	49,00
-	-120km/h	grau	blau	-	Chrom	2,7 geschraubt	54547200	59,00



54547910



54547200



54547100

Tachometer

für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E, rund, Ø=85mm

Der schlicht gehaltene **Tacho** mit schwarzem Ziffernblatt mit gut ablesbaren gelben Ziffern erinnert an klassische Rennwagen der 70er Jahre. Lieferbar als **PIAGGIO** Originalteil, oder günstiger als qualitativ hochwertige Repro. Besonders edel: Die Version mit eingefasstem Chromring.

Wer auf etwas mehr Komfort setzt, wählt die LML Version mit integrierter Benzinstand- und Blinkeranzeige. Die Umrüstung auf Benzinstandanzeige ist ganz einfach und erfordert lediglich den Tank der Lusso Modelle (Art.-Nr. 21946720), sowie einen Tankanzeigengeber. (Art.-Nr. 50602000) und drei Kabel, die zusätzlich durch den Rahmen gelegt werden müssen.



Hersteller	Skala	Ziffernblatt	Ziffern	Logo	Tachoring	Anschluss	Art.-Nr.	€
-	-120km/h	schwarz	gelb	-	Chrom	geschraubt	50091000	69,00
-	-120km/h	schwarz	gelb	-	schwarz	geschraubt	50271000	69,00
LML	-120km/h	schwarz	grün	-	schwarz	geschraubt	50030000	69,00



50091000



50271000



50030000

Tachometer

für Vespa PX MY/GTV, passt auch für Vespa PX80-200E Lusso/˙98, rund, Ø=105

Ein Leckerbissen für Nostalgiker und immer im Blick des Fahrers: Retro **Tacho** der neuen Vespa MY und Modern Vespa GTS 250 mit schönem Chromrand.

Das cremefarbene Tachoblatt mit „Vespa" Schriftzug verfügt über eine Meilen- und Km/h Skala bis 120km/h bzw. 160km/h, Benzinstand-, Reserve-, Blinker-, sowie Fern/Abblendlichtanzeige. Gute Neuigkeiten auch für Lusso-Fahrer: Die **Tachos** der Vespa PX MY/GTV passen eins zu eins in die Vespa PX80-200E Lusso/˙98 Modelle, deren Originaltachos seit einiger Zeit außer Produktion sind. Dafür ist keine neue Tachowelle erforderlich, es muss lediglich der Kabelsatz (Art.-Nr. 58296400 €9,90) montiert werden. Bei der Version bis 160km/h entfällt die Blinkanzeige, bzw. es blinkt bei Betätigung des Blinkers die Ölkontrollleuchte.



Hersteller	Skala	Ziffernblatt	Ziffern	Logo	Tachoring	Anschluss	Art.-Nr.	€
PIAGGIO	-120km/h	creme	grau	„Vespa"	Chrom	gesteckt	50011000	109,00
PIAGGIO	-160km/h	creme	grau	„Vespa"	Chrom	gesteckt	PI639838	169,00



50011000



PI639838





Anbauteile
Tachometer Ersatzteile

Tachowellen

Tachowellen sind die Verbindung zwischen Tachometer und Tachoschnecke und sorgen dafür, dass euer Tacho die korrekte Geschwindigkeit anzeigt.

Wir betiteln die Tachowellen mit den Modellen, bei denen sie original verbaut worden sind. Oft ist bei einer 40 Jahre alten Vespa allerdings weder Tachoschnecke noch Tachometer original. Um die richtige Tachowelle für euer Modell zu finden, ist nicht nur das Maß des Vierkants der Tachowelle mit 1,9mm bzw. 2,7mm wichtig sondern auch der Anschluss am Tachometer. Dieser ist entweder geschraubt oder gesteckt/geclipt.

Wir empfehlen daher vor der Bestellung nochmals die Maße des Vierkants der verbauten Tachowelle und die Zähnezahl der Tachoschnecke zu prüfen.

SIP-TIPP Wenn die Tachonadel oft zuckt, hat dies meist eine einfache Ursache: Die Innenseele der Tachowelle klemmt kurz und wird durch die ständige Drehbewegung wieder frei gegeben. Achtet also darauf den Biegeradius von Tachowelle in Lenkkopf wie auch am Lenkrohr nie zu eng zu halten.



geschraubt_geschraubt



geschraubt_gesteckt



gesteckt_geschraubt



gesteckt_gesteckt



1,9mm_Tachowelle



2,7mm_Tachowelle

Tachowellen		Länge	Anschluss oben	unten	Anschluss von oben n. unten	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50 N/L/R/S/Special/SR/SS/90 /R/SS/125 VMA1/PV/ET3	890	2,7	2,7	geschraubt/gesteckt	20085000	6,90
2	für Vespa 50 SS/90 R/SS/125/PV/ET3 0192096>	890	2,7	2,7	gesteckt/gesteckt	20085200	15,10
3	für Vespa 50-125/PK/S/SS/XL/Automatica	950	2,7	2,7	gesteckt/gesteckt	20100000	6,90
4	für Vespa PK50-125/N/XL/XL2	960	2,7	2,7	gesteckt/gesteckt	20095000	6,90
5	für Vespa PK50-125/S/SS/ETS	1030	2,7	2,7	gesteckt/gesteckt	94410000	6,90
6	für Vespa 125 Hoffmann Typ HA 1950-1951	1350	-	-	geschraubt/geschraubt	50508888	69,00
7	für Vespa 125 Hoffmann Typ HA 1952-1953	1600	-	-	geschraubt/geschraubt	50508884	69,00
8	für Vespa 125 V30-33/VM/150 GS VS5T 0071025>	1000	1,9	1,9	geschraubt/geschraubt	98645000	22,30
9	für Vespa 125 V30-33/VM/150 GS VS5T 0071025>	1020	1,9	1,9	geschraubt/geschraubt	98645100	24,90
10	für Vespa 125 VN/VNA/VNB1-2/150 VL/VB1/VGLA1T >017604	1040	1,9	2,7	geschraubt/geschraubt	21151000	9,90
11	für Vespa 125 VNB3-5T > 033016 /150 VBA/VBB1-2T > 216000	1010	1,9	1,9	geschraubt/geschraubt	97115000	9,90
12	für Vespa 125 VNB3-5T > 033016 /150 VBA/VBB1-2T > 216000	1020	1,9	1,9	geschraubt/geschraubt	98647000	19,90
13	für Vespa 125 VNB5 033017>VNB6/150 VBB2T 216001>	1010	2,7	2,7	geschraubt/geschraubt	98646000	22,90
14	für Vespa 125 VNB (d)	1010	1,7	2,7	geschraubt/gesteckt	25076500	39,00
15	für Vespa 150 VGLA 017605 > VGLB/VLA > 077398	1070	1,9	1,9	geschraubt/geschraubt	97113000	16,60
16	für Vespa 150 GS VS1-5T -> 71024	-	-	-	-	97117000	20,90
17	für Vespa 150 GS/T2-4 (d)	1040	1,7	2,6	geschraubt/gesteckt	97114100	35,00
18	für Vespa 125 GT/GTR/Super/TS/150 Sprint/V/Super/Rally	1080	2,7	2,7	geschraubt/geschraubt	98641100*	12,90
19	für Vespa 125 GT/GTR/Super/TS/150 Sprint/V/Super/Rally	1080	2,7	2,7	geschraubt/geschraubt	98641000	16,60
20	für Vespa 125 GT/GTR/Super/TS/150 Sprint/V/Super/Rally	1070	2,7	2,7	gesteckt/geschraubt	20085600	10,20
21	für Vespa 160 GS	945	1,9	1,9	geschraubt/gesteckt	98643000	20,20
22	für Vespa 180 SS	1000	2,7	2,7	geschraubt/gesteckt	98644000	11,90
23	für Vespa P150S	1050	2,7	2,7	gesteckt/gesteckt	94480000	10,90
24	für Vespa P80-150X/PX80-200E/P200E	1030	2,7	2,7	geschraubt/gesteckt	94400000	6,90
25	für Vespa PX80-200E Lusso/ T5	1030	2,7	2,7	gesteckt/gesteckt	94410000	6,90
26	für Vespa PX125-200E `98/MY	1000	2,7	2,7	gesteckt/gesteckt	94470000	6,90
27	für Vespa Cosa 125-200	1040	2,7	2,7	gesteckt/gesteckt	20115000	7,90

*passt für Tachometer Art.-Nr. 14171400 / 14171500

Tachoschnecken



Tachoschnecken sind die Verbindung zwischen Tachowelle und Tachometer und sorgen dafür, dass euer Tachometer die korrekte Geschwindigkeit anzeigt.

Wir betiteln die Tachoschnecken mit den Modellen bei denen sie original verbaut worden sind. Oft sind bei einer 40 Jahre alten Vespa allerdings weder Tachometer, Tachowelle noch Tachoschnecke original. Um die richtige Tachoschnecke für euer Modell zu finden, sind also nicht nur die Anzahl der Zähne, sondern auch die Maße des Vierkants der Tachowelle mit 1,9mm bzw. 2,7mm wichtig. Bei Oldie Modellen mit 10" Bereifung gilt generell Tachoschnecke mit 9 Zähnen, bei Modellen mit 8" Bereifung 11 Zähne.

Wir empfehlen daher vor der Bestellung nochmals die Maße des Vierkants der verbauten Tachowelle und die Zähnezahl der Tachoschnecke zu prüfen.

SIP-TIPP Bei Montage der Tachoschnecke, Bremstrommel leicht drehen, sonst wird sie vom Tachoantrieb flach gedrückt.

Tachoschnecken		Zähne	mm*	Farbe	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50-125/PV/ET3, PK50(I)/S/XL	8	2,7	rot	15161400	3,50
2	für Vespa PK50-125/ETS/N/S/XL/XL2/Automatica	12	2,7	rot	61730000	3,50
3	für Vespa 160 GS/180 SS	12	2,7/1,9	blau	94441000	5,90
4	für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P200E	12	2,7	weiß	94420000	2,50
5	für Vespa PX125-200E Lusso/PE/`98/MY/ T5/Cosa	12	2,7	grau	94430000	2,50

* Maße für Vierkant der Tachowelle in mm

Tachoschnecken		Zähne	mm*	Farbe	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 125 V30-33/VM/VN/VNA/VNB1-5 >033016/150 VL/VB/VBA/VBB1-2 >216000	11	1,9	weiß	94460000	17,90
2	für Vespa 125 VNB5 033017>/VNB6/Super/150 VBB2 216001>/Super	11	2,7	blau	94450000	9,20
3	für Vespa 125 VNB5 033017>/VNB6/Super/150 VBB2 216001>/Super	11	2,7	rot	54554000*	12,90
4	für Vespa 150 VLA >077398/VGLA 017605>/VGLB/GS VS5 0071025>	10	2,7	grün	94445000	17,90
5	für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 Sprint/V/VGL/GS VS1-5>0071024/VLA 077399>/VGLA>017604/Rally	9	2,7	schwarz	94440000	6,90
6	für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 Sprint/V/VGL/GS VS1-5>0071024/VLA 077399>/VGLA>017604/Rally	9	2,7	weiß	94443000	6,90
7	für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 Sprint/V/VGL/GS VS1-5>0071024/VLA 077399>/VGLA>017604/Rally	9	2,7	schwarz	54552000*	12,90

* komplett mit Tachoschnecke, Schmierring, Schneckeneinsatz

Folgende **Tachoschnecken** wurden original nie verbaut. Daher ist eine genaue Modellzuordnung nicht möglich. Wird allerdings oft bei Verwendung von Reprotachos benötigt.

Tachoschnecken		Zähne	mm*	Farbe	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 125 V30-33/VM/VN/VNA-TS/150 VBA/VBB/T4/GS/Sprint/V/GL/Rally	9	1,9	schwarz	94449000	17,90
2	für Vespa 125 V30-33/VM/VN/VNA-TS/150 VBA/VBB/T4/GS/Sprint/V/GL/Rally	8	1,9	grün	94448000	17,90
3	für Vespa 125 V30-33/VM/VN/VNA-TS/150 VBA/VBB/T4/GS/Sprint/V/GL/Rally	8	2,7	rot	94446000	17,90
4	für Vespa 125 V30-33/VM/VN/VNA-TS/150 VBA/VBB/T4/GS/Sprint/V/GL/Rally	7	2,7	weiß	94447000	17,90



Zierring für Tachometer

Unerlässlich zur korrekten Tachorevision ist ein neuer **Zierring** für den Tacho.

Zierring für Tachometer		Form	Ø mm	Material	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50-90/SR/SS/125 PV/ET3/Super/GTR/TS/150 Super/SprintV/Rally	oval	61x81	Chrom	54556000*	22,90
2	für Vespa 125 V30-V33/VM/VN/150 VL/GL ACMA/Hoffmann HC	eckig	73x63	Chrom	54544000	22,90
3	für Vespa 125 VNB(d)/150 VB/T2-4/GS VS1-4/VDTS/VGL	eckig	80x69	Chrom	50532100	29,00
4	für Vespa 125 VNA/VNB	trapezförmig	73x63	Chrom	54553100	19,90
5	für Vespa 125 GT/150 VBA/VBB/GL/GS/Sprint/160 GS/180 SS	muschelförmig	112x69	Chrom	54546000	12,90
6	für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E	rund	85	Chrom	54558000	22,90

* Kann nur in Verbindung mit Tachoglas Art.-Nr. 50501400 montiert werden.

Tachoglas

Vergilbte oder verkratzte **Tachogläser** sind selbst bei einer Patina Kiste nicht cool und sollten durch neue ersetzt werden. Die Gläser eignen sich ideal zur Tacho Revision.

SIP-TIPP Passende Dichtung für Tachoglas mitbestellen.



Tachoglas		Form	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 125 V30-V33/VM/VN/150 VL/GL ACMA/Hoffmann HC	eckig, mit Bund	50533500	17,90
2	für Vespa 125 V30-V33/VM/VN/150 VL/GL ACMA/Hoffmann HC	eckig, ohne Bund	50533000	17,90
3	für Vespa 125 VNB/150 GS/T2-4 (d), für VDO Tacho	eckig, mit Bund	50532050	17,90
4	für Vespa 150 VB/VGL/GS VS1-4	eckig	50532000	17,90
5	für Vespa 125 VNA/VNB	trapezförmig	50501000	22,00
6	für Vespa 125 GT/150 VBA/VBB/GL/Sprint/GS VS5/160 GS/180 SS	muschelförmig	50531100	14,90
7	für Vespa 50SS/SR/90SS/125/PV/ET3/Super/GTR/TS/150 Super/SprintV/Rally	oval	50501400*	17,90
8	für Vespa 50SS/SR/90SS/125/PV/ET3/Super/GTR/TS/150 Super/SprintV/Rally	oval	50501100	21,00
9	für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E	rund	50534000	16,90
10	für Vespa 125 T5	-	22763500	16,90

*passend für Tachos mit Chrom Zierring

Ziffernblatt

Sehr schöne Repros der original Tacho **Ziffernblätter**. Unabdingbar bei einer seriösen Restauration des originalen Tachos oder zur Veredelung der diversen Nachbautachos. Ziffernblätter mit PIAGGIO Logo und 6-Eck stammen von PIAGGIO und sind somit ein Original Ersatzteil.



Ziffernblatt Tacho		Ziffernblatt	Ziffern	Skala	Logo	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50 Special /Elestart	schwarz	weiß	-80km/h	PIAGGIO 6-Eck	54542300	23,90
2	für Vespa 50 SS/SR/90 SS/R/125 VMA/Super/150 Super	weiß	schwarz	-100km/h	PIAGGIO alt	54540900	22,90
3	für Vespa 50 SS/90 SS/125 PV/150 SprintV	weiß	schwarz	-120km/h	PIAGGIO 6-Eck	54541300	31,00
4	für Vespa 125 ET3/GTR/TS/150 SprintV/Rally	schwarz	weiß	-120km/h	PIAGGIO 6-Eck	54542200	25,50
5	für Vespa 50-90/SR/SS/125 PV/ET3/Super/GTR/TS/150 Super/SprintV/Rally	schwarz	weiß	-80mph	-	54545200	19,90
6	für Vespa 150 VB/VGL	weiß/grau	schwarz	-90km/h	PIAGGIO alt	54540400	23,90
7	für Vespa 150 GS VS2-4	weiß	schwarz	-120km/h	Veglia	54540300	22,90
8	für Vespa 125 VNA/VNB	weiß	schwarz	-90km/h	PIAGGIO alt	54541500	29,00
9	für Vespa 150 VBA/VBB/GL	weiß/grau	blau	-100km/h	PIAGGIO alt	54542000	25,00
10	für Vespa 125 VNB/150 GS/T2-4 (d), für VDO Tacho	grau/orange	weiß	-120km/h	VDO	54541440	22,90
11	für Vespa 125 VNB/150 GS/T2-4 (d), für VDO Tacho	grau/rot	weiß	-120km/h	VDO	54541420	22,90
12	für Vespa 125 VNB/150 GS/T2-4 (d), für VDO Tacho	grau/blau	weiß	-120km/h	VDO	54541430	22,90
13	für Vespa 125 GT/150 Sprint/GL	weiß	blau	-110km/h	PIAGGIO alt	54541600	22,00
14	für Vespa 160 GS/ 180 SS	weiß	blau	-120km/h	PIAGGIO alt	54540100	22,00

SIP AID: ROLLERFAHRER HELFEN! **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM/SIPAID** - HELFT MIT!

Dichtungen

Die **Dichtung** zwischen **Tachometer** und **Lenkkopf** verhindert das Eindringen von Feuchtigkeit in den Lenkkopf. Ist die Dichtung porös oder erst gar nicht vorhanden, dringt Feuchtigkeit ein und lässt Seilzüge/Stromkabel korrodieren. Das kann zu Kurzschlüssen in Elektrik und gerissenen Seilzügen führen.

Dichtungen Tachometer/Lenkkopf		Form	Ø mm	Farbe	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50 N/L/R/S/90	rund	46	schwarz	10061600	4,50
2	für Vespa 50-125/PK/S/Elestart/Automatica	rund	70	grau	17866100	1,90
3	für Vespa PK50-125/S/XL	rund	74	schwarz	60538000	4,50
4	für Vespa 50-90/SR/SS/125 PV/ET3/Super/GTR/TS/150 Super/SprintV/Rally	oval	56x57	grau	10061800	4,50
5	für Vespa 50 Special/Elestart	trapezförmig	-	grau	12613000	4,90
6	für Vespa 125 V30-V33/VM/VN/150 VL/GL ACMA/Hoffmann HC	eckig	73x63	grau	54541800	6,90
8	für Vespa 125 VNA/VNB1-2, mit Bund	trapezförmig	61x51	grau	54542800	14,90
7	für Vespa 125 VNB3-6	trapezförmig	61x51	grau	54541700	6,90
9	für Vespa 125 VNB(d)/150 VB/T2-4/GS VS1-4/VDTS/VGL	eckig	83x66	grau	54541400	7,50
10	für Vespa 125 VNB(d)/150 VB/T2-4/GS VS1-4/VDTS/VGL	eckig	83x66	schwarz	54541850	7,50
11	für Vespa 125 GT/150 VBA/VBB/GL/Sprint/GS VS5/160 GS/180 SS	muschelförmig	-	grau	12614000	7,50
12	für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E	rund	74	schwarz	60538000	4,90
13	für Vespa PX80-200E Lusso/`98/MY	rund	105	schwarz	60537000	4,50
14	für Vespa T5	trapezförmig	-	schwarz	60540000	6,90

Dichtung Tachometer/Lenkkopf



Dichtung Tachometerglas



Unerlässlich zur korrekten Tachorevision ist eine **Dichtung** für das **Tachometerglas.**

Dichtungen für Tachometerglas		Form	Farbe	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 125 VNB(d)/150 VB/T2-4/GS VS1-4/VDTS/VGL	eckig	grau	54541410	6,90
2	für Vespa 125 VNA/VNB	trapezförmig	schwarz	54542700	6,90
3	für Vespa 125 GT/150 VBA/VBB/GL/Sprint/GS VS5/160 GS/180 SS	muschelförmig	schwarz	12615000	6,90
4	für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E	rund	schwarz	60539000	5,90





Anbauteile
Tachometer digital

Tachometer SIP

Understatement is our Profession – die neuen SIP Drehzahlmesser erfüllen einen Scooterists Dream: **Drehzahlmesser und Tacho** in Einem, Optik so original wie möglich. Nur einem Insider wird der Unterschied auffallen.

In mehrjähriger Arbeit hat **SIP** zusammen mit einer High-End Firma im Instrumentenbau dieses Multitalent entwickelt. Das Design wurde sehr stark an die originalen Tachos angelehnt. Das Ziffernblatt des analogen Drehzahlmessers ist in Schriftart und Position mit der originalen km/h-Anzeige nahezu identisch. Die Drehzahlmesser zeigen 12.000 bzw. 14.000 U/min und die Skalierung ist x 100 U/min. Analog und für exakte Anzeigen auch digital.

Das Display ist eine „Black Edition" Version und daher nahezu unsichtbar, wenn der Motor nicht läuft.

Folgende Informationen werden gut lesbar angezeigt:
- Geschwindigkeit bis 199 km/h oder 125 mph
- Temperatur bis 250° für Zylinderkopf- oder Wassertemperatur, ein Temperatursensor für die Zündkerze wird mitgeliefert
- Uhrzeit

Sowie zusätzlich wahlweise
- Drehzahl 12.000 bzw. 14.000 U/ min oder rpm
- Gesamtstrecke im km/ mile
- Einzelstrecken bis 1000Km/ mile
- Fahrzeit
- Durchschnittsgeschwindigkeit 0 - 199 km/h / 0-125 mph

Die Montage ist sehr einfach. Die Geschwindigkeitsabnahme erfolgt wie original über die Tachowelle. Optional kann die Geschwindigkeit, ähnlich wie bei einem Fahrradtacho, auch über einen Sensor abgenommen werden.

Hier kann zwischen aktiver und passiver Abnahme gewählt werden. (Mehr Infos dazu bei den KOSO Ersatzteilen). Dabei muss ein Sensorkabel durch die Lenksäule gelegt und ein Magnet an der Felge befestigt werden. Sensorkabel wie auch Magnet sind nicht im Lieferumfang enthalten und müssen separat dazubestellt werden.

Der Tachometer funktioniert mit 12V AC/ DC. Es ist keine Batterie erforderlich! Auch der Anschluss an Vespatronic und Parmakit Zündungen ist möglich. Ein Gleichrichter ist integriert. Die Einstellung und der Wechsel der Anzeigen erfolgt elegant durch einen kleinen Druckknopf, der unauffällig am/unter dem Lichtschalter befestigt werden kann.

FAZIT Das erste High-End Instrument das Drehzahlmesser und Tacho mit originaler Optik vereint. Rennfahrer, Tourenpilot oder Innenstadtcowboy – jeder wird die Vorzüge zu schätzen wissen.

Tachometer 199Km/ h / 12000 bzw. 14000U/ min

Höchstgeschwindigkeit 0 - 199 km/h / 0-125 mph, Drehzahl analog/ digital 0- 14000 U/min, Temperatur bis 250°C, Uhrzeit 24:00 Std, Gesamtkilometeranzeige, Einzelstrecken bis 1000Km/ mile, Fahrzeit, Durchschnittsgeschwindigkeit 0 - 199 km/h / 0-125 mph, inkl. Spannungsregler, Anschlussmaterial und Temperatursensor.

SIP-TIPP Mit dem neuen Drehzahlmesser der Vespa auch gleich eine neue Tachowelle (2,7mm) und Zündkerze gönnen. Wenn man schon dabei ist …

SIP-COMMUNITY User „chiemgauvespa"
„Das beste was es seit langem gibt. Sehr zu empfehlen."

BESUCH UNS BEI FACEBOOK: **WWW.FACEBOOK.COM/SCOOTERSHOP** - GEFÄLLT MIR!

für Vespa 50 Special/ Elestart,

Ziffernblatt: schwarz, Ziffern: weiß Art.-Nr. 50000300 **€ 159,00**





für Vespa 50 SS/90 SS/125/PV/ET3/GTR/TS/Super/150 Sprint V/Super/Rally

Ziffernblatt: schwarz, Ziffern: weiß Art.-Nr. 50000600 **€ 159,00**
Ziffernblatt: weiss, Ziffern: schwarz Art.-Nr. 50000610 **€ 159,00**



50000610



50000600

für Vespa 125 GT/150 VBA/VBB/GL/GS/Sprint/160 GS/180 SS

Ziffernblatt: schwarz, LCD schwarz Art.-Nr. 50000700 **€ 152,00**
Ziffernblatt: weiß, LCD weiß Art.-Nr. 50000710 **€ 152,00**
Ziffernblatt: beige, LCD weiß Art.-Nr. 50000720 **€ 152,00**





50000710



50000710



50000700







ALLE PREISANGABEN SIND UNVERBINDLICH. ZZGL. MWST. ZZGL. VERSAND. WEITERE INFOS UNTER: WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM

für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E, Ø 85mm

Ziffernblatt: schwarz, Ziffern: gelb — Art.-Nr. 50000500 **€ 152,00**
Ziffernblatt: schwarz, Ziffern: gelb, mit Chrom-Ring — Art.-Nr. 50000400 **€ 152,00**





für Vespa PX80-200E Lusso/`98/MY/`11, Ø=105mm

Ziffernblatt: beige, Ziffern: schwarz — Art.-Nr. 50000100 **€ 169,00**
Ziffernblatt: schwarz, LCD schwarz — Art.-Nr. 50000200 **€ 169,00**





für LAMBRETTA

Ziffernblatt: schwarz, LCD schwarz — Art.-Nr. 50000800 **€ 152,00**
Ziffernblatt: schwarz/weiß, LCD schwarz — Art.-Nr. 50000810 **€ 152,00**









Speed Sensor

Der **Speed Sensor** für den digitalen **SIP** Tacho/Drehzahlmesser ermöglicht eine digitale Abnahme der Geschwindigkeit und ersetzt dadurch die serienmäßig verbaute Tachowelle.

Speed Sensor für SIP Tacho/Drehzahlmesser

für Vespa 125 PV/ET3 — Art.-Nr. 50000180 **€ 39,00**
für Vespa 125 VNB/GT/GTR/ Super/TS/150 VBB/GL/Sprint/V/Super/160 GS/180 SS/Rally — Art.-Nr. 50000170 **€ 39,00**
für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E — Art.-Nr. 50000130 **€ 39,00**
für Vespa PX80-200 E Lusso, Trommelbremse vorne — Art.-Nr. 50000150 **€ 39,00**
für Vespa PX80-200 E `98/MY/`11, Scheibenbremse vorne — Art.-Nr. 50000140 **€ 39,00**
für Vespa PX80-200 E Lusso, Scheibenbremse GRIMECA vorne — Art.-Nr. 50000160 **€ 39,00**
für Lambretta — Art.-Nr. 50000190 **€ 39,00**



SIP Lichtschalter

Im **SIP Lichtschalter** ist der Taster zum Umschalten der verschiedenen Funktionen (Drehzahl, Temperatur, Tageskilometer etc.) der SIP Tachos/ Drehzahlmesser bereits integriert.

Lichtschalter für SIP Tacho/Drehzahlmesser

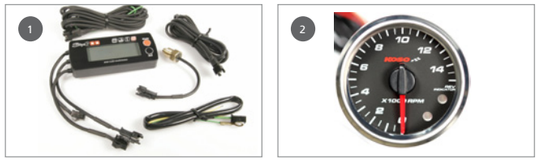
für Vespa 50 SS/90 SS/125 PV/GT/GTR/Sprint/Super/TS/150 VBB2/Sprint/V./Super/160 GS/180 Rally/SS — Art.-Nr. 60091300 **€ 39,00**
für Vespa 125 VNB4/GT/GTR/Super/150 VBB1/GL/Sprint/V/Super — Art.-Nr. 60091200 **€ 39,00**
für Vespa 125 ET3/200 Rally — Art.-Nr. 60091100 **€ 39,00**



Drehzahlmesser & Messgeräte

1 Drehzahlmesser S6 digital
Ø 80x45mm, mit Temperatur- und Zeitanzeige, schwarz, — Art.-Nr. KO007 **€ 70,00**
2 Drehzahlmesser KOSO GP Style, rund, Ø 48mm,
schwarz, — Art.-Nr. KODM55 **€ 78,00**
weiss, — Art.-Nr. KODM48 **€ 78,00**
3 Drehzahlmesser KOSO GP Style II
rund, Ø 55x58mm, -16.000u/min, mit Temperaturanzeige
blau, — Art.-Nr. KOBA551B20 **€ 98,00**
weiss, — Art.-Nr. KOBA551W20 **€ 98,00**
4 Abgastemperaturmesser S6 EGT
Digital, 100-1200°C, Sensorkabel: 60cm, — Art.-Nr. KOBA004060 **€ 105,00**
5 Temperaturanzeige Mini
digital, 0-150°C, inkl. 1/8" Thermostat, — Art.-Nr. KOBA003030 **€ 55,00**
6 Temperaturanzeige KOSO GP
rund, Ø 48mm, 0-150°C, weiss, — Art.-Nr. KOBA481B36 **€ 75,00**





Weitere Drehzahlmesser & Messgerät online unter **www.sip-scootershop.com**



CHI „VESPA“ MANGIA LE MELE

Ende der 60er Jahre war eine bewegte Zeit, besonders für Jugendliche. Auch in Italien. Die Studentenbewegung beruhigte sich gerade, die sexuelle Revolution war in vollem Gange, im katholischen Italien wurden Ehescheidungen erlaubt, die roten Brigaden töteten Innenminister Aldo Moro, die Kommunisten besaßen die politische Mehrheit am Stiefel.

Die Jugend Italiens (und nicht nur die) strebte nach Freiheit und Unabhängigkeit. Die damaligen Entscheider bei Piaggio sahen 16 Millionen italienische Jugendliche mit einem riesigen Bedürfnis nach Mobilität. In den Städten wie auch auf dem Land, für den Weg zur Schule, in die Arbeit oder einfach zur Eisdiele. Und einem bemerkenswerten verfügbaren Jahreseinkommen von 1000 Milliarden Lira. Zur Einführung der Vespa 50 Special 1969 musste eine plakative neue Werbekampagne her.

Gilberto Filippetti von der Agentur Leader aus Florenz erfand den berühmten Slogan „Chi VESPA mangia le mele“. Die Werbekampagne dahinter sollte eine der bekanntesten aller Zeiten werden, eine wahre Ikone des Produktmarketings.

Aber was soll der seltsame Satz bedeuten? Die italienische Mama fragt ihr Kind gerne „Hai mangiato una mela?“ - „Hast Du einen Apfel gegessen?“. „An apple a day keeps the doctor away“. Die Anzeige spielt mit dem Apfel als Symbol für Gesundheit, Jugend, Sommer und Sonne. Aber auch als Versuchung der verbotenen Paradiesfrucht. Big Apple New York. Urban und jung. Es ist einfach frei zu sein (auch von Krankheiten) und kostet wenig. Warum nicht mal eben einen Apfel pflücken, also eine Vespa holen?

Der Begriff „VESPA“ wird in diesem Slogan ganz frech als Verb benutzt, das es ja tatsächlich gar nicht gibt. Aus „Ich fahre Vespa“ wird einfach „Ich vespa“. Wer Vespa fährt ist frei, jugendlich, fortschrittlich und eben auch etwas frecher als die Anderen. Der in Klammer gesetzte Nachsatz (chi non „VESPA“ no) verstärkt die Aussage noch: die einen sind all das was der Apfel als Symbol verkörpert - und die anderen eben nicht.

1971 wurde die Kampagne um den Satz „Melacompro una Vespa“ erweitert. „Ich kaufe mir eine Vespa“. Die ersten beiden Silben ergeben das Wort „Mela“ = Apfel, ein raffiniertes Wortspiel. Bis ins Jahr 1973 wurde die Kampagne fortgesetzt. Aber auch heute tauchen der Satz und der Apfel als Symbol immer wieder bei Piaggio auf.

Wortspiele haben bei VESPA übrigens Tradition. Eine andere Kampagne bestand nur aus dem Kunstwort „Vespizzatevi!“, das tatsächlich im Italienischen gar nicht existiert. Hier wird aus dem Wort „Vespa“ eine Art Imperativ in der 2. Person Plural gebildet, als gäbe es im Italienischen das reflexive Verb „Vespizzarsi“. „Fahre Vespa!“ oder „Jeder soll Vespa fahren!“. Aber eigentlich bedarf es doch dazu gar keiner extra Aufforderung.

Einige Plakate der „Mangia le mele”-Kampagne der Agentur Leader, Florenz



Vielen Dank an Robert Steininger für das zur Verfügung stellen der Original Plakate

Allgemein Griffe

Griffe original

Hochwertige und passgenaue Replica der original **Griffe**. Entsprechen sowohl in Form wie auch Farbe dem Original. Ähnlich der Embleme für die Kaskade, sind die Griffe der älteren Modelle mit einem viereckigen Piaggio Logo versehen. Lieferbar in grau, hellgrau, beige/grau (Vintage Look) und schwarz. Die jüngeren Modelle tragen das typische Hexagon bzw. „Vespa Logo“. Zusätzlich bieten wir euch auch Griffe in absoluter Premium Qualität an. Diese sind in hochwertigster und lichtechter Gummiqualität produziert, die nicht in Kürze aushärtet oder einen Blaustich aufweist. Mit ihrem Design im antiken Feinkaro (mit altem Logo) gleichen sie den originalen Griffen in Qualität und Optik bis ins letzte Detail.

Wichtig: Achtet beim Kauf unbedingt auf die korrekte Größe der Griffe. Wir geben hierfür die exakten Maße (Durchmesser von Gas-und Schaltrohr), als auch die Länge der Griffe an. Prinzipiell lassen sich alle Griffe mit gleiche Maßen untereinander austauschen. Für die jüngeren Largeframe Modelle (70er Jahre & PX Modelle) sind „antike“ Griffe mit Feinkaro und altem PIAGGIO Logo leider etwas zu kurz, so dass ein minimaler Spalt zwischen Griff und Lenker entsteht. Dieser kann jedoch einfach durch das Kürzen des Gas/Schaltrohrs beseitigt werden.

SIP-TIPP Falls ihr eure alten Griffe nicht wiederverwenden wollt, könnt ihr sie am einfachsten entfernen, indem ihr sie mit einem Cutter vorsichtig der Länge nach aufschneidet. Die Montage der neuen Griffe funktioniert am besten, wenn ihr diese ca. 10 Minuten in heißes Wasser legt (das macht den Gummi flexibel). Dann den Griff schnell über Gas/Schaltrohr schieben (Handschuhe verwenden, heiß!) und fertig!

	Griffe original Smallframe/Wideframe	Ø mm	Farbe, Länge	Logo	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50/N/L/R/SS/90/SS/125 PV/VNA/VNB1-2/GT/150 GL/Super/ Sprint/180 SS ->1968, auch für Vespa PX80-200/PE/Lusso/ ́98/MY	24	schwarz, L=125mm	Piaggio 4 Eck	37070000	16,90
2	für Vespa 50/N/L/R/SS/90/SS/125 PV/VNA/VNB1-2/GT/150 GL/Super/ Sprint/180 SS ->1968, auch für Vespa PX80-200/PE/Lusso/ ́98/MY	24	grau, L=125mm, Premium Qualität	Piaggio 4 Eck	37061531	22,90
3	für Vespa 50/N/L/R/SS/90/SS/125 PV/VNA/VNB1-2/GT/150 GL/Super/ Sprint/180 SS ->1968, auch für Vespa PX80-200/PE/Lusso/ ́98/MY	24	hellgrau, L=125mm	Piaggio 4 Eck	37061530	24,90
4	für Vespa 50/N/L/R/SS/90/SS/125 PV/VNA/VNB1-2/GT/150 GL/Super/ Sprint/180 SS ->1968, auch für Vespa PX80-200/PE/Lusso/ ́98/MY	24	beige/grau, L=125mm, Premium Qualität	Piaggio 4 Eck	37061520	24,90
5	für Vespa 50 N/L/R/Special/125 PV/ET3/150 Super -> 356682/180 Rally 1969 ->, auch für Vespa PX80-200/PE/Lusso/ ́98/MY	24	schwarz, L=120mm	Piaggio 6 Eck	17983400	7,90
6	für Vespa PK 50-125/XL/XLS/Elestart	22	schwarz, L=125mm	-	22707700	7,90
7	für Vespa PK 50 XL N Nuova/ XL Rush/Elestart	22	grau	Piaggio 6 Eck	24831700	7,90
8	für Vespa PK 50 XL FL/HP/ /XL2/125 N/XL2	22	schwarz, L=120mm	-	22448900	9,90
9	für Vespa 98	24	grau, L=120mm, Premium Qualität	-	37061532	109,00
10	für Vespa 125 Hoffmann HA 1950-1954	24	grau, L=128mm, Premium Qualität	Hoffmann	50509999	69,00
11	für Vespa 125 V1-15/V30-33/VM/VN/VU	24	grau, L=125mm	Piaggio 4 Eck	37061550	24,90
12	für Vespa 150 VL1-3/GS VS1/T2 (D)	24	grau, L=125mm	Piaggio 4 Eck	37061560	29,00
13	für Vespa 150 GS/VS2-5/T3/T4 (D)	22	grau, L=120mm		37061570	26,90
14	für Vespa 150 GS/VS2-5/T3/T4 (D)	22	schwarz, L=120mm		37061590	26,90



1


2


3


4



5


6


7


8


9


11


12


13

14

Griffe Original

Griffe Original Largeframe		Ø mm	Farbe, Länge	Logo	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 125 VNB 3-6/150 VB1/VBA/VBB/VGL1/VGLA-B/150 GS VS2-5/160 GS	22	schwarz, L=125mm	Piaggio 4 Eck	37061000	10,90
2	für Vespa 125 VNB 3-6/150 VB1/VBA/VBB/VGL1/VGLA-B/150 GS VS2-5/160 GS	22	grau, L=125mm, Premium	Piaggio 4 Eck	37061600	23,90
3	für Vespa 125 VNB 3-6/150 VB1/VBA/VBB/VGL1/VGLA-B/150 GS VS2-5/160 GS	22	hellgrau, L=120mm	Piaggio 4 Eck	37061510	22,00
4	für Vespa 125 GTR/TS/150 SprintV/200 Rally/P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/ P150S/P200E	24	grau, L=135mm	Piaggio 6 Eck	17983600	8,90
5	für Vespa 125 GTR/TS/150 SprintV/200 Rally/P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/ P150S/P200E	24	schwarz, L=135mm	Piaggio 6 Eck	17983300	7,90
6	für Vespa PX 80-200/E Lusso/T5	24	schwarz, L=130mm	geriffelt	63061000	7,90
7	für Vespa PX 80-200/E Lusso/T5	24	grau, L=130mm	geriffelt	63063000	8,90
8	für Vespa PX`98/MY, passt auch für Vespa PX80-200/PE/Lusso	24	schwarz, L=130mm	-	63032000	24,90
9	für Vespa PX 2011, passt auch für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY	24	schwarz, L=130mm	Vespa	63091000	25,90
10	für Vespa PX`98/MY, passt auch für Vespa PX80-200/PE/Lusso	24	schwarz/rot, L=130mm	-	63032200	24,90
11	für Vespa PX`98/MY, passt auch für Vespa PX80-200/PE/Lusso	24	schwarz/grün, L=130mm	-	63032300	24,90
12	für Vespa PX`98/MY, passt auch für Vespa PX80-200/PE/Lusso	24	grau/Chrom, L=130mm	-	63032100	24,90
13	für Vespa Cosa 125-200, 1 Stück (ohne Abbildung)	-	-	-	63062100	13,20
14	für Vespa Cosa 2 FL 125-200, 1 Stück (ohne Abbildung)	20	schwarz, L=130mm	-	63062000	6,90



Griffe für Lenkerblinker

Für jeden Oldie ab Bj '61 mit mehr als 125ccm gilt eine Blinkerpflicht. Wer motortechnisch aufrüstet, kommt also nicht umhin, auch in Punkto Blinker etwas zu unternehmen. Am einfachsten lassen sich Blinker am Lenkerende mit den entsprechenden **Griffen** nachrüsten. Als passenden Blinker empfehlen wir die SIP Lenkerendenblinker mit e-Prüfzeichen.

SIP-TIPP Der Griff ist ca. 1mm zu groß, um auf Gas und Schaltrohr der Vespa 125 VNA/VNB/150 VB1/VBA/VBB/VGL1/VGLA-B/150 GS VS2-5/160 GS Modelle zu halten. Einfach mit etwas Klebeband die Distanz ausgleichen und der Griff sitzt perfekt.

Griffe für Lenkerblinker		Ø mm	Farbe, Länge	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50S/Special/SR/90 R, (D)	20	grau, L=120mm	37063150	21,90
2	für Vespa 50S/Special/SR/90 R, (D)	20	schwarz, L=120mm	37063100	21,90
3	für Vespa 50S/Special/SR/90 R, (D)	20	schwarz, L=125mm	37063000	12,90
4	für Vespa 50-125 PV/ET3/125 GT/GTR/Super/TS/ 150 GL/Sprint/V/ Super/180SS/Rally/PX80-200/PE Lusso*	24	grau, L=120mm	17983550	21,90
5	für Vespa 50-125 PV/ET3/125 GT/GTR/Super/TS/ 150 GL/Sprint/V/ Super/180SS/Rally/PX80-200/PE Lusso*	24	schwarz, L=120mm	17983500	21,90

*passt auch für Vespa 125 VNA/VNB/150 VB1/VBA/VBB/VGL1/VGLA-B/150 GS VS2-5/160 GS







Griffe Zubehör

Der Klassiker unter den Zubehörgriffen! **Fetter Chromgriff** mit 15 schwarzen O-Ringen. Wird mittels Madenschrauben am Gas/Schaltrohr befestigt. Passender Inbus Schlüssel ist im Lieferumfang enthalten.

Griffe Zubehör, Ø=22-25mm, L=115mm		Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50-125 PV/ET3/125 GT/GTR/Super/TS/ 150 GL/ Sprint/V/Super/180SS/Rally/PX80-200/PE Lusso/`98/MY, Moosgummi Chromkappen, Ø=24mm, L=130mm	63030000	22,90
2	für Vespa 50-125 PV/ET3/125 GT/GTR/Super/TS/ 150 GL/ Sprint/V/Super/180SS/Rally/PX80-200/PE Lusso/`98/MY, mit O-Ringen, Ø=24mm, L=130mm	63060000	23,90





Griffe Zubehör

Perfekter **Griff** für alle Piloten der ESC oder DBM Rennserie! Neben dem sportlichen Design passt sich der „732 Gel Touch" von **ProGrip** perfekt an deine Handflächen an. Der Griff hat auf beiden Seiten einen Ø von 24mm.

Griffe ProGrip 732, Gel Touch, Ø=24mm, L=XX mm		Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50-125 PV/ET3/125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V/ Super/180SS/200 Rally/PX80-200/PE Lusso`98/MY, orange	PG71597	20,10
2	für Vespa 50-125 PV/ET3/125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V/ Super/180SS/200 Rally/PX80-200/PE Lusso`98/MY, schwarz	PG71593	20,10
3	für Vespa 50-125 PV/ET3/125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V/ Super/180SS/200 Rally/PX80-200/PE Lusso`98/MY, schwarz/grau	PG71598	20,10
4	für Vespa 50-125 PV/ET3/125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V/ Super/180SS/200 Rally/PX80-200/PE Lusso`98/MY, schwarz/weiss	PG71591	20,10



Schluss mit Schwielen an den Händen durch harten Griffgummi! Besonders bei langen Touren super angenehmer **Moosgummigriff** in blau, rot oder schwarz! Extra soft und bequem sind die schwarzen Griffe von **CEMOTO**.

Griffe Moosgummi, Ø=22-25mm, L=115mm		Art.-Nr.	€
1	für alle Modelle mit Ø Gas/Schaltrohr 22-25mm, blau	63001000	5,90
2	für alle Modelle mit Ø Gas/Schaltrohr 22-25mm, rot	63002000	5,90
3	für alle Modelle mit Ø Gas/Schaltrohr 22-25mm, schwarz	63040000	5,90
4	für alle Modelle mit Ø Gas/Schaltrohr 22-25mm, schwarz, CEMOTO High Quality	63041000	10,90



"Bubble" und **„Superflex" Griffe** waren in den 70ern extrem angesagt. Bei Largeframe Modellen der 70er Jahre und PX Modellen sind die Griffe etwas zu kurz! Es bleibt ein minimaler Spalt zwischen Griff und Lenker. Dieser kann durch Kürzen des Gas/Schaltrohr beseitigt werden. Passend dazu gibt es auch noch die farblich passenden Hebelgummis. Welcome to the 70ties!

Griffe Bubble, , Ø=20mm, L=XX mm, Ø=20mm, L=XX mm		Art.-Nr.	€
1	für Vespa 125 VNB/150 VB1/VBA/VBB/VGL1/VGLA-B/150 GS VS2-5/160 GS, rot	37081000	14,90
2	für Vespa 125 VNB/150 VB1/VBA/VBB/VGL1/VGLA-B/150 GS VS2-5/160 GS, blau	37080000	14,90
3	für Vespa 125 VNB/150 VB1/VBA/VBB/VGL1/VGLA-B/150 GS VS2-5/160 GS, weiß	37082000	14,90

Griffe Bubble, Ø=22mm, L=XX mm		Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50-125 PV/ET3/125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V/ Super/180SS/200 Rally/PX80-200/PE Lusso`98/MY, rot	37084000	14,90
2	für Vespa 50-125 PV/ET3/125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V/ Super/180SS/200 Rally/PX80-200/PE Lusso`98/MY, blau	37083000	14,90
3	für Vespa 50-125 PV/ET3/125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V/ Super/180SS/200 Rally/PX80-200/PE Lusso`98/MY, weiss	37085000	14,90
4	für Vespa 50-125 PV/ET3/125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V/ Super/180SS/200 Rally/PX80-200/PE Lusso`98/MY, schwarz	37086000	14,90



Griffe „Superflex", inkl.Lenkerhebel-Grip, Ø=22mm, L=120mm		Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50-125 PV/ET3/125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V/ Super/180SS/200 Rally/PX80-200/PE Lusso`98/MY, blau	37063060	24,90
2	für Vespa 50-125 PV/ET3/125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V/ Super/180SS/200 Rally/PX80-200/PE Lusso`98/MY, grün	37063040	24,90
3	für Vespa 50-125 PV/ET3/125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V/ Super/180SS/200 Rally/PX80-200/PE Lusso`98/MY, gelb	37063080	24,90
4	Lenkerfransen Stars & Stripes, 2 Stück	37065000	14,90

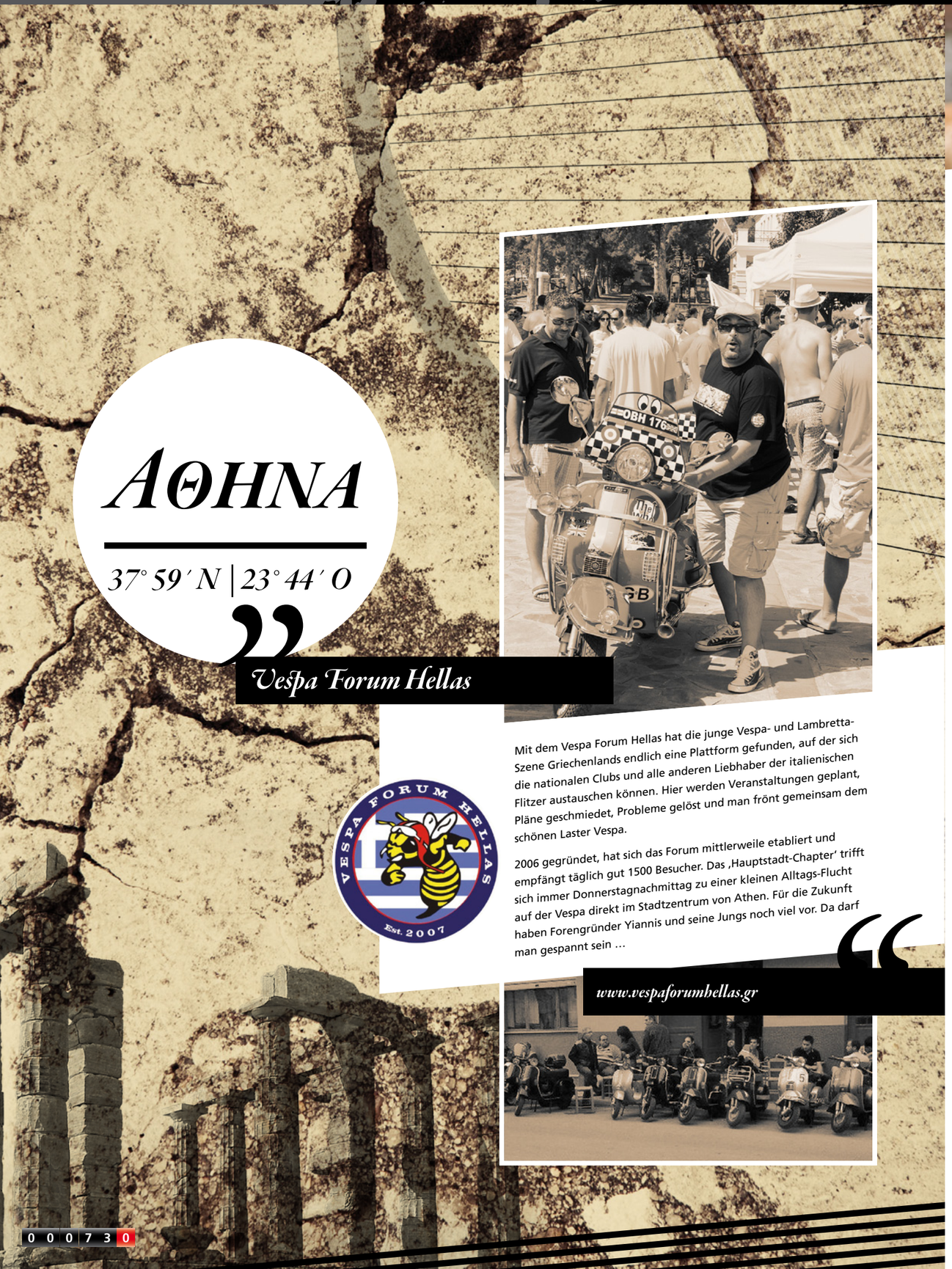




Lenkerhebelgummi		Art.-Nr.	€
1	blau	37091000	5,00
2	rot	37090000	5,00
3	schwarz	37092000	5,00
4	weiss	37095000	5,00

WERKSTATT GESUCHT? SIP DEALERLOCATOR: **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM/DEALERLOCATOR**





Mit dem Vespa Forum Hellas hat die junge Vespa- und Lambretta-Szene Griechenlands endlich eine Plattform gefunden, auf der sich die nationalen Clubs und alle anderen Liebhaber der italienischen Flitzer austauschen können. Hier werden Veranstaltungen geplant, Pläne geschmiedet, Probleme gelöst und man frönt gemeinsam dem schönen Laster Vespa.

2006 gegründet, hat sich das Forum mittlerweile etabliert und empfängt täglich gut 1500 Besucher. Das ‚Hauptstadt-Chapter' trifft sich immer Donnerstagnachmittag zu einer kleinen Alltags-Flucht auf der Vespa direkt im Stadtzentrum von Athen. Für die Zukunft haben Forengründer Yiannis und seine Jungs noch viel vor. Da darf man gespannt sein …

www.vespaforumhellas.gr



Anbauteile

Hebel

Hebel original

Hochwertige und passgenaue Replica der original Hebel. Entsprechen sowohl in Form wie auch Farbe dem Original. Gefertigt aus Aluminium. Lieferbar stückweise oder etwas günstiger im Set. Der **Hebel** ist auf einer Seite für den Seilzug geschlitzt, daher kann er als Kupplungs- wie auch als Bremshebel verwendet werden. Bei der Montage befindet sich der Schlitz dementsprechend hinten oder vorne. SIP-TIPP Immer auch die passende Schraube für den Lenkerhebel mitbestellen. (2 Stück)



	Hebel für Kupplung/Bremse Smallframe	Farbe / Ausführung	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50 N/L/R -> 867168/S -> 63165/SS/90 SS/125 Nuovo, passt auch für Vespa 50-125/PV/ET3	spitz zulaufend, Aluminium, Paar, L=13cm	28165000	14,90
	für Vespa 50 N/L/R -> 867168/S -> 63165/SS/90 SS/125 Nuovo, passt auch für Vespa 50-125/PV/ET3	spitz zulaufend, Aluminium, Stück, L=13cm	28160000	7,90
2	für Vespa 50 R -> 905288/S ->74588/Special ->146856/Special Elestart/125 PV ->172801/ET3 ->24054, passt auch für Vespa 50-125/PV/ET3	kleine Kugel, Aluminiu, Paar	28001300	6,90
	für Vespa 50 R -> 905288/S ->74588/Special ->146856/Special Elestart/125 PV ->172801/ET3 ->24054, passt auch für Vespa 50-125/PV/ET3	kleine Kugel, Aluminiu, Stück	28001310	12,90
3	für Vespa 50 R 905289 ->/Special 146587 ->/90/125 PV 172802 ->/ET3 24055 ->	große Kugel, Aluminium, Paar	28002100	10,90
	für Vespa 50 R 905289 ->/Special 146587 ->/90/125 PV 172802 ->/ET3 24055 ->	große Kugel, Aluminium, Stück	28002000	5,60
4	für Vespa 50 R 905289 ->/Special 146587 ->/90/125 PV 172802 ->/ET3 24055 ->	große Kugel, schwarz, Paar	28003100	10,90
	für Vespa 50 R 905289 ->/Special 146587 ->/90/125 PV 172802 ->/ET3 24055 ->	große Kugel, schwarz, Stück	28003000	5,00
5	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL	spitz zulaufend, Aluminium, Paar, L=13cm	28165000	14,90
6	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL	spitz zulaufend, Chrom, Paar, L=13cm	28161000	17,90
7	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL	spitz zulaufend, Carbon-Look Paar, L=13cm	28166000	17,90
8	für Vespa PK50-125/S/XL, links Kupplung, passt auch Bremse hinten für Vespa PK/S/XL Automatica/Plurimatic	grau, Stück	24831900	6,90
9	für Vespa PK50-125/S/XL/Automatica/Plurimatic, rechts Bremse	grau, Stück	24831800	6,90
10	für Vespa PK/S/XL, links Kupplung, passt auch Bremse hinten für Vespa PK/S/XL Automatica/Plurimatic	schwarz, Stück	24433700	6,90
11	für Vespa PK50-125/S/XL/Automatica/Plurimatic, rechts Bremse	schwarz, Stück	244336R	6,90
12	für Vespa PK XL/FL/HP/N/XL2 links Kupplung, passt auch Bremse hinten für Vespa PK XL/FL/N/XL2 Automatica/Plurimatic	schwarz, Stück	27448800	6,90
13	für Vespa PK XL/FL/HP/N/XL2/Automatica/Plurimatic rechts Bremse	schwarz, Stück	27450000	8,90
14	für Vespa PK XL/FL/HP/N/XL2 links Kupplung, passt auch Bremse hinten für Vespa PK XL/FL/N/XL2 Automatica/Plurimatic	grau, Stück (inkl. Chokehebel)	26594800	8,90
15	für Vespa PK XL/FL/HP/N/XL2/Automatica/Plurimatic rechts Bremse	grau, Stück	26594700	6,90
16	für Vespa PK XL/FL/HP/N/XL2 links Kupplung, passt auch Bremse hinten für Vespa PK XL/FL/N/XL2 Automatica/Plurimatic	Chrom, Stück	27448900	6,90
17	für Vespa PK XL/FL/HP/N/XL2/Automatica/Plurimatic rechts Bremse	Chrom, Stück	27449000	6,90

Hebel original

Hochwertige und passgenaue Replica der original Hebel. Entsprechen sowohl in Form wie auch Farbe dem Original. Gefertigt aus Aluminium. Lieferbar stückweise oder etwas günstiger im Set. Der **Hebel** ist auf einer Seite für den Seilzug geschlitzt, daher kann er als Kupplungs- wie auch als Bremshebel verwendet werden. Bei der Montage befindet sich der Schlitz dementsprechend hinten oder vorne.

SIP-TIPP Immer auch die passende Schraube für den Lenkerhebel mitbestellen. (2 Stück)

	Hebel für Kupplung/Bremse Wideframe/Largeframe/PX	Farbe / Ausführung	Art.-Nr.	€
1	für 98/125 V1-15/V30-33 /Hoffmann HA	spitz zulaufend, grau, Paar	28168900	79,00
2	für Vespa 125 VM/VN/150 VL/VB/GS VS1-4T	spitz zulaufend, mit Schlitz, Alu, Paar, L=14cm	28168100	15,90
	für Vespa 125 VM/VN/150 VL/VB/GS VS1-4T	spitz zulaufend, mit Schlitz, Alu, Stück, L=14cm	28168000	8,90
3	für Vespa 125 VNA/VNB1-4/150 VBA/VBB1/VBB2 ->184568/VGLA-B/150 GS VS5/160 GS -> 44238	spitz zulaufend, mit Schlitz, Alu, Paar, L=13cm	28167100	15,90
	für Vespa 125 VNA/VNB1-4/150 VBA/VBB1/VBB2 ->184568/VGLA-B/150 GS VS5/160 GS -> 44238	spitz zulaufend, mit Schlitz, Alu, Stück, L=13cm	28167000	8,90
4	für 125 VNB5-6/Super/GT/150 VBB2 184569 ->/Super/GL/Sprint/160 GS 44239 ->/180 SS	spitz zulaufend, Alu, Paar, L=13cm	28165000	14,90
	für 125 VNB5-6/Super/GT/150 VBB2 184569 ->/Super/GL/Sprint/160 GS 44239 ->/180 SS	spitz zulaufend, Alu, Stück, L=13cm	28160000	7,90
5	für Vespa 125 GTR ->142112/TS -> 8158/150 Sprint Veloce -> 254590/180 Rally/200 Rally -> 29498	große Kugel, Alu, Paar, L=14,5cm	28004100	15,90
	für Vespa 125 GTR ->142112/TS -> 8158/150 Sprint Veloce -> 254590/180 Rally/200 Rally -> 29498	große Kugel, Alu, Stück, L=14,5cm	28004000	8,90
6	für Vespa 125 GTR 142113 ->/TS 8159 ->/150 Super 356829 ->/Sprint V. 254591 ->/200 Rally 29499 ->	große Kugel, Alu, Paar, L=14,5cm	28005100	12,90
	für Vespa 125 GTR 142113 ->/TS 8159 ->/150 Super 356829 ->/Sprint V. 254591 ->/200 Rally 29499 ->	große Kugel, Alu, Stück, L=14,5cm	28005000	7,90
7	für Vespa 125 GTR 142113 ->/TS 8159 ->/150 Super 356829 ->/Sprint V. 254591 ->/200 Rally 29499 ->	große Kugel, schwarz, Paar, L=14,5cm	28006100	8,90
	für Vespa 125 GTR 142113 ->/TS 8159 ->/150 Super 356829 ->/Sprint V. 254591 ->/200 Rally 29499 ->	große Kugel, schwarz, Stück, L=14,5cm	28006000	4,90
8	für P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E, passt auch für PX80-200/PE/Lusso/T5	große Kugel, Alu, Paar, L=14,5cm	28005100	12,90
	für P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E, passt auch für PX80-200/PE/Lusso/T5	große Kugel, Alu, Stück, L=14,5cm	28005000	7,90
9	für P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E, passt auch für PX80-200/PE/Lusso/T5	große Kugel, schwarz, Paar, L=14,5cm	28006100	8,90
	für P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E, passt auch für PX80-200/PE/Lusso/T5	große Kugel, schwarz, Stück, L=14,5cm	28006000	4,90
10	für P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E, passt auch für PX80-200/PE/Lusso/T5	große Kugel, Chrom, Stück, L=15cm	28007000	12,90
11	für PX80-200/E Lusso/, passt auch für P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E	große Kugel, Aluminium, Paar, L=15cm	21936610	9,90
	für PX80-200/E Lusso/, passt auch für P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E	große Kugel, Aluminium, Stück, L=15cm	21936600	5,90
12	für PX80-200/E Lusso/, passt auch für P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E	große Kugel, schwarz, Stück, L=15cm	28008000	5,90
	für PX80-200/E Lusso/, passt auch für P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E	große Kugel, schwarz, Paar, L=15cm	28008100	9,90
13	für Vespa 125 VNA–TS/150VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso	spitz zulaufend, Aluminium, Paar, L=13cm	28165000	14,90
14	für Vespa 125 VNA–TS/150VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso	spitz zulaufend, Chrom, Paar, L=13cm	28161000	17,90
15	für Vespa 125 VNA–TS/150VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso	spitz zulaufend, Carbon-Look Paar, L=13cm	28166000	17,90
16	für Vespa Cosa 125-200	rechts, grau, Stück	28012000	9,90
	für Vespa Cosa 125-200	links, grau, Stück	28011000	9,30
17	für Vespa Cosa 125-200	rechts, schwarz, Stück	28010000	12,90
	für Vespa Cosa 125-200	links, schwarz, Stück	28009000	12,90
18	für Vespa PX`98/MY/`11	Bremse, rechts	28001000	10,50
19	für Vespa PX`98/MY/`11	Kupplung, links	28005000	7,90





Schraube Lenkerhebel

	Schraube für Lenkerhebel inkl. Mutter	Menge	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50 N/L/R -> 867168/S -> 63165/SS/90 SS/125 Nuovo	Stück	87315000	2,50
2	für Vespa 50 R/Special/125 PV/ET3	Stück	87310000*	1,50
3	für Vespa PK50-125 S/XL	Stück	18517000	1,50
4	für Vespa PK50-125 XL FL/HP/N/XL2, Bremse/Choke, rechts	Stück	26594300	3,50
5	für Vespa PK 50-125 XL FL/HP/N/XL2 links Kupplung, passt auch Bremse hinten für Vespa PK XL/FL/N/XL2 Automatica/ Plurimatic	Stück	26524900	2,50
6	für Vespa 98/125 V1-V33, Kupplung	Stück	87316500	4,60
7	für Vespa 98/125 V1-V33, Bremse	Stück	87316600	4,60
8	für Vespa 125 VM/VN/150 VL	Stück	87316800	2,90
9	für Vespa 125 VNA1-2/VNB1-2/150 GS VS1T	Paar	87316701	7,90
10	für Vespa 125 VNB3-5/150 VB/VBA/VBB1-2 -> 216000/GL/150 GS VS2-5/160 GS	Stück	87316000**	4,60
11	für Vespa 125 VNB6/150 VBB2 216001->	Paar	87316702	7,90
12	für Vespa 125 Super/GT/GTR/150 Super/GL/Sprint/180 SS/Rally -> 1972	Stück	87315000	2,50
13	für Vespa 125 Super/GT/GTR/150 Super/GL/Sprint/180 SS/Rally 1973 ->	Stück	87310000*	1,50
14	für Vespa PX 80-200/PE/Lusso/`98/MY/T5	Stück	87310000*	1,50
15	für Vespa Cosa 125-200	Stück	26524900	2,50

Unerlässlich bei der Montage von neuen Hebeln sind die passenden Lenkerhebelschrauben. Lieferung je nach Ausführung stückweise oder als Paar.

SIP-TIPP Um das Spiel zwischen Hebel und Hebelaufnahme auszugleichen immer noch die passenden Distanzscheiben mitbestellen. (Art.-Nr. 97734000, Art.-Nr.17492000, Art.-Nr. 17492000)

Fussnoten aus Tabelle
* auch in Edelstahl erhältlich, Art.-Nr. 87312000 3,90€
** auch in verchromt erhältlich, Art.-Nr. 87316100 3,90€



Sporthebel SIP Style



Die **einstellbaren Hebel** von **SIP Scootershop** ermöglichen ein einfaches Einstellen des Kupplungs- und des vorderen Bremsseilzuges. Die saubere Einstellung erfolgt über eine Rändelschraube am Lenkerhebel. Bis zu 1,5 cm können die Seile nachgespannt werden. Eine Einstellung ist sogar während der Fahrt möglich! Ein absolutes Must-Have für jede Vespa. Ihr könnt zwischen zwei Styles wählen: klassisch spitz zulaufend oder Sporthebel Optik mit grosser Kugel. Lieferbar jeweils in alupoliert oder schwarz.

SIP-TIPP Bei PK-Modellen müssen aufgrund der etwas breiteren Aufnahme Unterlegscheiben beigelegt werden. Mit jeweils einer 1,5mm Scheibe oben und unten ist der Hebel nahezu ohne Spiel. (Art.-Nr. 97734000, 17492000). Bei allen Modellen muss ein Seilzug mit Tonnennippel verwendet werden. (Seil Kupplung: Art.-Nr 94011000, Seil Bremse vorne: Art.-Nr. 94050000). Bei PX Lusso Modellen muss zusätzlich eine Gewindestange für den vorderen Bremszug mitbestellt werden (Art.-Nr. 94055000).











Sporthebel SIP, einstellbar		Farbe / Ausführung	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/125 VNA–TS/150VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso	spitz zulaufend, Alu poliert, Paar	28163500	21,00
2	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/125 VNA–TS/150VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso	spitz zulaufend, Alu poliert, Stück	28163000	11,90
3	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/125 VNA–TS/150VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso	spitz zulaufend, schwarz, Paar	28169500	21,00
4	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/125 VNA–TS/150VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso	spitz zulaufend, schwarz, Stück	28169000	11,90
5	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/125 VNA–TS/150VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso	große Kugel, schwarz, Paar	J63970000	21,00
6	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/125 VNA–TS/150VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso	große Kugel, schwarz, Stück	63990000	11,90
7	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/125 VNA–TS/150VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso	große Kugel, silber, Paar	J63960000	21,00
8	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/125 VNA–TS/150VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso	große Kugel, silber, Stück	63980000	11,90





Sporthebel Grand Sport

Exklusiv aus dem Hause **GRAND SPORT** präsentieren wir euch hochwertige, CNC-gefräste **Sporthebel** mit Erleichterung und Sollbruchstelle für absolutes Rennsport-Feeling. Diese sind sowohl für Hydraulik-Zylinder als auch für die original verbauten Bowdenzüge in drei Farbvariationen erhältlich. Dabei verfügen die Hebel über eine optimierte, etwas breitere Griffläche und können so auch optimal mit Handschuhen betätigt werden. Die Druckgeber-Version ist ergonomischer geformt als das Original und kann, durch den etwas geringeren Abstand zum Griff, perfekt dosiert werden. Lieferung stückweise.

SIP-TIPP Bei PK-Modellen müssen aufgrund der etwas breiteren Aufnahme Unterlegscheiben beigelegt werden. Mit jeweils einer 1,5mm Scheibe oben und unten ist der Hebel nahezu ohne Spiel (Art.-Nr. 97734000, 17492000).

Sporthebel Grand Sport, einstellbar	Farbe / Ausführung	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/125 VNA–TS/150VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/`98/MY	links Kupplung, Alu CNC, gold, Stück	281030GO	24,95
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/125 VNA–TS/150VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/`98/MY	links Kupplung, Alu CNC, silber, Stück	281030SB	24,95
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/125 VNA–TS/150VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso/`98/MY	links Kupplung, Alu CNC, anthrazit, Stück	281030AR	24,95
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/125 VNA–TS/150VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso	rechts Bremse, Alu CNC, gold, Stück	281029GO	24,95
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/125 VNA–TS/150VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso	rechts Bremse, Alu CNC, silber, Stück	281029SB	24,95
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/125 VNA–TS/150VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso	rechts Bremse, Alu CNC, anthrazit, Stück	281029AR	24,95
für Vespa PX`98/MY, auch alle Modelle mit Umrüstung auf `98/MY Hauptbremszylinder	rechts Bremse, Alu CNC, gold, Stück	281028GO	24,95
für Vespa PX`98/MY, auch alle Modelle mit Umrüstung auf `98/MY Hauptbremszylinder	rechts Bremse, Alu CNC, silber, Stück	281028SB	24,95
für Vespa PX`98/MY, auch alle Modelle mit Umrüstung auf `98/MY Hauptbremszylinder	rechts Bremse, Alu CNC, anthrazit, Stück	281028AR	24,95

Weitere Farbvariationen online unter **www.sip-scootershop.com**

Sporthebel PM

PM TUNING

Hochwertiges und aufwendig aus zwei Stücken gefrästes **CNC Hebel Set PRO STREET**. Durch die integrierte Feinjustierung (6-fach verstellbar) ist eine exakte Einstellung jederzeit möglich. Feineinstellung bedeutet die Entfernung des Hebels zum Griff passend zu justieren. Somit sind die Hebel auch für kürzere Finger sehr gut zu erreichen. Weitere Vorteile sind bessere Dosierbarkeit und exzellentes Griffgefühl. Lieferbar in gold, silber und schwarz eloxiert.





Sporthebel Set „Pro Street"	Farbe / Ausführung	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/125 VNA–TS/150VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso	Kupplung/Bremse, CNC, gold, Paar	28006500	89,00
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/125 VNA–TS/150VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso	Kupplung/Bremse, CNC, silber, Paar	28006600	89,00
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/125 VNA–TS/150VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso	Kupplung/Bremse, CNC, schwarz, Paar	28006400	89,00
für Vespa PX`98/MY, auch alle Modelle mit Umrüstung auf `98/MY Hauptbremszylinder	Kupplung/Scheibenbremse, CNC, gold, Paar	28006800	89,00
für Vespa PX`98/MY, auch alle Modelle mit Umrüstung auf `98/MY Hauptbremszylinder	Kupplung/Scheibenbremse, CNC, silber, Paar	28006700	89,00
für Vespa PX`98/MY, auch alle Modelle mit Umrüstung auf `98/MY Hauptbremszylinder	Kupplung/Scheibenbremse, CNC, schwarz, Paar	28006900	89,00



Sporthebel, diverse

Sporthebel sehen nicht nur cool aus. Sie sind zudem auch funktional. Vor allem bei sportlichen Motoren braucht man aber einen Hebel, der die Kraft der Hand direkt und ohne Verluste an die Züge weiterreichen kann. Die Sporthebel sind durch einen Knick ergonomisch optimal auf einen perfekten Griff angepasst. Ihr könnt zwischen verschiedenen farblichen Ausführungen (schwarz, Chrom, geriffelt, etc.) und Längen wählen.

SIP-TIPP Bei PK-Modellen müssen aufgrund der etwas breiteren Aufnahme Unterlegscheiben beigelegt werden. Mit jeweils einer 1,5mm Scheibe oben und unten ist der Hebel nahezu ohne Spiel (Art.-Nr. 97734000, 17492000).







Sporthebel, diverse		Farbe / Ausführung	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/125 VNA–TS/150VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso	"Buzzetti", Chrom, L=145mm, Paar	63100000	19,90
2	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/125 VNA–TS/150VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso	"Buzzetti", schwarz L=145mm, Paar	63090000	16,50
3	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/125 VNA–TS/150VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso	"Super Sport", geriffelt, Chrom, L=130mm, Paar	24422000	13,90
4	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/125 VNA–TS/150VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso	"Super Sport", geriffelt, schwarz, L=130mm, Paar	24422100	12,90
5	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/125 VNA–TS/150VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso	große Kugel, schwarz, L=130mm, Paar	63082000	12,90
6	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/125 VNA–TS/150VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso	große Kugel, weiss, L=130mm, Paar	63083000	12,90
7	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/125 VNA–TS/150VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso	große Kugel, alu-poliert, L=130mm, Paar	63080000	12,90
8	für Vespa 50-125 PK/S/XL	große Kugel, alu-poliert, L=130mm, Paar	24433900	13,50
9	für Vespa 50-125 PK/S/XL	große Kugel, schwarz, L=130mm, Paar	24433800	13,00



Anbauteile Seilzüge

Seilzüge für Vespa, alle Modelle

Seilzüge gehören zu den wichtigsten Ersatzteilen, die man immer am Roller führen und auch in ausreichender Menge daheim in der Garage lagern sollte. Gerissene **Seilzüge** sind ein Ärgernis bei jedem Ausflug. Schwer zu ziehende Seilzüge zerren an Nerven und Sehnen. Ausgefranste Seilzüge müssen ausgetauscht werden. Daher empfiehlt es sich - egal ob bei einer Restauration oder der alljährlichen Wartung - die Züge öfter zu wechseln.

Wir führen nur qualitativ hochwertige Seilzüge, die wir selbst fahren. Sie sind als einzelner Seilzug, als Seilzug mit Hülle und wahlweise auch mit PTFE-Hülle erhältlich. Sie unterscheiden sich in Länge, Durchmesser, Optik und Farbe der Hülle. Manche Gas-, Choke- und Bremszüge sind modellspezifisch unterschiedlich.

Seilzüge mit PTFE-Hülle sind perfekt für enge Verlegeradien und sehr leicht zu ziehen. Die Innenlaufbahn der Hülle ist speziell beschichtet, was sich positiv auf die Laufeigenschaft und die Lebensdauer des Seilzugs auswirkt. Diese Seilzüge sollten zusätzlich nicht geschmiert werden.

SIP-TIPP Schraubnippel und neue Einstellschrauben mitbestellen. Alles außer PTFE will mit Öl oder Fett geschmiert werden !



Seilzug Bremse hinten		Ø Seil	Länge Seil	Ø Hülle	Länge Hülle	Art.-Nr.	€
für Vespa 50 N/L/R -> 932712 /125/PV/VNA-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/200Rally/P200E 1°	ohne Hülle, ohne Öse	2,70	940	-	-	94310000	5,30
für Vespa 50 N/L/R -> 932712 /125/PV/VNA-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally/200Rally/P200E 1°	mit Hülle, ohne Öse	2,70	900	6,00	700	94311000	6,00
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2/Automatica/ PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11	ohne Hülle, mit Öse	3,00	1000	-	-	94100000	3,60
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2/Automatica/ PX80-200/PE/Lusso/´98/MY/´11	mit Hülle, mit Öse	3,00	900	6,00	660	94090000	9,10
für Vespa T5	mit Hülle, mit Öse	3,20	845	7,00	675	94290000	10,90

Alle Angaben in mm.



Seilzug Bremse vorne		Ø Seil	Länge Seil	Ø Hülle	Art.-Nr.	€
für Vespa	ohne Hülle, mit Tonnennippel	2,00	1380	-	94050000	2,10
für Vespa	mit Hülle, mit Tonnennippel	1,90	1400	5,00	94300000	4,30
für Vespa PK50-125/S	mit Hülle, mit Pilznippel, mit Seilzugnippel	1,90	1400	5,00	94301000	4,90
für Vespa PK50-125 XL/Automatic	mit Hülle, mit Pilznippel, mit Gewindestange	2,00	1230	6,00	94053000	11,60
für Vespa PK50-125 FL/HP/N/XL2	mit Hülle, mit Tonnennippel, mit Gewindestange	2,00	1240	7,00	94054000	11,40
für Vespa PK50-80 S/Lusso/ PX80-200/P/E/ Lusso/MY/´98/T5	mit Hülle, mit Pilznippel, mit Gewindestange	1,90	1270	6,00	94060000	7,10
für Vespa PK50-80 S/Lusso/ PX80-200/P/E/ Lusso/MY/´98/T5	mit Hülle, PTFE, mit Pilznippel, mit Gewindestange	1,90	1270	6,00	94061000	10,60
für Vespa Cosa	mit Hülle, mit Pilznippel	2,00	1320	6,00	94056000	10,20
für Scheibenbremse Grimeca Classic	mit Hülle, mit Tonnennippel	1,90	1140	5,50	30000015	9,90

Alle Angaben in mm.



Seilzug Choke		Ø Seil	Länge Seil	Ø Hülle	Art.-Nr.	€
für Vespa 50 S 111635->/ PK50 SS/ PK80-125 S/ PK125 ETS/ 100 (UK)/ 125 PV/ET3	mit Hülle, mit Lötnippel	0,9	200	5,00	94043000	3,50
für Vespa 50/N/L/R/S/Special/SS/ 90/SS/ PK50/S/XL/Rush/Elestart/XL2/ PK125 XL/Elestart/XL2	mit Hülle, mit Lötnippel	0,8	200	5,00	94041000	3,20
für Vespa PK50XL FL/HP/XL2/Elestart/ PK125 N/XL2, für Chokehebel am Lenker	mit Hülle, *	1,2	1550	5,50	94042000	7,10
für Vespa 125 VNA-TS/ 150 VBA-Super/Rally/PX80-200/PE/Lusso/T5 **	mit Hülle	0,8	555	5,50	94040000	5,00
für Vespa 125 GT/GTR/ 150 Sprint/V/Super/Rally/PX80-200E Lusso/´98/MY/T5 ***	mit Hülle	0,9	700	5,00	94044000	5,70

* mit Löt-/Tonnennippel ** ohne Getrenntschmierung *** mit Getrenntschmierung

Alle Angaben in mm.



Seilzug Gang		Ø Seil	Länge Seil	Ø Hülle	Art.-Nr.	€
für Vespa, alle Modelle	ohne Hülle, mit Tonnennippel	1,60	2000	-	94000000	1,40
für Vespa, alle Modelle	mit Hülle, mit Tonnennippel	1,60	2000	4,50	94070000	4,90
für Vespa, alle Modelle	mit Hülle, PTFE, mit Tonnennippel	1,60	2000	5,50	94120000	6,10
für Vespa PK50-125 XL2	Schaltdraht, ohne Hülle, mit Öse	2,00	1690	-	94075000	5,30
für Vespa PK50-125 XL2	Schaltdraht, mit Hülle, mit Öse	2,00	1690	7,00	94071000	9,40
für Vespa Cosa 1	mit Hülle, mit Tonnennippel	1,40	1900	5,50	94076000	8,90
für Vespa Cosa 2	mit Hülle, mit Öse	2,00	1530	6,50	94072000	25,70

Alle Angaben in mm.



Seilzug Gas		Ø Seil	Länge Seil	Ø Hülle	Art.-Nr.	€
für Vespa, alle Modelle	ohne Hülle, mit Tonnennippel	1,20	1800	-	94021100	1,40
für Vespa, alle Modelle	ohne Hülle, mit Tonnennippel	1,20	2000	-	94021000	1,40
für Vespa, alle Modelle	ohne Hülle, mit Lötnippel	1,25	2000	-	94020000	1,40
für Vespa, alle Modelle	mit Hülle, mit Tonnennippel	1,25	2000	4,50	94990000	5,00
für Vespa, alle Modelle	mit Hülle, mit Lötnippel	1,25	2000	4,50	94880000	4,60
für Vespa, alle Modelle	mit Hülle, PTFE, mit Tonnennippel	1,25	2000	5,00	94191000	6,10
für Vespa, alle Modelle	mit Hülle, PTFE, mit Lötnippel	1,25	2000	5,00	94190000	6,10
für Vespa, alle Modelle, Kurzhubgasgriff	ohne Hülle, mit Tonnennippel	1,20	2680	-	62044000	3,90
für Vespa, alle Modelle, Kurzhubgasgriff	ohne Hülle, mit Lötnippel	1,20	3200	-	94031000	2,80
für Vespa, alle Modelle, Kurzhubgasgriff	mit Hülle, mit Tonnennippel	1,60	2680	5,00	62040000	6,10
für Vespa, alle Modelle, Kurzhubgasgriff	mit Hülle, mit Lötnippel	1,20	3200	5,00	62042000	9,90
für Vespa, alle Modelle, Kurzhubgasgriff	mit Hülle, PTFE, mit Tonnennippel	1,60	2680	5,00	62043000	8,40
für Vespa, alle Modelle, Kurzhubgasgriff	mit Hülle, PTFE, mit Lötnippel	1,20	2680	5,00	62041000	8,40
für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5	mit Hülle, mit Löt-/Tonnennippel	1,25	1680	5,00	94022000	4,60

Alle Angaben in mm.



Seilzug Kupplung		Ø Seil	Länge Seil	Ø Hülle	Art.-Nr.	€
für Vespa, alle Modelle	ohne Hülle, mit Tonnennippel	1,90	2000	-	94011000	2,40
für Vespa, alle Modelle	ohne Hülle, mit Pilznippel	1,90	2000	-	94010000	2,10
für Vespa, alle Modelle	mit Hülle, mit Tonnennippel	1,90	2000	5,00	94080000	4,50
für Vespa, alle Modelle	mit Hülle, mit Pilznippel	1,90	2000	5,00	94083000	4,50
für Vespa, alle Modelle	mit Hülle, PTFE, mit Tonnennippel	1,90	2000	5,00	94130000	6,10
für Vespa PK50 XL FL/ PK125 N (FL)	mit Hülle, PTFE, mit Tonnennippel	2,50	2270	6,00	26715200	10,10
für Vespa Cosa 2	mit Hülle, mit Tonnennippel	3,20	1745	7,00	26831800	18,00

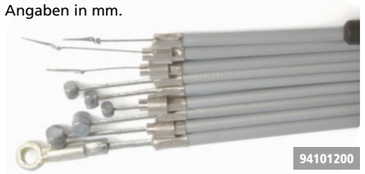
Alle Angaben in mm.

Seilzug für PIAGGIO APE			Ø Seil	Länge Seil	Ø Hülle	Art.-Nr.	€
für PIAGGIO Ape 50 P TM/FL/2/3	Choke	mit Hülle, mit Lötnippel	0,80	1610	5,00	94048000	7,50
für PIAGGIO Ape 50/P/250, TM1/TL1-2/TL3-10445	Choke	mit Hülle, mit Lötnippel	0,80	1615	5,00	94047000	7,10
für PIAGGIO Ape 50 P /TM P/FL/2/3	Gang	mit Hülle, mit 2 Tonnen-nippeln	1,80	2100	6,00	94079000	9,50
für PIAGGIO Ape 50/P/P TM/250	Kupplung	mit Hülle, mit Einstellschr./ Pilznippel	2,00	2500	6,00	94082000	10,40
für PIAGGIO Ape FL2/3/TL5/TL6 20001-	Kupplung	mit Hülle, mit Einstellschr.	2,00	2460	6,00	94081000	9,80
für PIAGGIO Ape 50/P/TM P/FL/250 TM1/TL1-6	Handbremse	mit Hüllen	2,50	2230	7,00	94312000	16,10
für PIAGGIO Ape 50 FL 2/3/RST MIX 50/TL5/TL6	Rückwärtsgang	mit Hülle, mit 2 Haken	2,00	1270	6,00	94074000	12,10
für PIAGGIO Ape 50/P/ P TM/FL/2/TM1/TL1-4	Rückwärtsgang	mit Hülle, mit 2 Haken	2,00	940	6,00	94073000	7,50
für PIAGGIO Ape 50/P/TM P/ FL/FL2/250/TM1/TL1-4	Starter	ohne Hülle, mit Öse	2,50	1580	-	94046000	7,20
für PIAGGIO Ape 50/P/TM P/ FL/FL2/250/TM1/TL1-4	Starter	mit Hülle, mit Öse	2,20	1450	7,50	94045000	17,90

Alle Angaben in mm.

Seilzugkits für Vespa alle Modelle

Die Seilzugkits enthalten alle an der Vespa verbauten Seilzüge inkl. Seilzughülle: 2x Gang, Gas, Kupplung, Choke, Bremse vorne & hinten. Bei manchen sind auch Tachowellen oder mehrere Gas- oder Chokezüge dabei, um mehr Vespa Modelle abdecken zu können. In den PREMIUM PTFE Seilzugkits sind sehr hochwertige Seilzüge enthalten.


94101200

Seilzugkit	Standard mit Hülle Art.-Nr.	€	Standard mit PFTE Hülle Art.-Nr.	€	PREMIUM mit PFTE Hülle Art.-Nr.	€
für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB, (Bremse hinten ohne Öse)	94102000	24,90	94190700	28,90	94190200	34,90
für Vespa 125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/T4/Sprint/V/Super/160 GS/180SS/ Rally, (Bremse hinten ohne Öse)	-		94190800	24,90	94190300	34,90
für Vespa 50 N/L/R 1°/S 1°/Special V5A2/V5B1/2/3T 1°/SR/SS/90/R/SS/100 1°/125/PV 1°/ET3 1, (Bremse hinten ohne Öse)	-		94190500	29,90		
für Vespa 50 R 2°/S 2°/Special 2°/Revival/100 2°/125 PV 2°/ET3 2°/PK50-125/S/XL, (Bremse hinten mit Öse)	94101200	24,90	94101500	28,90	94190100	38,90
für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E, (Bremse hinten mit Öse), passt auch Vespa PX80-200 E `98/MY/`11	94101200	24,90	94101000	27,90	94190400	34,90
für Vespa PX80-200 E Lusso 2°	94103000	32,00	-		94190900	39,00
für Vespa T5	94104000	35,00	-		94190600	42,00

Seilzughüllen

Wir führen Seilzughüllen für alle Modelle. Diese unterscheiden sich in Farbe, Muster, Innenbeschichtung und Abmessungen. Bei der Bestellung der Hüllen auf den richtigen Durchmesser achten. Alle Hüllen werden als Meterware geliefert. **Standard:** Lieferbar in grau und schwarz. Der Seilzug sollte zusätzlich geölt oder gefettet werden. **PTFE:** Der Seilzug läuft in einem Nylon Innenröhrchen. Dadurch wird die Reibung minimiert und die Züge lassen sich leicht bewegen. PTFE Seilzughüllen dürfen nicht geölt werden, da dies die Schmiereigenschaft des PTFE negativ beeinflusst. **Vintage:** Das „Kreuzmuster" wurde früher original bei den meisten Oldies verwendet. Es ist optisch ansprechender als die standardmäßigen Hüllen und schaut bei bei allen Vespa Modellen sehr gut aus.

SIP-TIPP Immer noch die passenden Abschlusshülsen, Anschläge und Schraubnippel mitbestellen. Öl oder Fett mitbestellen!

Standard, grau



Standard, schwarz



Seilzughülle Verwendung	Standard, grau Art.-Nr.	€ *	Standard, schwarz Art.-Nr.	€ *	PTFE, grau Art.-Nr.	€*
für Seilzüge bis Ø 2mm	94209000	1,90	94206000	1,60	94207600	2,50
für Seilzüge bis Ø 2,5 mm	94207000	1,60	94206000	1,60	94207700	2,90
für Seilzüge bis Ø 3mm	94209100	1,90	94203000	1,60	94207800	2,90
für Seilzüge bis Ø 3,5mm	94209200	2,50	94204000	1,60	-	
für Seilzüge bis Ø 4,2mm	94209200	2,50	94205000	1,90	-	

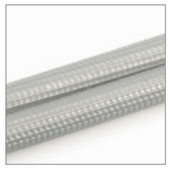
* Preis pro Meter

Seilzughülle Verwendung	Vintage, grau Art.-Nr.	€ *
für Seilzüge bis Ø 2,2mm	94207200	2,90
für Seilzüge bis Ø 2,35mm	94207100	2,90
für Seilzüge bis Ø 3mm	94207400	2,90
für Seilzüge bis Ø 4,3mm	94207500	2,90

* Preis pro Meter

Vintage, grau





Seilzughülle Verwendung	Standard, chrom Art.-Nr.	€
für Seilzüge bis Ø 2,0mm	94202000	3,10

* Preis pro Meter

94202000




94211000


94240000


94233000


94220000


94230000


17726000


17727100


17726100


62200000


94232000


94234000

Kleinteile	Art.-Nr.	€
Abschlusshülse für Seilzughülle, L 9,5mm, Ø 4,5mm	94210000	0,30
Abschlusshülse für Seilzughülle, L 10mm, Ø 6mm	94211000	0,30
Abschlusshülse für Seilzughülle, L 11mm, Ø 7mm	94212000	0,30
Einstellschraube M5mm, Seilzug Kupplung/Gang/Bremse (vorne), für Vespa V50/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/FL/PX/(T5, Cosa1)	94240000	1,50
Einstellschraube M6x20mm, Seilzug	94280000	1,40
Einstellschraube M7mm, Seilzug Bremse (hinten), für Vespa 125 GT/GTR /Super/TS/150/GL/Sprint/V/GS160/SS180/ Rally/ PX Kupplung/Bremse für Vespa V50 PK	94260000	2,80
Einstellschraube M8mm, Seilzug Bremse (hinten), für Vespa 50/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/FL/PX	94250000	1,60
Schraubnippel Set Seilzug, ECO Qualität, 4xM5,1xM7,3xGang, 1xGas, 3xAnschlag Seilzughülle 2xSeilzugnippel Bremse/Kulu	94270000	11,90
Schraubnippel 2,3mm, Kupplung, für Vespa alte Modelle Bj.`46-`63	94233000	1,20
Schraubnippel Gang/Kupplung, alle Modelle	94220000	1,20
Schraubnippel Gang/Kupplung, alle Modelle, für 2,7mm Bowdenzüge	94221000	1,20
Schraubnippel Gasseilzug	94230000	1,20
Schraubnippel Gasseilzug, dünn	94231000	1,20
Schraubnippel M9mm, Bremsseilzug hinten, für Vespa V50/PV/ ET3/PK/S/XL/XL2/FL/PX/Rally/Sprint	17726000	2,70
Schraubnippel Bremse vorne, für Vespa 50-200 V50/PV/ET3/PK/S/ V1-33/ VM/VN/VL/VB/GS/VNA-T4/VNC/TS/GT/GTR/Sprint/V/Rally/ SS180/PX, inkl. Plättchen, Bolzen, Splint	17727100	3,10
Schraubnippel Bremsseilzug hinten, für Vespa V50/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/FL/PX- Rally, inkl. Klemmplättchen	17726100	5,10
Seilzugnippel Bremse/Kupplung, für Vespa PX/T5/V50/PV/ET3/Sprint/Rally	62200000	1,70
Seilzugnippel Bremse/Kulu Cosa/Cosa FL	62210000	1,60
Seilzugnippel Hebel Bremse/Kulu, für Vespa PK/S/XL	62220000	2,10
Seilzugnippel Kupplung, für Vespa PK XL2/FL	26604000	0,50
Lötnippel Seilzug Gas (Vergaser) B 2,5mm, H 3,3mm, Messing, blank, bis Ø 1,5mm Seilzug	94232000	0,60
Lötnippel Seilzug Gas/Gang (oben), Tonne B 5,5mm, H 5,5mm, Messing, blank, bis Ø 1,7mm Seilzug	94234000	0,80
Lötnippel Seilzug Kupplung (oben), Tonne B 8mm, H 8mm, Messing, blank, bis Ø 3mm Seilzug	94235000	1,20


Perfekt für Umrüstung auf PHB Vergaser
mit Gas- und Chokeseil
Art.-Nr. 94110000
14,90 €

J50015000



Umrüstkit Seilzug Bremse hinten Vespa T5	Art.-Nr.	€
ohne Hülle, für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Sprint/Rally	J50015200	22,00
mit Hülle, für Vespa PX	J50015000	22,00

SIP-TIPP Immer auch neue Schraubnippel, Öl, Fett oder PTFE-Trockenschmierstoff mitbestellen

Alex, SIP beantwortet:

Meine Seilzüge lassen sich schwer ziehen, was tun?



- Seilzug geknickt - > neuen Seilzug mit Hülle einziehen
- Seilzug ausgefranst -> neue Innenzüge einziehen
- Innenzug angerostet -> neuen Seilzug mit Hülle einziehen
- Bowde defekt -> neuen Seilzug mit Hülle einziehen
- Seilzug trocken -> Ölen oder bei PTFE Trockenschmierstoff verwenden
- Gasschieber klemmt, Kupplungshebel geht schwer, Rückholfedern ausgeleiert, Gas-/Schaltrohre schwergängig, Kupplungsfedern zu stark
- Verlegeradien zu eng



Allgemein
Schriftzüge

Embleme, Typenschilder und Schriftzüge sind das i Tüpfelchen auf jedem Roller. Sie runden die Erscheinung nicht nur klassisch ab, sondern lassen auch Laie auf den ersten Blick erkennen, mit welchem Modell man es zu tun hat. Wenn die Schriftzüge über die Jahre jedoch verblassen und brüchig werden, ist es Zeit für Ersatz und ein neues Namenschild muss an die Rollerhaustür.

Jeder, der Wert auf 100% Originaloptik legt, muss bei der Auswahl gut aufpassen, denn teilweise haben sich die Schriftzüge selbst innerhalb der einzelnen Modellreihen verändert. Damit ihr sicher sein könnt, den Schriftzug zu finden, der original an Eurem Roller verbaut war, nehmen wir's ganz genau und ordnen allen Schriften und Emblemen ihre jeweiligen Grenz-Fahrgestellnummern zu.

Schriftzüge Beinschild: Die Schriftzüge für das Beinschild gibt es (hauptsächlich in schwarz, dunkelblau oder Chromoptik) sowohl zum Nieten (Nietensatz Art.-Nr. 13109100 mitbestellen), als auch zu Kleben oder zur Befestigung mit Pins (Sicherungsblech Schriftzug Art.-Nr. 18190900). Bei Modellen mit zwei Pins auf den richtigen Lochabstand achten. Dieser ist in der Artikelbeschreibung genau angegeben!

Schriftzug Heck: Für das Heck können wir Euch Schriftzüge in unterschiedlichen Farben anbieten, die mit zwei oder vier Pins befestigt werden. Passende Anzahl Sicherungsblech Schriftzug Art.-Nr. 18190900 am besten gleich mitbestellen.

Schriftzug Seitenhaube: Die jüngeren Modelle wie PX und PK tragen auch an der Seitenhaube Schriftzüge in unterschiedlichen Farben, die man je nach Ausführung entweder mit Pins befestigen (dafür braucht Ihr entsprechend viele Sicherungsbleche Schriftzug Art.-Nr. 18190900) oder aufkleben kann.

Emblem Kaskade: Während man bei den Schriftzüge für die Kaskade zwischen einer ansprechenden Champagner-, Chrom- oder Alu-Optik (jeweils auf schwarzem Hintergrund) wählen kann, ist bei den Emblemen (ebenfalls auf der Kaskade) Vorsicht geboten. Bis ca. '67 sind diese rechteckig mit altem PIAGGIO/PIAGGIO GENOVA Logo, alle späteren Baujahre tragen das typische Piaggio Hexagon. Während die Embleme mit Klammerbefestigung nur an den Modellen passen, bei denen sie serienmäßig so verbaut waren (Vertiefung), passen die Klebe- und Steckvarianten der Largeframes universell und sind damit optimal zur Nachrüstung geeignet!

FREIT Ob als Finish für die Oldie Restauration oder Eyecatcher am Tuningscooter. Schriftzüge sind ein absolutes must have!

SIP-TIPP Generell gilt: Daumen hoch für die Variante zum Aufkleben. Mit dieser könnt Ihr hemmungslos variieren und sehen, was Eurer Vespa am besten steht, ohne sie dafür durchlöchern zu müssen.

Schriftzug Beinschild Smallframe



Motiv		Modell / Farbe / Befestigung / Maße	Art.-Nr	€
1	"Vespa 50"	für Vespa 50 N, V5A1T -> 11599, schwarz, 7 Nieten, 135x35mm	93525000	9,50
2	"Vespa 50"	für Vespa 50 N, V5A1T 11600 ->, dunkelblau, kleben, 132x35mm	93525200	19,00
3	"Vespa 50"	für Vespa 50 N, V5A1T 11600 ->, schwarz / Sticker, kleben, 130x35mm	93524000	10,90
4	"Vespa 50"	für Vespa 50 N, V5A1T 11600 - > 283299 Fahrzeugfarbe: rot, alu, kleben, 132x35mm	93525300	26,90
5	"Vespa 50 S"	für Vespa 50 S V5SA1 -> 57177, Chrom, 7 Nieten, 148x40mm	PV1532	14,50
6	"Vespa"	für Vespa 50 L/R, V5A1T 500001 -> 828603, Chrom, 3 Pins, 135x35mm	93502000	8,50
7	"Vespa"	für Vespa 50 R V5A1T 828604 ->/S V5SA1T 57178 ->/Special V5B1T 38640 ->/V5B2T 1869 ->/V5B3T/ V5B4T/90 V9A1T 77967->/100/125 PV VMA2T 073489 ->/ET3, schwarz/alu, 2 Pins, Lochabstand: 80mm, 120x20mm	93530000	4,50
8	"50"	für Vespa 50 Special V5A2/V5A3/V5B1T ->38639/V5B2T -> 1868, Chrom, 2 Pins, Lochabstand: 15mm, 35x15mm	93507000	5,50
9	"Vespa"	für Vespa 50 SS/90 SS, silber, 2 Pins, 105x32mm	93515156	19,00
10	"Vespa"+"S.Sport 50"	für Vespa 50 SS , Heck + Beinschild, Chrom, 9 Pins, 80mm, 120mm, ohne Abbildung	93515155	24,90
11	"Vespa 90"	für Vespa 90 V9A1T, silber, 7 Nieten, 135x35mm	93525100	29,00
12	"Sport"	für Vespa 100 (UK) / Sport (US), Chrom, 2 Pins, Lochabstand: 59mm, 75x22mm	93509000	6,90
13	"Vespa 125"	für Vespa 125 VMA1/PV VMA2T -> 073488, Chrom, 3 Pins, 135x35mm	93501000	7,90
14	"Vespa"	für Vespa PK 1°, schwarz/alu, 2 Pins, Lochabstand: 60mm, 120x18mm	93531000	4,90
15	"Vespa"	für Vespa PK80-125 S Automatica/ETS, schwarz/alu, 2 Pins, Lochabstand: 60mm, 115x25mm	93533000	6,90
16	"Vespa"	für Vespa PK XL, schwarz/alu, 2 Pins, Lochabstand: 60mm, 120x18mm	24101200	4,50





Schriftzug Beinschild Wideframe/Largeframe

KAUF TIPP



Sicherungsblech Schriftzug
1 Stück Art.-Nr. 18190900 **€ 0,90**



Niete Schriftzug
1 Stück Art.-Nr. 13109000 **€ 0,90**



28 Zum kleben! Ideal für alle Vespa Modelle



29 Zum kleben! Ideal für alle Vespa Modelle

Motiv		Modell / Farbe / Befestigung / Maße	Art.-Nr	€
1	"Vespa"	für Vespa 98/125 V30-33/VN1T-> 01949/V1-15T/VM/ACMA/150 VL1-3/VB1/VGL1, Chrom, 6 Nieten, 140x60mm	93526000	19,90
		98/125 V30-33/VN1T-> 01949/V1-15T/VM/ACMA/150 VL1-3/VB1/VGL1, alu, 6 Nieten, 140x60mm	93520000	12,50
2	"Vespa"	für Vespa 125 VN1 01950 -> VN2T, dunkelgrün, 6 Nieten, 142x60mm	93521000	22,90
3	"Vespa"	für Vespa 125 VNA, dunkelblau, ohne Abbildung	93521100	24,90
4	"Vespa"	für Vespa 125 T2 VNB1-3/VNB4T ->135617, schwarz, 6 Nieten, 106x48mm	93522100	22,90
		für Vespa 125 T2 VNB1-3/VNB4T ->135617, dunkelblau, 6 Nieten, 106x48mm	93527500	26,90
5	"Vespa"	für Vespa 125 T2 VNB4T 135618 ->/VNB5/VNB6T ->3349, schwarz / Sticker, kleben, 105x45mm	93527000	16,90
		für Vespa 125 T2 VNB4T 135618 ->/VNB5/VNB6T ->3349, nachtblau, kleben, 105x45mm	93527100	27,90
6	"Vespa 150"	für Vespa 150 VBA/VBB/VGLA-B, alu, 8 Nieten, 140x50mm	93523500	17,90
		für Vespa 150 VBA/VBB/VGLA-B, Chrom, 7 Nieten, 140x50mm	93523000	16,90
7	"Super"	für Vespa 125 Super/150 Super, Chrom, 2 Pins, Lochabstand: 55mm, 75x30mm	93501300	8,90
8	"Vespa"	für Vespa 125 VNB6 3350 ->/Super/150 Super, schwarz, 2 Pins, 130x45mm, ohne Abbildung	93501310	25,00
9	"Vespa"	für Vespa 150 Sprint/V VLB1T -> 0172650/Super VBC1T -> 216812/180 Rally, passt auch für Vespa 125 VNB6T -> 3350, Chrom, 2 Pins, Lochabstand: 105mm, 130x45mm	93510000	5,90
		für Vespa 150 Sprint/V VLB1T -> 0172650/Super VBC1T -> 216812/180 Rally, passt auch für Vespa 125 VNB6T -> 3350, schwarz, 2 Pins, Lochabstand: 105mm, 130x45mm	93504000	5,90
10	"Vespa S"	für Vespa 125 GT (e)/150 Sprint VLB1T 050001 - > 051523, Chrom, 3 Pins, 150x45mm	93515000	5,90
		für Vespa 125 GT (e)/150 Sprint VLB1T 050001 - > 051523, schwarz, 3 Pins, 150x45mm	93515100	5,90
11	"Vespa GT"	für Vespa 125 GT/GTR - > 127357, Chrom, 3 Pins, 145mm, 160x45mm	93501700	7,90
12	"R"	für Vespa 125 GTR 100001 -> 127357, Chrom, 2 Pins, Lochabstand: 19mm	93508000	5,90
13/24	"Vespa"	für Vespa 125 GTR VNL2T 127358->/TS/150 Sprint V VLB1T 0172651->/Super VBC1T 216813->/200 Rally VSE1T 10824 -> , schwarz/alu, , 80mm, 120x20mm	93530000	4,50
14	"Sprint"	für Vespa 150 Sprint Veloce VLB1T -> 0172651, Chrom, 2 Pins, Lochabstand: 65mm, 80x24mm	93503100	8,90
15	"Vespa GS"	für Vespa 150 GS VS1-5T, schwarz, 9 Nieten, 140x45mm	93534000	9,90
		für Vespa 150 GS VS1-5T, alu, 10 Nieten, 140x45mm	93534100	8,90
16	"Vespa GS"	für Vespa 150 GS (D), Chrom, kleben, 145x40mm	95052000	45,00
17	"Vespa GL"	für Vespa 150 GL VLA1T, schwarz, 9 Nieten, 165x45mm	93535000	7,90
18	"Vespa GL"	für Vespa 150 ACMA GL, Chrom, 10 Nieten, 140x45mm, ohne Abbildung	93535100	29,00
19	"Vespa GS"	für Vespa 160 GS, schwarz, 9 Nieten, 165x46mm	93536000	15,90
		für Vespa 160 GS, Chrom, nieten, 165x46mm	93536100	19,90
20	" Vespa 160"	für Vespa Motovespa 160 GT, Chrom, 3 Pins, 140x45mm, ohne Abbildung	93501750	21,90
21	"Rally"	für Vespa 180 Rally, Chrom, 2 Pins, Lochabstand: 65mm, 90x30mm	93501600	8,50
22	"Vespa S.S."	für Vespa 180 SS, Chrom, 3 Pins, 175mm	93516000	6,90
23	"Vespa"	für Vespa 50 Revival/ 200 Rally VSE1T ->10823, Chrom, 2 Pins, Lochabstand: 108mm, 120x35mm	14134500	5,90
24/13	"Vespa"	für Vespa P80X/P125X VNX2T -> 65160/P150X VLX1T -> 436000/P200E VSX1T -> 148028, schwarz/alu, 2 Pins, Lochabstand: 80mm, 120x20mm	93530000	4,50
25	"Vespa"	für Vespa P125X VNX2T 65161 ->/P150X VLX1T 436001->/P200E VSX1T 148029->/PX80-200E Lusso/T5, schwarz/alu, , Lochabstand: 60mm, 120x18mm	24101200	4,50
26	"Vespa"	für Vespa PX `98/MY, Chrom, 45mm	57708200	7,90
27	"Vespa"	für Vespa PX `98/MY, 2 Pins, Lochabstand: 45mm, 98x32mm	93500000	7,90
28	"Vespa"	für Vespa PX 2011, passt auf für alle Vespa Modelle, Chrom, kleben, 100x35mm	PI623205	8,50
29	"Vespa"	für Vespa alle Modelle, schwarz, kleben, 100x35mm	PI672060	9,50


1


1


2


4


4


5


5


6


6


7


9


9


10


10


11


12


13


14


15


15

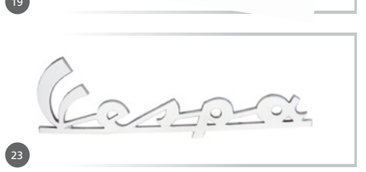

16


17


19


21


22


23


24


25


26


27



Schriftzug Heck

Motiv		Modell / Farbe / Befestigung / Maße	Art.-Nr	€
1	"Vespa 50 L"	für Vespa 50 L, V5A1T 500001 -> 637063, Chrom, 4 Pins, -, 155x35mm	93506000	14,90
2	"Vespa"	für Vespa V5A1T, 50001 -> 828603, alu poliert, 3 Pins, -, 142x32mm	93502100	15,90
3	"Vespa 50"	für Vespa 50 R, V5A1T 828604 - >, schwarz/alu, 2 Pins, Lochabstand: 110mm, 139x17mm	93580000	5,90
4	"Vespa 50s"	für Vespa 50 S, V5A1T 57178 ->, schwarz/alu, 2 Pins, 110mm, 132x17mm	93571000	4,90
5	"Special"	für Vespa 50 Special, V5A2T/ V5B1T -> 38639, Chrom, 4 Pins, 132x27mm	93501100	6,90
6	"50 special"	für Vespa S, V5B1T 38640 -> V5B3T, gebogen, schwarz/alu, 2 Pins, Lochabstand: 110mm, 132x17mm für Vespa S, V5B1T 38640 -> V5B3T, gerade, schwarz/alu, 2 Pins, Lochabstand: 110mm, 132x17mm	93570000 93571100	5,90 5,90
7	"elestart"	für Vespa 50 Special Elestart V5A3/V5B2T ->1868	93571300	-
8	"50 elestart"	für Vespa 50 Special Elestart V5B2T 1869 -> V5B4, schwarz/alu, 2 Pins, Lochabstand: 110mm, 132x17mm	93571200	5,90
9	"Vespa"+"S.Sprint 50"	für Vespa 50 SS , Heck + Beinschild, Chrom, 80mm/120mm	93515155	24,90
10	"S.Sprint"	für Vespa 90 SS, alu, 4 Pins, 94mm	93576300	18,90
11	"Vespa 90"	für Vespa 90 V9A1T 77967->, schwarz/alu, 2 Pins, Lochabstand: 110mm, 132x17mm	93574000	6,90
12	"Primavera"	für Vespa 125 Primavera VMA2T ->073488, Chrom, 4 Pins, 160x27mm	93505000	6,90
13	"125 Primavera"	für Vespa 125 Primavera VMA2T 073489 -> /Primavera ET3 VMB1T, schwarz/alu, 2 Pins, Lochabstand: 110mm, 147x17mm	93540000	4,90
14	"75 Primavera"	für Vespa 125 Primavera, Spanien, 110mm, 2 Schrauben	93545000	21,90
15	"T3"	für Vespa 125 Primavera/ Motovespa Primavera 70, schwarz/orange, 2 Pins, 55x26mm	93559000	22,90
16	"ET3"	für Vespa 125 ET3, rot/schwarz, 2 Pins, 85x26mm	93550000	5,90
17	"Gran Turismo"	für Vespa 125 GT/GTR VNL2T -> 127357, Chrom, 4 Pins, 170x30mm	93501200	7,50
18	"125 g.t.r."	für Vespa 125 GTR, VNL2T 127358 - > , schwarz/Chrom, 2 Pins, Lochabstand: 110mm, 132x17mm	93572000	4,90
19	"125 t.s."	für Vespa 125 T.S., schwarz/Chrom, 2 Pins, Lochabstand: 110mm, 132x17mm	93572100	4,90
20	"125 Super" "125 Super"	für Vespa 125 Super, blau, 4 Pins, 98mm , 115x23mm für Vespa 125 Super, Chrom, 4 Pins, 98mm , 115x23mm	93573200 93501900	6,50 7,90
21	"Vespa Sprint"	für Vespa 125 GT/Sprint (e)/150 Sprint 050001 - > 051523, Chrom, 4 Pins, 160mm, 170x25mm	93576200	5,90
22	"150 Sprint"	für Vespa 150 Sprint VLB1, Chrom, 4 Pins, 130x20mm	93501500	5,90
23	"Sprint Veloce"	für Vespa 150 Sprint Veloce VLB1T -> 0172650, Chrom, 4 Pins, 180x25mm	93503000	14,90
24	"150 Sprint v."	für Vespa 150 Sprint Veloce VLB1T 01726510 -> gerade, schwarz/alu, 2 Pins, Lochabstand: 110mm, 132x17mm	93576100	4,50
25	"150 Super"	für Vespa 150 Super VBC1T -> 216812, Chrom, 4 Pins, 98mm	93573100	5,90
26	"150 Super"	für Vespa 150 Super VBC1T 216813 ->, schwarz/alu, 2 Pins, Lochabstand: 110mm, 132x17mm	93573000	4,90
27	"Vespa Rally"	für Vespa 180 Rally, Chrom, 4 Pins, 160x25mm	93501800	7,90
28	"Super Sport"	für Vespa 180 SS, Chrom, 4 Pins	93516100	7,50
29	"Rally 200"	für Vespa 200 Rally VSE1T ->10824, schwarz/alu, 2 Pins, Lochabstand: 100mm, 120x15mm	93575100	26,90
30	"Rally 200"	für Vespa 200 Rally VSE1T 10824 ->, schwarz/alu, 2 Pins, Lochabstand: 110mm, 132x17mm	93575000	4,50



BESUCH UNS BEI FACEBOOK: **WWW.FACEBOOK.COM/SCOOTERSHOP** - GEFÄLLT MIR!

ALLE PREISANGABEN STAND 04/2012, INKL. 19% MWST. ZZGL. VERSAND, SIEHE LETZTE SEITE **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM**



Schriftzüge Seitenhaube

KAUF TIPP

35 

36 
Zum kleben! Ideal für alle Vespa Modelle

37 

38 

39 

Sicherungsblech
Schriftzug, 1 Stück
Art.-Nr. 18190900 **€ 0,90**



Motiv		Modell / Farbe / Befestigung / Maße	Art.-Nr	€
1	"E Vespa! V" Gepäckfach	für Vespa PK50XL FL/HP/N/Plurimatic/Automatica> Bauart XL2/XL2 Elestart/ PK125 N/XL2, schwarz/alu	25728600	8,90
2	"PK 50 SS Elestart"	für Vespa PK50 SS/Elestart, ohne Abbildung	93592100	5,90
3	"PK 50S"	für Vespa PK50 S, V5X2T, 2 Pins, Lochabstand: 80mm	93591000	4,90
4	"PK 50 XL"	für Vespa PK50 XL, alu/rot/schwarz, 2 Pins, Lochabstand: 75mm, 128x18mm	93593000	6,90
5	"PK 50"	für Vespa PK50 V5X1T, schwarz/alu, 2 Pins, Lochabstand: 80mm, 95x17mm	93589000	5,90
6	"PK 80 S Elestart"	für Vespa PK80 S/Elestart V8X5T, 2 Pins, Lochabstand: 80mm, 125x32mm	93594100	5,90
7	" PK 100 S Elestart"	für Vespa PK100 S/Elestart V9X1T, 2 Pins, Lochabstand: 80mm, 135x32mm	93594200	6,50
8	"Vespa 50N"	für Vespa PK 50-125 XL N/Nuovo, ohne Abbildung	93594900	
9	"PK 125"	für Vespa PK125 VMX1T, schwarz/alu, 2 Pins, Lochabstand: 80mm,	93595000	5,50
10	"PK 125S"	für Vespa PK125 S/Elestart/Automatica, schwarz/alu, 2 Pins, Lochabstand: 80mm, 132x17mm	93595100	6,50
11	"elestart"	für Vespa PK 50 S/Lusso/Elestart 3000001>3005233/ 125 S/Elestart 3000001>3006151, 2 Pins, Lochabstand: 71mm, 95x15mm	93594300	6,90
12	"PX 80E"	für Vespa PX80 E Lusso, Schwarz/alu/bunt, 2 PIns, Lochabstand: 105mm, 130x33mm	22673800	7,90
13	"PX 80 E Lusso"	für Vespa PX80 E Lusso (D), 2 Pins, Lochabstand: 105mm, 130x33mm	93586100	8,90
14	"P 125X"	für Vespa P125X, schwarz/alu, 2 Pins, Lochabstand: 105mm, 145x20mm	93577000	6,90
15	"PX 125 E"	für Vespa PX125E -> 200000, schwarz/alu, 2 Pins, Lochabstand: 105mm, 158x20mm	93581000	6,90
16	"PX 125 E"	für Vespa PX125 E Lusso/EFL/Arcobaleno 20001 -> schwarz/alu/bunt, 2 Pins, Lochabstand: 105mm, 135x33mm	22673600	5,90
17	"PX 125 E elestart"	für Vespa PX125 E Lusso/EFL/Arcobaleno / Elestart, schwarz/alu/bunt, 2 Pins, Lochabstand: 105mm, 135x33mm	93586400	8,50
18	"P 125 E Lusso"	für Vespa PX125 E Lusso/EFL/Arcobaleno / Elestart, alu/rot/schwarz,105mm,	93586200	6,90
19	"PX 125"	für Vespa PX125 E `98 / Millenium, silber, zum kleben	93598000	6,90
20	"PX 125"	für Vespa PX 125 2011, silber/schwarz, zum kleben, ohne Abbildung	67323400	9,90
21	"P 150 S"	für Vespa P150S, schwarz/alu, 2 Pins, Lochabstand: 105mm, 138x20mm	93584000	4,90
22	"P 150 X"	für Vespa P150X/PX150E, schwarz/alu, 2 Pins, Lochabstand: 105mm, 145x20mm	93578000	5,50
23	"PX 150 E"	für Vespa PX150E, schwarz/alu, 2 Pins, Lochabstand: 105mm, 158x20mm	93582000	5,90
24	"PX 150 E"	für Vespa PX150 E/Lusso/EFL/Arcobaleno 600001 -> schwarz/alu + bunt, 2 Pins, Lochabstand: 105mm, 140x32mm	22673900	5,90
25	"PX 150 E Lusso"	für Vespa PX150 E Lusso/EFL/Arcobaleno, 2 Pins, Lochabstand: 105mm, 140x32mm	93586300	5,90
26	"PX 150 E elestart lusso"	für Vespa PX150 E Lusso/EFL/Arcobaleno / Elestart, schwarz/alu, 2 Pins, Lochabstand: 105mm, 140x32mm	93587000	5,90
27	"PX 150"	für Vespa PX150 E `98 / Millenium, silber, zum kleben	93599000	6,90
28	"PX 150"	für Vespa PX 150 2011, silber/schwarz, zum kleben	67323500	9,90
29	"P 200 E"	für Vespa P200E VSX1T -> 16000 schwarz/alu, 105mm	93579000	7,90
30	"PX 200 E"	für Vespa PX200E VSX1T 160001 ->, schwarz/alu, 2 Pins, Lochabstand: 105mm, 162x20mm	93583000	4,90
31	"PX 200 E"	für Vespa PX200 E Lusso/EFL/Arcobaleno, schwarz/alu/bunt, 2 Pins, Lochabstand: 105mm, 145x32mm	22673500	5,90
32	"PX 200 E elestart"	für Vespa PX200 E Lusso/EFL/Arcobaleno / Elestart, schwarz/alu/bunt, 105mm, 145x32mm	22673510	5,90
33	"PX 200"	für Vespa PX200 E `98 / Millenium, Chrom, zum kleben	93601000	6,50
34	"PX 210E"	für Vespa PX210 E, schwarz/alu, 2 Pins, Lochabstand: 105mm, 157x18mm	93587500	9,90
35	"Vespa"	für Vespa PX`98/MY, Chrom, zum kleben,175x55mm	57329000	8,50
36	"Vespa"	PX`98/MY, alu matt, 2 Pins, Lochabstand: 140mm, 177x60mm	57708100	10,90
37	"Vespa"	PX 2011, passt auf für alle Vespa Modelle, Chrom, zum kleben	62052900	13,50
38	"GS"	T5 Elestart/Classic schwarz/alu	93585000	5,90
39	"T5"	T5 Elestart/Classic, schwarz/alu, 2 Pins, Lochabstand: 80mm, 100x45mm	22673700	6,50

1 

3 

4 

5 

6 

7 

9 

10 

11 

12 

13 

14 

15 

16 

17 

18 

19 

21 

22 

23 

24 

25 

26 

27 

29 

30 

31 

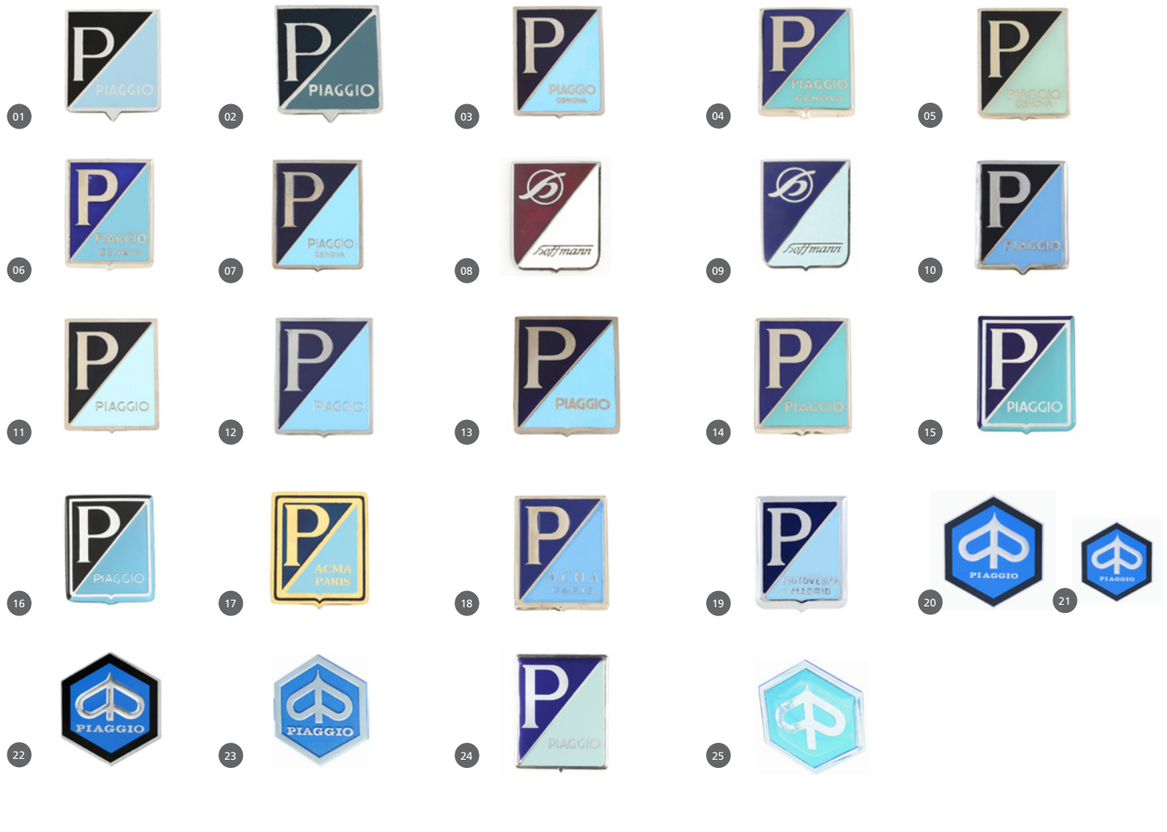
32 

33 

34 

Emblem für Kaskade

Motiv		Modell / Farbe / Befestiung / Maße	Art.-Nr.	€
1	"PIAGGIO"	für Vespa 50 N/S -> 1966/SS/90 SS/125 VMA1T, dunkelblau / Aluminium, zum Kleben / bedruckt, 24x32mm	95044400	12,90
2		50 N/S -> 1966/SS/90 SS/125 VMA1T, dunkelblau / Aluminium, zum Kleben / Schrift erhaben, 24x32mm	95044100	16,90
3	"PIAGGIO	für Vespa 98/125 V30-33/V1-15T/VM/150 VL1-2/GS VS1, hellblau / Emaille, 4 Klammern, 36x47mm	95040000	95,00
4	GENOVA"	für Vespa 98/125 V30-33/V1-15T/VM/150 VL1-2/GS VS1, aqua blau / Emaille, 4 Klammern, 36x47mm	95040100	29,90
5		für Vespa 98/125 V30-33/V1-15T/VM/150 VL1-2/GS VS1, hellgrün / Emaille, zum Kleben, 36x47mm	95041000	21,90
6	"PIAGGIO	für Vespa 125 "U", blau / bemalt, 4 Klammern / Schrift erhaben, 37x47mm	95040500	69,00
7	GENOVA"	für Vespa 125 "U", hellblau / Aluminium, zum Kleben / Schrift erhaben, 37x47mm	95040400	27,90
8	"Hoffmann"	für Vespa 125 Hoffmann, rot / Emaille, zum Kleben / Schrift erhaben,	95047000	35,00
9		für Vespa 125 Hoffmann, blau / Emaille, zum Kleben / Schrift erhaben,	95048000	35,00
10	"PIAGGIO"	für Vespa 125 VN1T, hellblau / Emaillle, 4 Klammern / Schrift erhaben, 37x47mm	95040600	69,00
11	"PIAGGIO"	für Vespa 125 VN2T/VNA/VNB, hellblau / Metall, zum Kleben / Schrift erhaben, 36x47mm	95050000	21,90
12		für Vespa 125 VN2T/VNA/VNB, dunkelblau / Aluminium, zum Kleben / Schrift erhaben, 36x47mm	95040700	26,90
13	"PIAGGIO"	für Vespa 150 VL3T/VB1T/VS2-4T, dunkelblau / Emaille, 4 Klammern, 36x47mm	95040300	95,00
14		für Vespa 150 VL3T/VB1T/VS2-4T, aqua blau / Emaille, 4 Klammern, 36x47mm	95040200	27,90
15	"PIAGGIO"	für Vespa 125 GT/Sprint/Super -> 1967 /150 VBA/VBB/GL/GS VS5/Sprint/Super ->1967 /160 GS/180SS, aqua blau /	95043000	19,90
16		Royal Plast, zum Kleben, 37x47mm für Vespa 125 GT/Sprint/Super -> 1967 /150 VBA/VBB/GL/GS VS5/Sprint/Super ->1967 /160 GS/180SS, hellblau / Aluminium, zum Kleben, 37x47mm	95043100	14,90
17	"ACMA"	für Vespa 150 GL ACMA, blau / gold Aluminium, zum Kleben / Schrift erhaben, 37x47mm	95040800	17,90
18		für Vespa 150 GL ACMA, dunkelblau / Aluminium, zum Kleben / Schrift erhaben, 37x47mm	95049100	29,90
19	"Motovespa Madrid"	für Vespa für Motovespa Madrid, hellblau/Aluminium, 4 Klammern, 37x47mm	95049800	21,90
20	"PIAGGIO 6-Eck"	für Vespa 125 GT/GTR/TS/Super 1968 -> /150 Super/Sprint 1968 -> /Sprint Veloce/Rally, blau / Aluminium, zum Kleben, 49x43mm	95094000	3,00
21	"PIAGGIO 6-Eck"	für Vespa 50 N/S 1966 -> L/R/S/Special/90 R/125 PV/ET3 für Vespa 125 GTR/TS/Sprint/V./Rally am Lenkkopf, blau / Aluminium, zum Kleben, 25x30mm	95093000	3,00
22	"PIAGGIO 6-Eck"	für Vespa PK50-125/S/ETS/P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E, blau / Aluminium, zum Kleben, 31x36mm	95091000	3,00
23	"PIAGGIO 6-Eck"	für Vespa PK50-125 XL/XL2/PX80-200E/Lusso/`98/T5, blau, zum stecken, 32x37mm	95090000	3,90
24	"PIAGGIO"	für Vespa PX125-200 MY/2011, hellblau / Aluminium, zum stecken,	57646400	6,90
25	"PIAGGIO 6-Eck"	für Vespa PK50-125 XL/XL2/PX80-200E/Lusso/`98/T5, nicht serienmässig, 32x37mm	29548600	4,90





Embleme für die Vespa 50 SS/90 SS Modelle zum anbringen an der Toolbox. Verfügbar als, Kunstharz, Wasser und Folienaufkleber. Die Kunzharzaufkleber werden bei der 2° Serie und die Wasseraufkleber speziell bei der 1° Serie angebracht. Zusätzlich gibt es noch einen Sticker aus Klebefolie. Dieser kommt aus dem Zubehör und macht sich auf dem Kühlschrank gut.

Schriftzug für Kaskade

Motiv		Modell / Farbe / Befestigung	Art.-Nr.	€
1	"PIAGGIO"	für Vespa PK50-125S, zum kleben	93561000	3,50
2	"PIAGGIO"	für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E, zum schrauben	18011511	4,50
3	"PIAGGIO"	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5, zum stecken	93560000	4,50
4	"PIAGGIO"	für Vespa PX `98/MY, champagner, zum kleben	57474002	1,90
5	"PIAGGIO"	für Vespa PX `98/MY, schwarz, zum Kleben	57474003	1,90

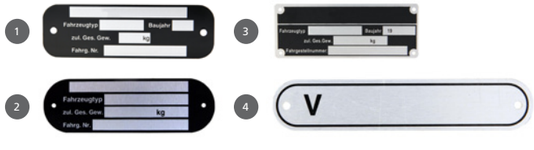




Schriftzüge universal

Spiegel-Acrylglas, zum kleben

Motiv	Maße	Art.-Nr.	€
"TUNED" classic	90x25mm	935045SC	17,90
"TUNED" altdeutsch	90x25mm	935045SA	17,90
"TUNED" modern	110x25mm	935045SM	17,90
"MODIFIED" classic	155x25mm	935043SC	17,90
"MODIFIED" altdeutsch	155x25mm	935043SA	17,90
"MODIFIED" modern	155x25mm	935043SM	17,90
"PIMPED" altdeutsch	120x25mm	935044SA	17,90
"PIMPED" classic	120x25mm	935044SC	17,90
"PIMPED" modern	125x25mm	935044SM	17,90



Embleme/Aufkleber für Toolbox

Motiv		Modell / Farbe / Befestigung	Art.-Nr.	€
1	"Super Sprint 50"	für Vespa 50 SS, Kunstharz, zum kleben, 2 Stück	95046200	49,00
2	"Super Sprint 50"	für Vespa 50 SS, Wasseraufkleber, 1 Stück,	70058700	15,90
3	"Super Sprint 50"	für Vespa 50 SS, Klebefolie, 1 Stück.,	95046400	7,90
4	"Super Sprint 90"	für Vespa 90 SS, Kunstharz, zum kleben, 2 Stück	95046100	49,00
5	"Super Sprint 90"	für Vespa 90 SS, Wasseraufkleber, 1 Stück	70058800	15,90
6	"Super Sprint 90"	für Vespa 90 SS, Wasserfolie, 1 Stück	95046300	7,90



Kaskaden Kit incl. Schriftzug/Gitter/Emblem

Modell		Art.-Nr.	€
1	für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E	J18011514	7,90
2	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5 Classic	J18011512	11,90
3	für Vespa PX `98/MY, Emblem 6-Eck, Gitter Chrom	J18011515	13,90
4	für Vespa PX, Emblem 4-Eck, Gitter Chrom	J18011516	14,90
5	für Vespa T5	J18011517	12,90

Komplette Kaskadenkits inkl. Schriftzug, Emblem und Gitter.
Im Set günstiger als einzeln.



Typenschilder		Art.-Nr.	€
1	PIAGGIO&CO, Genova, für alle italienischen Modelle, 80x25mm	11039000	8,50
2	Vespa GmbH Augsburg, für alle deutsche Modelle `58-`61, 80x30mm	11040100	9,50
3	Vespa GmbH Augsburg, für alle deutsche Modelle `62-`67	1104000	9,50
4	Fahrgestellnummer für Vespa alle deutsche Modelle `58-`72	1104100	8,90
5	Niete Befestigung Typenschild, 1 Stück	24871603	0,30







INTERVIEW MIT

Robin Davy, München

Robin Davy (Gründer der Vespa Oldtimer Freunde München) sammelt seit einem viertel Jahrhundert Vespas und alles rund um die Vespa.

Nicht ein paar Sachen die sich so über die Jahre angesammelt haben, sondern wohl eine der größten Sammlungen an Vespas und Vespa Memorabila weltweit. Teile seiner Vespa Sammlung wurden in der Vergangenheit bereits im Deutschen Museum präsentiert und auch zuhause in seiner Wohnung im Herzen Münchens dreht sich alles rund um seine große Leidenschaft. Wir haben Robin mal befragt wie es zu diesem erstaunlichen Lebenswerk kommen konnte.

Robin, was war Deine erste Vespa?

Eine PX 125 E in rot, 1983. Das Fahrzeug hab ich geliebt, 20.000km bin ich auf ihr gefahren. Das war der Start meiner Leidenschaft.

Wieviele Vespas hast Du jetzt?

Eine schwierige Frage *(lacht)*. Keine Ahnung! Ich glaube so um die 50 Stück. Es geht hier ja aber nicht um die Quantität, sondern es viel mehr um die Qualität der Vespas und auch deren spezielle Geschichte und Herkunft. Darunter ist auch zB. ein Fahrzeug englischer Produktion aus dem Jahre 1955 mit einer Laufleistung von nur 77 Meilen. Generell ist es mir wichtig, wenn möglich Vespas mit geringer originaler Laufleistung für meine Sammlung zu finden. Je mehr sich ein Fahrzeug im Originalzustand befindet (und nicht in den letzten Jahrzehnten irgendwann verbastelt wurde), desto authentischer und interessanter ist es. Auch heute noch wechsle ich bei einer entsprechenden Gelegenheit ein gutes Fahrzeug der Sammlung gegen ein noch Besseres aus. Auch wenn diese Situationen in den letzten Jahren ehrlich gesagt schon sehr selten geworden sind. So ist die Sammlung eben über die Jahre gewachsen. Du kennst das ja, die Jagd endet nie - bis ins Grab *(lacht)*.

Was war dein Schlüsselerlebnis, bei dem Du auf die Idee kamst, Vespas nicht nur als Fahrzeuge sondern als Sammelobjekte zu sehen?

Also das Schlüsselerlebnis war der Hasi (ehem. Mitarbeiter Zweirad Brückl, München, Mitglied Rollerfreunde München). Der Kupplungszug an meiner PX ist gerissen und ich wusste überhaupt nicht wo ich Hand anlegen sollte. Ich bin also zum Brückl gegangen und im Innenhof stand Hasis silberne GS mit wahnsinnig viel Chrom und Plaketten. Ich hab solche Augen bekommen! Und dann hat der Hasi seine Telefonnummer aufgeschrieben und sagte „heute abend!". Später bei ihm sagte er, seine GS sei nicht zu verkaufen aber er habe einiges andere und könne viel besorgen. Dann gingen wir in seinen Gartenschuppen, und da sah es aus wie jetzt hier! Du musst Dir vorstellen, ich hatte damals überhaupt keine Ahnung von Vespa, ich war nur ein normaler PX-Fahrer. In diesem Schuppen hat sich die Welt für mich verändert. Früher in der Schule habe ich Orden gesammelt und ich hab einen Sinn für Design und Farben. Meine Eltern sammelten Antiquitäten, den Sammelspleen hatte ich also bereits im Blut. Und dann hab ich all die bunten Plaketten an den Wänden gesehen. Ich hab sie mir alle einzeln angeschaut, das waren wie die Sekunden in denen man sich verliebt - ich und die Vespa! Ich hab dann sofort die Zeitungen gewälzt, ich wusste nichts von Märkten oder Vespa Clubs. Das war etwa 1985/86.

Was ist das Lieblingsstück Deiner Sammlung?

Natürlich die rote Sei Giorni, die lieb ich über alles. Früher war es diese Vespa 98 Erstserie mit den Druckknöpfen an der Motorbacke, aber die Sei Giorni ist einfach mein persönlicher Traum. Die ersten Male als ich in mein Museum gegangen bin hatte ich Herzklopfen. Ich fahr mit ihr auch in München. Wenn etwas passieren sollte, passiert etwas. Sie hat einen der geilsten Sounds den es überhaupt gibt. Das ist Technik von damals und der Sound von damals.

Du sammelst ja nicht nur Vespas, sondern auch alles drumrum. Pokale, Embleme usw. Gibt es denn ein Objekt, um das Du am härtesten und längsten kämpfen musstest?

Also es ist so dass mir sehr wenig geschenkt worden ist. Ich weiss immer noch wo weltweit alles ist und ich bin an 1 oder 2 Sachen dran. Es gibt 3 Regeln: 1. Geduld haben, 2. Zeit und 3. kommt man (leider) mit Bargeld am weitesten. Früher haben die Leute in Italien die Sachen für mich aufgehoben weil sie wussten dass ich vielleicht 10% mehr zu zahlen bereit bin, aber die Zeiten sind lang vorbei. Es gibt viele junge Sammler, und die sind viel hungriger, wie Wölfe. Sich heute vorzustellen, dass es einzelne Vespas gibt, die auch 25.000 € kosten, das ist Wahnsinn. Meine Eltern kapieren das nicht. Für mich ist es so: ob die Sachen hier besonders wertvoll sind oder nicht, oder ob jedes Teil hier nur 10 € Wert ist - ich könnte damit leben, ich lieb das einfach! Diese Vielfalt, diese Farbenpracht, dieses Design, dieser Idealismus, diese Zeit die die Jungs damals geopfert haben. Die Vespa war auch eine Sache um Freundschaft zu verbinden, Kontakt. Gibt es auch heute noch, ist aber anders, denn damals war die Not und der Zusammenhalt ein anderer als heute.

Es gibt wohl wenige, die das Sammeln von Vespas und Zubehör in der Konsequenz betreiben wie du das seit über 20 Jahren machst. Wieviele denkst Du spielen wie Du in der Champions League?

Das lässt sich nie nur sehr schwer sagen, da Vespa und alles was mit Vespa zu tun hat, heute einfach weltweit gesammelt wird. Das Internet hat diese Entwicklung in den letzten 10 Jahren noch stark beschleunigt. Wer heute die beste oder tollste Sammlung hat, läßt sich meiner Meinung wirklich nicht sagen. Dazu gibt es einfach viel zu viele Sammler die in Ihren Sammlungen auch sehr unterschiedliche Schwerpunkte haben. Welche Sammlung einem da am besten gefällt, hängt damit sehr davon ab, was einem selbst an Vespa am meisten interessiert. Seien es jetzt nun italienische Vespas, Vespas aus Lizenz-Produktionen, Memorabilia, etc……. Wer aber zweifellos eine herausragende Sammlung über die letzten 25 Jahre zusammengetragen hat und diese auch seit kurzem in einem eigenen Museum der Öffentlichkeit zugänglich gemacht hat, ist Mauro Pascoli aus Ravenna (Italien). Dieses Museum ist von der Vielzahl der ausgestellten Sachen schon sehr interessant und gibt einfach einen sehr umfassenden Überblick, was es damals von Vespa so alles gab. Es gibt aber auch in Italien noch etliche weitere ernsthafte Vespasammler, deren Sammlungen dann aber meist nur privat sind und dadurch nicht ganz so einfach zu besichtigen.

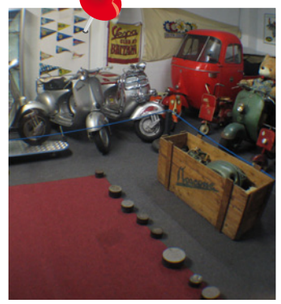
Gibt es ausserhalb Europas auch Sammler?

Ja, es gibt Sammler in Japan und USA, aber um das wirklich bewerten zu können muss man es gesehen haben, und das habe ich nicht.

Wie oft fährst Du selbst noch Vespa?

Jeden Tag wenn es geht. Also von 365 Tagen im Jahr bin ich definitiv an 300 Tagen mit der Vespa unterwegs. Auf der Weihnachtsfeier war ich der einzige der trotz Schnee und 15kg schwerem Paket mit der Vespa kam, das macht mir überhaupt nichts aus. In London bin ich an dem berühmten Freitag vor Weihnachten 2010, wo alles im Schneechaos versunken ist, mit der 180SS auf dem Gehsteig entlang gefahren. Ich und mein Freund Jim, auch auf einer 180SS, waren so 2-3 Stunden unterwegs, hat riesen Spass gemacht.

Gibt es zur Zeit ein Objekt, etwas Besonderes, dem Du hinterherjagst?



Ja, ich darf es eigentlich nicht sagen. Die Eismaschine Ape aus Enricos Vespa, eine Pentaro mit 5 Rädern.

Warum springst Du durch brennende Reifen?

Es wurde früher gemacht, diese ganze Akrobatik Show Geschichte, und die Leute haben Spass das anzuschauen. Das ist ein Zeitgeist, den wir übernommen haben. Also nicht ich, sondern der Club. Einer alleine bringt da nichts, unsere Stärke ist dass wir ein super Team sind. Wir üben eigentlich fast nie, es kommt auf die Ruhe und Konzentration der zusammen fahrenden Partner an, das gegenseitige Vertrauen. Es gab auch schon Unfälle. Ich wünschte mir dass uns Piaggio dabei etwas unterstützen würde, aber ok, wir bekommen meistens etwas Geld von den Veranstaltern und so lange wir alle Spass haben und (klopft auf Holz) nichts Ernstes passiert, machen wir weiter.

Wieviele Kilometer im Jahr legst Du zurück? Also nicht auf der Vespa, sondern um Märkte abzuklappern auf der Suche nach neuen Teilen für Deine Sammlung?

Die Frage ist geil. 50.000km definitiv. In meinem Touran oder mit Leihwagen.

Gibt es noch ein anderes Hobby das sich neben dem Sammeln für Dich erhalten hat?

Ja, Du wirst lachen, Golf ist für mich ganz wichtig. Früher habe ich mein Geld mit Tennis verdient, ich habe die erste Kinder-Tennis Schule in Deutschland gegründet. Heute ist der Stellenwert von Golf und Vespa für mich genau derselbe, wirklich. Die Vespa ist eine Droge, Golf ist genau die gleiche Droge. Wenn ich mal die Zeit habe 18 Löcher zu spielen, bin ich nach 4 Stunden einfach fix und fertig. Ein toller Sport der Spaß macht, auch wenn ich nicht so oft zum Spielen komme wie ich gerne würde. Ich glaube aber das Problem hat jeder mit seinen Hobbys……

Eine letzte Frage: wenn Du die Uhr auf null zurückstellen könntest, würdest Du nochmal mit dem Aufbau der Sammlung anfangen?

Ich würde früher anfangen zu sammeln, aber man kann die Zeit nicht zurückdrehen. Ich schau gerne zurück auf die vielen Jahre und was ich dabei mit der Vespa so alles erlebt habe. Dieses Jahr werde ich 50 und in der Hälfte dieses Lebens hat Vespa einfach eine Hauptrolle gespielt. Da sind schon sehr viele schöne Dinge passiert. Auch auf persönlicher Ebene. Aber um zurückzukommen auf die Frage, ich würde früher zu sammeln beginnen, denn vor 1980 waren die meisten Dingen denen wir heute nachjagen, noch alle umsonst, man hätte damals alles ganz einfach bekommen können *(bekommt eigenartigen Glanz in den Augen...)*.





Anbauteile Kaskaden

Anders als die älteren Vespamodelle der 60/70er Jahre, die mit einer Blechnase ausgestattet sind, haben die neueren Modelle (Vespa PK/PX) eine abnehmbare Kunststoff **Kaskade**. Diese schützt den Kabelbaum und bietet Zugang zur Hupe.

Die Kaskaden der Vespa PX/T5 Modelle können untereinander getauscht werden. Allerdings müssen Schriftzug und PIAGGIO Emblem ebenfalls gewechselt werden. Besonders beliebt bei Streetracer Umbauten ist die Kaskade der Vespa T5.

Verfügbar in Chrom, Carbon-Look oder grundiert und auch komplett als Set mit passendem Gitter, Schriftzug und Emblem. Wir können einen Großteil der Kaskaden direkt von **PIAGGIO** oder anderen qualitativ hochwertigen Zubehörlieferant anbieten.

SIP-TIPP Neuen Schriftzug und Emblem gleich mitbestellen.

SIP-COMMUNITY User „DerRollerdoktor" über Art.-Nr. 75321000: „Ausgezeichnete Passform und Verarbeitungsqualität!"

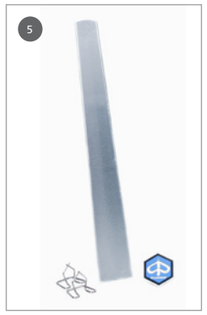
für Vespa Smallframe		Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50 Special/Elestart/SR/Sprinter, grau, PIAGGIO	75321000	9,90
2	für Vespa 50 Special V5A2T/V5A3T, passt auch für Vespa 50 Special/Elestart/SR/Sprinter, schwarz	75321500	12,90
3	für Vespa PK50-125 S/SS, schwarz	90075000	24,90
4	für Vespa PK50-125 XL/XL2/FL/HP/N/Automatica, schwarz	90072000	20,00
5	Kaskadeneinsatz inkl. Klammern/Emblem	75322000	10,70


1


2


3


4


5

für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso1°/P200E, passt auch für Vespa PX80-200E Lusso/`98/MY, Schriftzug zum Schrauben		Art.-Nr.	€
6	Carbon-Look	18011520	47,00
7	Chrom	18011510	21,90
8	grundiert	18011500	11,10
9	Emblem, PIAGGIO 6-Eck, zum Kleben	95091000	2,50
10	Schriftzug, PIAGGIO, zum Schrauben	18011511	4,50


6


7


8



9



10

für Vespa PX80-200 E Lusso/`98, passt auch für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E, Schriftzug zum Stecken		Art.-Nr.	€
11	Chrom	18031510	26,90
12	Chrom, ohne PIAGGIO Schriftzug	18031530	27,90
13	grundiert	18031500	16,90
14	schwarz, ohne PIAGGIO Schriftzug	18031550	15,90
15	Union Jack, komplett mit Gitter/Schriftzug/Emblem	18031520	75,00
16	Emblem, PIAGGIO 6-Eck, zum Stecken	95090000	4,10
17	Schriftzug, PIAGGIO, zum Stecken	93560000	4,50
18	Kaskadengitter, Chrom	27810000	7,50


11


12


13


14


15



16



17

18

für Vespa PX MY, passt auch für Vespa PX80-200/PE/Lusso, Schriftzug zum Kleben		Art.-Nr.	€
19	Carbon-Look	18031630	49,00
20	Chrom	18031610	26,90
21	grundiert, PIAGGIO	18032000	19,90
22	grundiert, komplett mit Gitter/Schriftzug/Emblem	J8701900000	29,90
23	Schriftzug, PIAGGIO, zum Kleben, schwarz	57474003	1,90
24	Emblem, PIAGGIO 4-Eck, zum Stecken	57646400	6,90
25	Kaskadengitter, Chrom	57696700	7,50


19


20

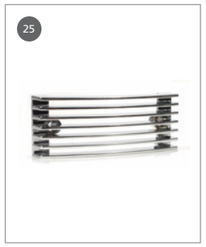

21


22

23



24


25

Kaskaden

für Vespa PX 2011, passt auch für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/		Art.-Nr.	€
26	grundiert, PIAGGIO	18031555	22,90
27	Emblem, PIAGGIO 4-Eck, zum Stecken	57646400	6,90







für Vespa T5, passt auch für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY		Art.-Nr.	€
28	Chrom	75327100	26,90
29	Carbon-Look	75327000	39,00
30	grundiert, PIAGGIO	75325000	19,80
31	grundiert, komplett mit Gitter/Schriftzug/Emblem	75320000	31,90
32	Emblem, PIAGGIO 6-Eck, zum Stecken	95090000	4,10
33	Schriftzug, PIAGGIO, zum Stecken	93560000	4,50
34	Kaskadengitter	27800000	5,50





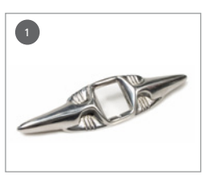




Kaskadenzierflügel

Der **Kaskadenzierflügel** muss mittels Bohrungen am Rahmen befestigt werden. Das passende Emblem gleich mitbestellen. Erhältlich für 4- oder 6-Eck-Emblem.

Kaskadenzierflügel		Art.-Nr.	€
1	18cm x 4,5cm, für Emblem Art.-Nr. 95044100	75330200	27,90
2	27cm x 6 cm, für Emblem Art.-Nr. 95094000	75330000	27,90
3	26cm x 5,5 cm, für Emblem Art.-Nr. 95043100	75330300	27,90
4	27cm x 6cm, für Emblem Art.-Nr. 95043100	75330100	27,90











Conversion Kaskade Vespa Smallframe

Mit dieser Kaskade könnt ihr jeder Vespa 50 Special etwas mehr 60`s Look einhauchen, als sie eh schon hat. Lästiges Anschweißen eines Blechteils ist hier nicht nötig, die Kaskade wird einfach mit einem Konstruktionsklebstoff angeklebt. Es wurde ein spezieller Kunststoff verwendet, auf dem Kleber/Lack, wie auch Spachtelmasse hält. Die originale Hupe kann weiterverwendet werden, muss lediglich von außen an die Kaskade montiert werden.

Erhältlich mit 4- oder 6-eckigem Emblem.

FAZIT 60`s Look ohne aufwendige Blecharbeiten.

SIP-TIPP Passendes PIAGGIO Emblem (4- oder 6-Eck), antiker Schriftzug für das Beinschild und neue Dichtung für die Hupe runden die Verwandlung ab.

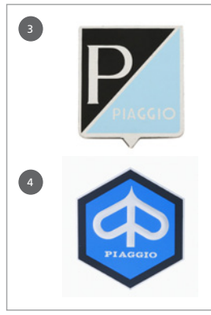
SIP-COMMUNITY User „Brian" (über Art.-Nr. 75328)
„Super Kunststoff, einfach zu bearbeiten! Passgenau!



für Vespa 50 Special/Elestart/SR/Sprinter		Art.-Nr.	€
1	Kunststoff, schwarz, 4-eckiges Emblem	75328000	49,00
2	Kunststoff, schwarz, 6-eckiges Emblem	75323000	59,00
3	Emblem PIAGGIO 4-Eck, zum Kleben	95044400	12,90
4	Emblem PIAGGIO 6-Eck, zum Kleben	95093000	2,50









Reparaturblech Kaskade

Die **Reparaturbleche Kaskade** sind der ideale Ersatz für durchgerostete Stahlkaskaden. Die Kaskaden der Smallframe Modelle eigenen sich ebenfalls, um eine Vespa 50 Special auf Blechkaskade umzurüsten. Hier könnt ihr zwischen der Version mit 4- oder 6-Eck Emblem wählen.

FAZIT Altes Blech abtrennen, neues einschweißen, verspachteln, grundieren und schon ist es wieder wie neu!

SIP-TIPP Passende Hupe, Dichtung und Emblem gleich mitbestellen.



Reparaturblech Kaskade			Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50 N/S 1966 -> L/R/S/Special/90 R/125 PV/ET3, passt auch für Vespa 50 Special	6-eckiges Emblem	75323500	65,00
2	für Vespa 50 N/S ->1966/SS/90 SS/125 VMA1T, passt auch für Vespa 50 Special	4-eckiges Emblem	75323400	65,00
3	für Vespa 125 VNA/VNB/150 VL/VB/VBA/VBB/T1-4/VGLA-B/GS VS2-5/160 GS/ACMA	4-eckiges Emblem	75323800	65,00
4	für Vespa 125 GTR/TS/150 Sprint/V/Rally	6-eckiges Emblem	75323700	65,00
5	für Vespa 125 GT/Super/150 GL/Super/180 SS	4-eckiges Emblem	75323600	65,00













Anbauteile Tanks

Tanks

Jeder, der schon mal mit Tankentroster oder Glasscherben seinen **Tank** mühsam entrostet und anschließend neu versiegelt hat, wird auf den neu aufgelegten Tank eine Lobeshymne singen. Der Aufwand des Entrostens steht in keinem Verhältnis zu dem günstigen Preis des neuen Tanks.

Besonders interessant für alle Road Dogs unter euch ist **der SIP XXL Tank**. Der Unterbau stammt von einem „PX " Tank, das Oberteil von einem Rally Tank. Dadurch erhöht sich der Tankinhalt von 7,45 auf ca. 9,5 Liter. Bei manchen Sitzbänken (GTR/Sprint/TS/PX Lusso) ist der Platz darunter sehr limitiert. Hier bitte aufpassen und die Sitzbank kontrollieren.

In Zusammenarbeit mit einem Meister in Blech-Handarbeit lassen wir die Tanks aus der **SIP Vintage** Linie in Premium-Qualität nachfertigen. Diese werden nach originalen Mustern gefertigt. Sie passen perfekt, sind grundiert und brauchen den Vergleich mit den Originalen nicht zu scheuen.

SIP-TIPP Immer noch passenden Benzinhahn, Bezinhahnhebel und Dichtung für Tank und Tankdeckel mitbestellen.

SIP-COMMUNITY **User ‚klose' (über Art.-Nr.13861720): „passt und ist vernünftig verarbeitet."**

Tanks				Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50-125/PV/ET3	PIAGGIO	mit Deckel	13861720	95,00
2	für Vespa PK50SS Automatica	-	ohne Deckel	29548200	109,00
3	für Vespa 125 V30-33/Hoffmann HA	SIP-Vintage	ohne Deckel	75207000	155,00
4	für Vespa 125 VM/VN1/Hoffmann HC/150VL1	SIP-Vintage	ohne Deckel	75207100	155,00
5	für Vespa 125 VN2/ACMA/150 VL2-3/VB1	SIP-Vintage	ohne Deckel	75207200	159,00
6	für Vespa 150 GS VS2-5T, VDTS GS/3	SIP-Vintage	ohne Deckel	52500450	159,00
7	für Vespa 160 GS/180 SS/Rally	SIP-Vintage	mit Deckel	52500480	85,00
8	für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-T4/P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E	-	mit Deckel	52500530	79,00
9	für Vespa PX80-200E/PE/Lusso`98/MY/T5, ohne Getrenntschmierung	PIAGGIO	ohne Deckel	21946720	79,00
10	für Vespa PX80-200E/PE/Lusso`98/MY/T5, mit Getrenntschmierung	PIAGGIO	ohne Deckel	22337200	109,00
11	für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-T4/PX80-200/PE/ Lusso`/98/MY/T5, ohne Getrenntschmierung	SIP XXL	mit Deckel	52500600	109,00























Reservetanks

Jeder, der seinen Aktionsradius über die Landkreisgrenzen ausdehnt und schon mal schwitzend in der Reservestellung eine Tankstelle gesucht hat, weiß einen **Reservetank** zu schätzen. Wir führen Reservetanks mit einer Füllmenge von ca. 1,5 bis 12,5 Litern.

Reservetanks im Ersatzrad wurden ursprünglich als Zubehör für die 150 GS Modelle entwickelt. Mittlerweile gibt es diese für alle offenen 10" und geschlossenen 8" Felgen. Der Reservetank wird hierbei nicht am Benzinkreislauf angeschlossen, sondern dient ähnlich wie ein Kanister nur als Zusatztank zum manuellen Nachfüllen bei geringem Benzinstand.

Für alle, die auf der Suche nach einem wahren **Reservetankmonster** sind, gibt es noch Tanks in Form von Gepäckfächern der 50 SS/90SS, „Rally", als komplettes Reserverad mit einem Tankinhalt bis zu 14 Litern oder als Sportsitzbank/Tank Kombination. Diese Tanks können mit dem Haupttank verbunden werden und verfügen über einen separaten Benzinhahn. Eine zusätzliche Benzinpumpe ist je nach Position des Tanks nötig.

FAZIT Gutes und nützliches Zubehör, das Angst vorm Ausrollen nimmt.

SIP-COMMUNITY **User ‚nilsson64' über Art.-Nr. 90824000: „Nicley done."**

Reservetank			Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50-125/PV/ET3	Toolbox 50/90SS, ca 8 Liter	90826000	255,00
2	für Vespa 50-125/PV/ET3	Sitzbank, ca. 7,5 Liter	31013000	289,00
3	Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-T4	Gepäckfach, ca 14 Liter	90824000	285,00
4	für Vespa 150 GS, passt auch für Vespa alle Modelle mit offener 10" Felge, MAURO PASCOLI	für Beinschild, ca. 5 Liter	90820000	295,00
5	für Vespa GS150 VS1-4T, MAURO PASCOLI	für Durchstieg, ca. 4 Liter	90822000*	335,00
6	für Vespa alle Modelle mit offener 10" Felge	für Reserverad, ca. 1,5 Liter	90831000	189,00
7	für Vespa alle Modelle mit geschlossener 8" Felge	für Reserverad, ca. 1,5 Liter	90831100	189,00
8	für Vespa alle Modelle	für Beinschild, ca. 10 Liter	90823000	199,00

* passt auch Vespa 150 GS VS5T























Tankdeckel

Neben dem serienmäßig verbauten **Tankdeckel**, der je nach Modell klappbar oder zum Schrauben ist, bieten wir euch noch eine abschließbare Version – wahlweise aus Kunststoff oder verchromt. Schlüssel sind immer im Lieferumfang enthalten.

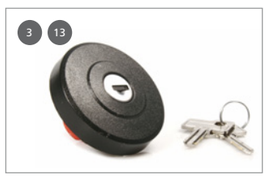
SIP-TIPP Passende Dichtung für Tankdeckel gleich mitbestellen.

	Tankdeckel	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S, Metall	71728000	15,90
2	für Vespa PK50-125 XL/XL2/Automatica, Kunststoff	24262700	11,50
3	für Vespa PK50-125 XL/XL2/Automatica, Kunststoff abschließbar	18224100	14,90
4	für Vespa PK50-125 XL/XL2/Automatica, Chrom, abschließbar	24262800	19,90
5	für Vespa 125 V1-33/VM/VN/VNA-TS/150 VL/VB/VBA-T4	18223700	8,90
6	für Vespa 125 V1-33/VM/VN/VNA-TS/150 VL/VB/VBA-T4, Chrom	18223500	16,90
7	für Vespa 125 V1-33/VM/VN/VNA-TS/150 VL/VB/VBA-T4, Chrom abschließbar	18223600	17,90
8	für Vespa 160 GS/180 SS/Rally	52500490*	12,90
9	für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E	18223700	8,90
10	für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E, Chrom	18223500	16,90
11	für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E, Chrom abschließbar	18223600	17,90
12	für Vespa PX80-200E/Lusso/˙98/MY/T5, Kunststoff	24262700	11,50
13	für Vespa PX80-200E/Lusso/˙98/MY/T5, Kunststoff abschließbar	18224100	14,90
14	für Vespa PX80-200E/Lusso/˙98/MY/T5, Chrom, abschließbar	24262800	19,90
15	Schloß universall für alle klappbaren Tankdeckel	18223650	12,90

* ohne Abbildung

















Dichtungen Tank

Dichtung zwischen Rahmen und Tank. Lieferbar aus Kork, Papier oder Gummi.
Die Papierdichtungen haben eine Stärke von ca. 1mm. Kork und Gummi ca. 4mm.



Dichtung Tank	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 V1-15/V30-33/Hoffmann HA, Papier	15980653	7,90
für Vespa 125 V1-15/V30-33/Hoffmann HA, Kork	15980670	7,50
für Vespa 125 VM/VN1/Hoffmann HC/ACMA/150 VL1, Papier	15980652	7,90
für Vespa 125 VM/VN1/Hoffmann HC/ACMA/150 VL1, Kork	15980660	7,50
für Vespa 125 VN2/150 VL2-3/VB/ACMA GL, Papier	15980651	7,90
für Vespa 125 VN2/150 VL2-3/VB/ACMA GL, Kork	15980650	7,50
für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB/VGLA-B, Papier	15980500	8,90
für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB/VGLA-B, Kork	15980550	13,90
für Vespa 125 GT-TS/150 GL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso, Gummi	15980400	6,90
für Vespa 125 GT-TS/150 GL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso, Gummi Eco	15980600	5,90
für Vespa 125 GT-TS/150 GL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso, Papier	15980654	7,90



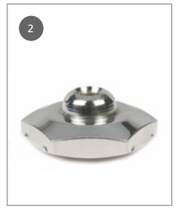
Dichtung Tankdeckel	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S, Kork	71735000*	2,90
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50-125/S	71734000	2,90
für Vespa PK50-125 XL/XL2/Automatica	21772700	2,90
für Vespa 125 V1-33/VM/VN/VNA-TS/150 VL/VB/VBA-T4/GS VS1-5/160 GS/180 SS/Rally	92220000	2,90
für Vespa 125 V1-33/VM/VN/VNA-TS/150 VL/VB/VBA-T4/GS VS1-5/160 GS/180 SS/Rally	92221000	3,90
für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E, für Tankdeckel	92220000	2,90
für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E, für Tanköffnung	92221000	3,90
für Vespa PX80-200E/Lusso/˙98/MY/T5	21772700	2,90

MITTENDRIN, STATT NIE DABEI! SIP TV AUF YOUTUBE: **WWW.YOUTUBE.COM/SCOOTERSHOP**

Kleinteile Tank

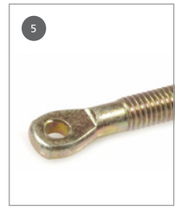
	Kleinteile Tank	Art.-Nr.	€
	Mutter für klappbare Tankdeckel:		
1	für Vespa 50-200 V50/PV/ET3/PK/S/VNA-T4/Super/TS/GT/GTR/Sprint/V/Rally/SS180/PX, schwarz	92219000	3,90
2	für Vespa 50-200 V50/PV/ET3/PK/S/VNA-T4/Super/TS/GT/GTR/Sprint/V/Rally/SS180/PX, Chrom	88881000	4,00
3	für Vespa 50-200 V50/PV/ET3/PK/S/VNA-T4/Super/TS/GT/GTR/Sprint/V/Rally/SS180/PX, flach	88880000	1,70
4	für Vespa 98/125 V1-33/VM/VN/VNA1/VNB1T/150 VL/VB/GS VS1-5	92222000	2,90
5	Schraube Tankdeckel für Vespa 50-200 V50/PV/ET3/PK/S/VNA-T4/Super/TS/GT/GTR/Sprint/V/Rally/SS180/PX	44350000	1,90
6	Splint Tankdeckel für Vespa 50-200 V50/PV/ET3/PK/S/VNA-T4/Super/TS/GT/GTR/Sprint/V/Rally/SS180/PX	10860000	1,30











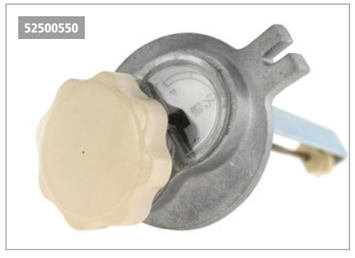


Tankuhren

Die Firmen Index und Silma waren einst die Hersteller für Vespa Tankuhren. Diese inzwischen meist sehr raren und teuren Sammlerstücke wurden neu als Repros aufgelegt. Dieses sinnvolle Accessoire, das den Tankdeckel durch einfache Montage ersetzt, wird beim Tanken mittels Schraubverschluss geöffnet.

SIP-TIPP Für die Modelle ab BJ 1951-57, V30-33, VM1-2, VN1-2, VL1-3, VB1 muss eventuell eine zweite Tankdichtung unterlegt werden.

für Vespa 125/150 V1-15/V30-33/VM1-2/VN1-2/VL1 -3/VB1/GS150/T2-3/ Hoffmann	Art.-Nr.	€
weißes Ziffernblatt	52500550	95,00
blaues Ziffernblatt, “INDEX”	52500560	145,00







Kleinteile Benzinschlauch

Nützliche **Kleinteile,** die bei einer Revision von Tank oder Benzinhahn unbedingt erneuert werden sollten.

Kleinteile Benzinschlauch	Art.-Nr.	€
Benzinschlauch Ø 6x10mm, L 1200mm, Gummi	21937900	5,90
Benzinschlauch Ø 7x12mm, L 600mm, Gummi	40280000	3,40
Benzinschlauch Ø 6x12mm, L 700mm, Stoffgewebe	41301000	6,00
Benzinschlauch Ø 8x12mm, L 700mm, Stoffgewebe	41300000	6,00
Benzinschlauch Ø 6x12mm, L 1000mm, Stahlflex	40296100	6,00
Benzinschlauch Ø 8x12mm, L 1000mm, Stahlflex	40290000	6,00
Benzinschlauchkupplung „Quick Action“, Øinnen=4mm, Øaußen=6mm	98805000	10,40
Schlauchschelle Benzinschlauch Ø 7-11mm	87018000	1,80
Schlauchschelle Benzinschlauch Ø 8-12mm	87017000	1,80
Schlauchschelle Benzinschlauch Ø 12-22mm	87015000	1,80
Schlauchklemme Benzinschlauch Ø 11mm	87019100	3,10
Schlauchklemme Benzinschlauch Ø 10-12mm,	87017100	0,90
Benzinfilter Chrom, transparent	27026600	10,20
Benzinfilter transparent, Anschluss: Ø=6mm	98803000	3,30



Benzinhähne

Wenn der **Benzinhahn** im Lauf der Jahre verdreckt und mit Rückständen zuschmiert, liefert er zu wenig Treibstoff an den Vergaser. Gerade bei Vollgasfahrten kann das schlimmstenfalls zu einem Kolbenklemmer führen. Auch ein undichter Benzinhahn hat unangenehme Begleiterscheinungen: Der Vergaser läuft unkontrolliert voll und der Roller lässt sich nur schwer starten. In beiden Fällen schafft der Austausch des Benzinhahns schnell und zuverlässig Abhilfe. Wir haben Benzinhähne für alle gängigen Small- und Largeframemodelle im Angebot. Originale Benzinhähne für Wideframe Modelle sind nicht mehr lieferbar. Hier kann man jedoch die Hähne der 60er Jahre Modelle wie VBB mit Glas/Metalfilter verwenden. Allerdings muss dazu auch ein anderer Benzinhahnhebel (siehe Tabelle) verbaut und ggf. angepasst werden. Modelle, die keine Benzinstandanzeige am Tacho haben, sind serienmäßig mit einem Benzinhahn mit Reservestellung (auf dem Benzinhahnhebel mit ‚R' gekennzeichnet) ausgestattet. Generell gilt: Hebel nach links „C" (ital. ‚chiuso' =) geschlossen, in der Mitte geöffnet, rechts „R" Reservestellung. Steht der Hebel auf „Reserve" kommt man (je nach Verbrauch) noch ca. 30km.

FAQ1T Optimaler Ersatz, wenn der originale Benzinhahn verdreckt oder undicht ist.

SIP-TIPP Ein Benzinhahnschlüssel hilft bei der Montage. Am besten gleich mit bestellen. Neuen Benzinschlauch nicht vergessen!

SIP-COMMUNITY User ‚FelixV50rundkopf ' (über Art.-Nr. 15879300): „Wenn neuer Tank dann auch neuer Benzinhahn. Alles wunderbar, Preis gut und Qualität auch."

Benzinhahn		Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125 PV/ET3,	mit Reserve	15879300	8,40
für Vespa PK50-125/S,	mit Reserve	15879300	8,40
für Vespa PK50S Lusso/SS/XL/FL/ HP/N/Rush/XL2/80S Lusso/125ETS/N/XL/XL2,	ohne Reserve	14451000	16,50
für Vespa PK50XL Plurimatic ,	ohne Reserve	14452000	19,20
für Vespa PK80/125S Automatica,	mit Reserve	21776900	18,90
Vespa 125 V30-33/VM1-2T/ 150 VL1-3T/VB1T/VGL1T	mit Reserve	15879300**	8,40
für Vespa 150 GS VS1-5T/VDTS,	mit Glasfilter	14465500*	19,00
für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-T4/GS VS1-5/160 GS/180 SS/Rally,	mit Metalfilter	14465000	15,90
für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-T4/GS VS1-5/160 GS/180 SS/Rally,	mit Glasfilter	14465500	19,00
für Vespa 125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V/Super/160 GS/180 SS/Rally,	mit Reserve	15879300	8,40
für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E,	mit Reserve	15879300	8,40
für Vespa PX80-200 E Lusso/˙98/˙MY/T5/˙11,	ohne Reserve	14450000	9,50
für Vespa Cosa 125-200/FL	ohne Reserve	14456000	12,90

* passt nur in Verbindung mit Benzinhahnhebel Art.-Nr. 14472000

** passt nur in Verbindung mit Benzinhahnhebel Art.-Nr. 14471000 (muss um ca. 25mm gekürzt werden)



Benzinhahn SIP Fastflow

Aus mehreren europäischen Rennserien sind Fahrer mit dem Wunsch auf **SIP** zugekommen, einen Benzinhahn mit mehr Durchlass zu entwickeln. Besonders in hohen Drehzahlbereichen auf der Rennstrecke oder bei Vollgasfahrten auf der Autobahn kommt es oft zu einer Unterversorgung mit Sprit. Jetzt nicht mehr. Der neue **SIP PERFORMANCE Fast Flow Benzinhahn** ermöglicht bis zu 60% mehr Spritdurchlass - je nach Benzinstand - im Vergleich zu einem Standardbenzinhahn. Innovative Grundbasis ist eine eigens neu erstellte Gussform. Nur so lassen sich zuverlässig mehr Materialstärke und dadurch auch größere Bohrungen/Durchlassdurchmesser realisieren. Darüber hinaus ermöglicht der neue Guss endlich ein Zulaufröhrchen mit einem merklich größeren Querschnitt! Das auch deutlich vergrößerte Hahnstück realisiert zusätzlich die problemfreie Weiterleitung des Treibstoffs in jeder Hebelstellung. Es wurde also nicht nur aufgebohrt, sondern wirklich alle möglichen Durchlässe vergrößert. Eine sauber abdichtende Gummidichtung umschließt die Durchlässe und eine zusätzliche Gleitscheibe sorgt für einfache und leichte Betätigung. Der mitgelieferte Benzinhahnhebel ist als Vollmetallversion ausgeführt und verchromt. Der Benzinhahn ist aufgrund seiner perfekten Verarbeitung auch ein willkommenes Premiumersatzteil für Alltagspiloten.

FAQ1T Das, was Vespa all die Jahre versäumt hat, wurde nun endlich realisiert. Egal ob in Normal- oder Reservestellung, beim SIP SCOOTERSHOP Fast Flow Benzinhahn liegt der Spritdurchlass immer deutlich über dem des Originalhahns. Durchlassdurchmesser 5,0mm, vergrößerter Hahnaustritt und Betätigungsteil, Zuflussrohr mit einem Innendurchmesser von 5,0mm, bis zu 60% mehr Spritdurchlass, leichtgängig, inkl. Dichtungen und Vollmetall Benzinhahnhebel, verchromt.

SIP-TIPP Zum De- und Montieren Benzinhahnschlüssel mitbestellen. Neuen Benzinschlauch nicht vergessen!

Check das Video im SIP Tutorial Kanal: **http://bit.ly/fastflow**

Benzinhahn	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S V1-33/VM/VN/VNA-TS/150 VL/VB/VBA-T4/GS VS1-5/160 GS/180 SS/Rally/PX/T5	15878000	17,90





KAUF TIPP

Benzinhahnhebel

Wir führen **Benzinhahnhebel** für alle Vespa Modelle. Sie unterscheiden sich in der Länge und in der Form des Kopfes. Die älteren Modelle haben standardmäßig einen Hebelkopf aus Aluminium, die jüngeren einen aus Kunststoff. Darüber hinaus gibt es noch welche mit Köpfen aus poliertem Edelstahl oder für die neueren Modelle auch mit Aluminumkopf. Die angegebene Länge bezieht sich auf die Länge der Stange bis zur Unterkante des Kopfes. Es können alle Hebel mit gleicher oder größerer Länge auf den Modellen untereinander getauscht werden.

Hinweis: Wenn ein von der Serie abweichender Tank oder Benzinhahn verbaut wird, kann der Standardhebel zu lang oder zu kurz sein. Dann einfach den entsprechenden Hebel eines anderen Modells nachbestellen.

FAQ1T Das i-Tüpfelchen einer Restauration oder Customumbaus.

SIP-TIPP Gleich den Benzinhahn, Splint und Benzinhahngummi mit austauschen. Ein schöner Chokehebel ist ebenfalls sehenswert.

	Modell	Standard Art.-Nr.	€	Zubehör Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50 V5A1T ->4218/S V5SA1T ->1829/90 V9A1T ->1799, Aluminium, L 155mm	70274000	22,00	-	-
2	für Vespa 50 V5A1T 4219 ->/N/L/S V5SA1T 1830 ->/Special/SS/SS/90 V9A1T 1800->/R/SS/100/125/PV, passt auch Vespa 50 R/125 PV ET3, Aluminium, L 200mm	98584000	14,90	-	-
3	für Vespa 50 R/Special V5B3T/125 PV/ET3, passt auch Vespa 50-125, Kunststoff, L 200mm	14466000	3,90	-	-
4	für Vespa 50 R/Special V5B3T/125 PV/ET3, passt auch Vespa 50-125, Edelstahl poliert, L 200mm	-	-	14466100	9,90
5	für Vespa PK50-125/S/SS/XL Rush/ETS, Kunststoff, L 165mm	14467000	3,90	-	-
6	für Vespa PK50-125/S/SS/XL Rush/ETS, Aluminium, L 170mm	-	-	14467100	12,90
7	für Vespa PK50-125/S/SS/XL Rush/ETS, Edelstahl poliert, L 165mm	-	-	14467200	14,90
8	für Vespa PK50 XL Plurimatic, Kunststoff, L 20mm	25694400	5,20	-	-
9	für Vespa PK80-125 S Automatica, Kunststoff, L 20mm	22582300	5,40	-	-
10	für Vespa 125 V1-15T	14480550	38,00	-	-
11	für Vespa 125 V30-33T/VM1-2T/150 VL1-3T/VB1T/VGL1T, Aluminium, L 110mm	14472000	24,00	-	-
12	für Vespa 150 GS VS1-5T/VDTS, Aluminium, L 95mm	14476000	27,00	-	-
13	für Vespa 125 VNA1-2T, passt auch für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally, Aluminium, L 150mm	14471000	22,00	-	-
14	für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally, passt auch Vespa VNA1-2T, Aluminium, L 150mm	14469000	14,90	-	-
15	für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally, passt auch Vespa VNA1-2T, Edelstahl poliert, L 145mm	-	-	14468000	12,90
16	für Vespa 125 GTR/TS/150 Sprint/V, passt auch für Vespa 125 VNA-Super/150 VBA-Super/160 GS/180 SS/Rally, Kunststoff, L 167mm	14467300	8,90	-	-
17	für Vespa 200 Rally/P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/P150S, Kunststoff, L 165mm, „C/R"	14467000	3,90	-	-
18	für Vespa 200 Rally/P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/P150S/T5, Aluminum, L 170mm, „C/R"	-	-	14467100	12,90
19	für Vespa 200 Rally/P80-150X/P200E/PX80-200E/Lusso/˙98/MY/˙11/P150S/T5, Edelstahl poliert, L 165mm, „C/R"	-	-	14467200	14,90
20	für Vespa PX80-200 E Lusso/˙98/MY/˙11, mit Getrennschmierung, Kunststoff, L 165mm, „C/A"	21787100	5,20	-	-





Anbauteile
Lüfterradabdeckungen

Die **Lüfterradabdeckung** bedeckt das rotierende Lüfterrad und verhindert dadurch, dass dieses beschädigt wird oder selbst etwas beschädigt (das Bein des Fahrers zum Beispiel). Für den deutschen TÜV ist es elementarer Bestandteil eines funktionstüchtigen Rollers. Die Abwärme, welche von Motor bzw. Zylinder entsteht, soll durch die vorbeiströmende Luft abtransportiert werden. Wer also ohne Lüfterradabdeckung unterwegs ist, läuft Gefahr den Motor zu überhitzen. Im schlimmsten Fall ist ein Kolbenklemmer/fresser die Folge. Wir haben dazu Lüfterräder für alle gängigen Small-, Wide- und Largeframe-Modelle im Angebot.

FAZIT Ein Muss für den TÜV und optisch ansprechend. Gehört an jeden Roller!

Lüfterradabdeckung Smallframe

Für die Smallframes können wir Lüfterradabdeckungen in zahlreichen Farbvariationen (schwarz, Carbon-Look, transparent sowie Edelstahl poliert) anbieten. Bei der Bestellung beachten: Abdeckung für Motoren ohne E-Start passen nicht auf Motoren mit E-Start. Andersherum können Abdeckungen für Motoren mit E-Start auch problemlos auf Modellen ohne E-Start verbaut werden. Besonderes Highlight: Die Lüfterradabdeckung Art.-Nr. 17913990 gleicht mit ihrem V-förmigen Design den Abdeckungen der V50N 1° und lässt sich problemlos auf allen Smallframes verbauen.

SIP-TIPP Farblich passende Schwingen- und Schaltrastenabdeckung machen den Look perfekt.

SIP-COMMUNITY User ‚musiq' über Art.-Nr. 17913800:
"Top. Super Aussehen, super Wirkung. Leicht zu montieren"



für Vespa Smallframe		Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50 N, V5A1T -> 92876/90 -> 22234, Edelstahl poliert	17913910	27,90
2	für Vespa 50 N 92877 ->/L/R/SS/90 SS, auch für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/ETS, ohne E-Start, Edelstahl poliert	17913990	35,00
3	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/ETS, ohne E-Start, Carbon-Look	17913600	59,00
4	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/ETS, ohne E-Start, Edelstahl poliert	17913950	66,00
5	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/ETS, ohne E-Start, schwarz	17913800	19,10
6	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/ETS, ohne E-Start, transparent/klar	17913960	49,00
7	für Vespa PK50-125 S/XL/FL/HP/N/XL2/ETS, passt auch für Vespa 50-125 PV/ET3 mit/ohne E-Start, Chrom	17913900	15,90
8	für Vespa PK50-125 S/XL/FL/HP/N/XL2/ETS, passt auch für Vespa 50-125 PV/ET3 mit/ohne E-Start, schwarz	17913700	12,90

















Lüfterradabdeckung Wide- und Largeframe

Auch für Wideframe- und ältere Largeframe Modelle haben wir eine große Anzahl unterschiedlicher Lüfterradabdeckungen im Angebot. Je nach Ausführung sind diese schwarz, silber oder aus poliertem Edelstahl. Anders als die ersten Wideframe-Modelle V1-15 & V30-33, die mit einer Seitenhaube mit Ausschnitt und einer von außen sichtbaren Lüfterradabdeckung mit Lüftungschlitzen ausgestattet sind, besitzen die VM/VM Modelle eine geschlossene Seitenhaube mit Lüftungsschlitzen. Die Lüfterradabdeckung, die sich darunter befindet, hat einen runden mittleren Ausschnitt. Während die Abdeckungen der Vespa 125 VN2T/ACMA/150 VB1T/VL1-3T/T1-3/VGL1T/GS in typischer Y-Cut Optik gefertigt sind, verfügen die Abdeckungen der 60er-Jahre-Largeframemodelle über einen großen runden Mittelausschnitt, mit der typischen Einzelstrebe unten. Für die jüngeren Largeframemodelle (PX/T5/COSA) können wir ebenfalls eine Vielzahl von Lüfterradabdeckungen in Chrom, schwarz, transparent, Edelstahl poliert und Carbon-Look anbieten.

SIP-TIPP Farblich passende Schwingen- und Schaltrastenabdeckung machen den Look perfekt.

SIP-COMMUNITY User ‚devis' über Art.-Nr. 75072000:
"ottimo, ottimo"



für Vespa Wide/Largeframe		Art.-Nr.	€
9	für Vespa 125 V1-15/Hoffmann A/B/ACMA -> 3310, silber	75203000	65,00
10	für Vespa 125 V30-33/"U"/ACMA `51 3311->11310/ACMA `52 11311->35610, silber	75203800	65,00
11	für Vespa 125 VM/VN1/Hoffmann C/ACMA 35611-> 118119, silber	75203100	65,00
12	für Vespa 125 VN2T/ACMA/150 VB1T/VL1-3T/T1-3/VGL1T/GS, mit „Y" / Loch in der Mitte, SIP-Vintage, grundiert	75079000	45,00
13	für Vespa 125 VN2T/ACMA/150 VB1T/VL1-3T/T1-3/VGL1T/GS, mit „Y", SIP-Vintage, grundiert	75076000	45,00
14	für Vespa 125 VM/VN/150 VB1/VL/ACMA GL/GS VS1-5, nicht serienmäßig, silber	75074000	59,00
15	für Vespa 125 VM/VN/150 VB1/VL/ACMA GL/GS VS1-5, nicht serienmäßig, Edelstahl poliert	750740CR*	59,00
16	für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR/GTR/Super/150 VBA/VBB/GL/Sprint/Super/T4, schwarz, 1-Strebe	75073000	12,50
17	für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR/GTR/Super/150 VBA/VBB/GL/Sprint/Super/T4, Edelstahl poliert, 1 Strebe	75072000	25,00
18	für Vespa 160 GS/180 SS, SIP-Vintage, silber, SIP-Vintage	75078000*	95,00
19	für Vespa 180/200 Rally VSD/VSE, schwarz, SIP-Vintage	75075200*	59,00

* ohne Abbildung



















Oldie Style



GS Style



Lüfterradabdeckung „GS“ & „Oldie Style“

Oft werden Oldies mit PX-Motoren ausgestattet um sie tourentauglich zu machen. Auch in der SIP 180 SS und 160 GS sind roadgetunte PX Lussomotoren verbaut. Damit sind auch lange Strecken stressfrei zu bewältigen. In der SIP-VINTAGE Linie haben wir nun PX **Lüfterradabdeckungen** in ‚GS150-Style‘ (mit Y-Ausschnitt) und ‚Oldie Style‘ (mit einer Strebe) produzieren lassen. Damit wird der im Oldie verbaute PX-Motor noch mehr getarnt und ein schönerer Vintage-Look erreicht. Die Lüfterradabdeckungen sind für Motoren mit und ohne E-Start in Chrom, schwarz oder lackierfertiger Grundierung erhältlich. Natürlich sind die Abdeckungen nicht nur für umgerüstete Oldies geeignet, sondern wirken auch auf der PX als besonderer Eyecatcher.

FAZIT Tarnen und Täuschen. Perfektes Optik-Finish für Oldies mit PX Motor.

SIP-TIPP Um die Illusion perfekt zu machen, den verräterische PX-Kickstarter durch einen Umrüstkickstarter im Oldie Style (Art.-Nr. 75122000) ersetzen.

Lüfterradabdeckung „GS“ & „Oldie Style“ für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/`11/MY	Art.-Nr.	€
für Vespa PX80-200/PE Lusso/Cosa/Rally, ohne E-Start, Chrom, „Oldie Style“	75075100	56,00
für Vespa PX80-200/PE Lusso/Cosa/Rally, ohne E-Start, schwarz, „Oldie Style“	75075200	59,00
für Vespa PX80-200/PE Lusso/Cosa/Rally, ohne E-Start, grundiert, „GS 150 Style“	75077100	50,00
für PX80-200 PE/Lusso/`98/MY/`11/Cosa, mit E-Start, Chrom, „Oldie Style“	75075300	59,00
für Vespa PX80-200 PE/Lusso/`98/MY/`11/Cosa, mit E-Start, schwarz, „Oldie Style“	75075400	59,00
für Vespa PX80-200 PE/Lusso/`98/MY/`11/Cosa, mit E-Start, grundiert, „GS 150 Style“	75077000	50,00

Lüfterradabdeckung PX80-200/PE/Lusso

	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa	Art.-Nr.	€
1	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/Cosa, ohne E-Start, Carbon-Look	75071200	39,00
2	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/Cosa, ohne E-Start, Chrom	75070000	14,90
3	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/Cosa, ohne E-Start, schwarz	75600000	11,90
4	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/Cosa, ohne E-Start, transparent/klar	75071300	49,00
5	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11/Cosa, mit E-Start, Carbon-Look	28562000	39,00
6	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11/Cosa, mit E-Start, Chrom	28560800	22,90
7	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/`11/Cosa, mit E-Start, schwarz	28560700	17,90
8	für Vespa PX80-200 PE/Lusso/`98/MY/`11/Cosa, mit E-Start, transparent/klar	28563000	49,00
9	für Vespa T5, Carbon-Look	23515900	49,00
10	für Vespa T5, Edelstahl poliert	23515700	29,00
11	für Vespa T5, Edelstahl schwarz	23515600	24,90
12	für Vespa T5, Edelstahl transparent/klar	23515800	49,00

















transparent

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM STRAßENVERKEHR UND AUF ÖFFENTLICHEN STRAßEN! SIP TEILE NUR ZUR VERWENDUNG AUF RENNSTRECKEN! WWW.YOUTUBE.COM/SCOOTERSHOP



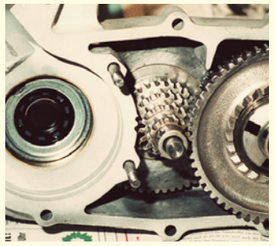
Vespa Reanimation

Modell: Vespa GS3
Baujahr: 1960
Besitzer: Rüdiger W. Utermark

„1997 bei flackerndem Licht in einer Tiefgarage war nicht allzuviel schlimmer zu erkennen, mich hat zwar der verklebte Gummibelag auf dem Bodenblech gewundert…, aber letztendlich wollte ich die Vespa sowieso neu aufbauen und machte den Kauf bei einem Kirchenhistoriker in München perfekt. Beim Entkernen stellte sich jedoch schnell heraus, was es mit dem verklebten Werk auf sich hatte. Den Erstbesitzer schien wohl ein Hessischer Teufel geritten zu haben, als er dem Rahmen unterm Gummibelag ein ordentlich großes Trapez auf gröbste Art mit einem ca. 17mm Bohrer entnommen hat. Ja super, so ein D…, was soll das sein, ein Schmugglerfach…oder was weiß ich, auf jeden Fall verging mir bei so einem massiv bearbeiteten Rahmen die Schrauber-Lust. Nach langer Suche erwarb ich 2001 bei einem begnadeten Vespaschrauber aus Wilhelmshafen einen original Ersatzteilrahmen einer GS3. Von diesem Zeitpunkt an machte die Aufbauarbeit Spaß und es ging dank SIP schnell bergauf mit der Vespa und deren Reanimation im Jahr 2002.“



Viel Mühe steckt bei diesem äußerst sauber und liebevoll aufgebauten Klassiker in jedem Detail. Feinste Motorenbearbeitung à la Porsche gestrahlter Gehäuseteile oder mit Perlonbürsten instandgesetzter Sitzfederung, wie auch die original Einschichtlackierung geben der GS3 mit Recht den Eintrag in das Vespa-Veteranen-Register mit der Kategorie 1 (neu bzw. besser als neu). Gratulation vom SIP-Team an Rüdiger, zu diesem wunderschönen Klassik Roller – wir haben wie immer gerne weitergeholfen.





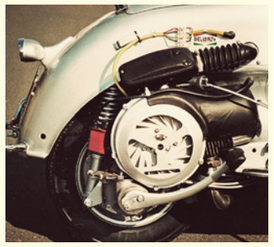






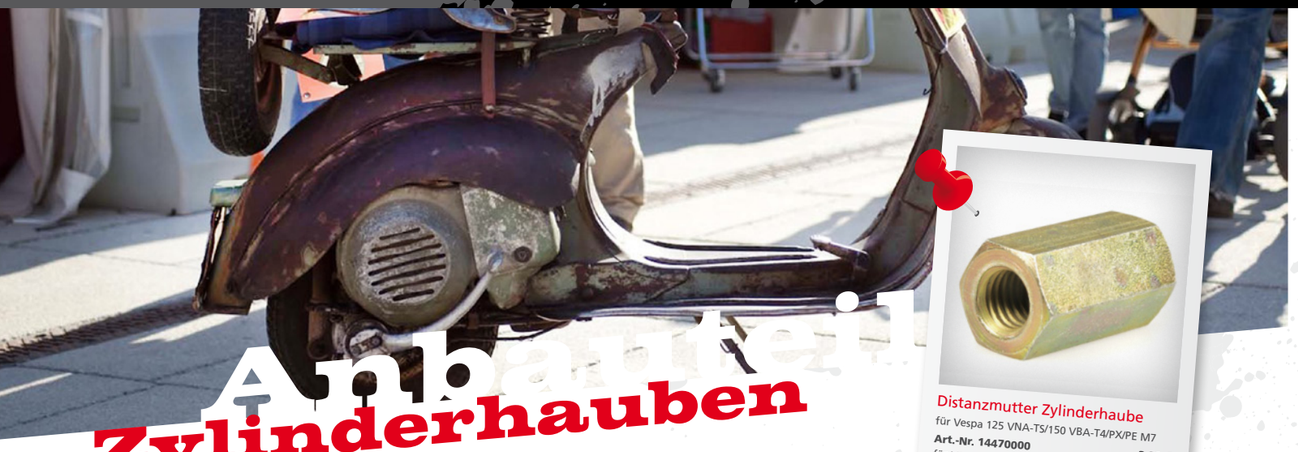
Kein Museumsteil – die GS3 meistert jede Menge Dauereinsatz auf Oldtimer Rallyes mit Bravour!







ALLE PREISANGABEN STAND 04/2012, INKL. 19% MWST. ZZGL. VERSAND. SOWIE LETZTE SEITE. WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM



Anbauteile Zylinderhauben

Distanzmutter Zylinderhaube
für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-T4/PX/PE M7
Art.-Nr. 14470000 **3,20 €**
für Vespa 160GS/180SS/200 PX/PE
M8, Art.-Nr. 15239000 **2,60 €**

Zylinderhauben

Da der Vespamotor in der Regel von einer Seitenhaube bedeckt ist, kann er nicht vom Fahrtwind gekühlt werden und benötigt eine Zwangskühlung. Neben den wärmeableitenden Kühlrippen des Zylinder(kopf)s und dem Lüfterrad spielt die **Zylinderhaube** dabei eine entscheidende Rolle. Sie führt und verteilt die vom Lüfterrad kommende Luft (die über Lüfterradabdeckung und einen Luftkanal am Motorblock in Richtung Zylinder geleitet wird) und stellt damit eine ausreichende Kühlung von Zylinder, Zylinderkopf und Auslass sicher. Fährt man ohne Zylinderhaube, kann der Motor leicht überhitzen und ein Klemmer lässt nicht lange auf sich warten. Wie die Wideframemodelle, besitzen auch die 1° Serie der Vespa 50 N und die Largeframe-Modelle der 60/70er Jahre eine Zylinderhaube aus Metall. Die Zylinderhauben der übrigen Small- und Largeframemodelle sind aus Kunststoff gefertigt und neben klassischem Schwarz auch in einer breiten Farbpalette von Carbon-Look bis hin zu Edelstahl poliert und Chrom-Optik lieferbar. Ein besonderer Eyecatcher ist dabei die transparente Smallframe-Zylinderhaube (Art.-Nr. 15073980), die einen ungehinderten Blick auf den Zylinder gestattet.

SIP-TIPP Wird eine Smallframe auf 125ccm umgerüstet, benötigt sie die Abdeckung der 125 ET3 (Art.-Nr. 15073900). Am besten gleich mitbestellen

SIP-COMMUNITY User „gigxy" (über Art.-Nr. 15073900) „passt und sitzt sehr gut"

Zylinderhaube Smallframe		Art.-Nr.	€
für Vespa 50 N -> 92876/S -> 15234, 1° Serie	Metall	13926151	79,00
für Vespa 50 N 92877->/L/ R/S/Special/SS/PK50/S/Lusso/SSXL/2/FL/N/Rush	Kunststoff, schwarz	13926100	12,90
für Vespa 50 N 92877->/L/ R/S/Special/SS/PK50/S/Lusso/SS/XL/2/FL/N/Rush	Kunststoff, Chrom	13926150	25,90
für Vespa 125 PV/ET3/PK125 S/N/ETS/XL/XL2, passt auch für Vespa 90/SS	Kunststoff, schwarz	15073900	11,90
für Vespa 125 PV/ET3/PK125 S/N/ETS/XL/XL2, passt auch für Vespa 90/SS	Kunststoff, Chrom	15073950	45,00
für Vespa 125 PV/ET3/PK125 S/N/ETS/XL/XL2, passt auch für Vespa 90/SS	Carbon-Look	15073970	65,00
für Vespa 125 PV/ET3/PK125 S/N/ETS/XL/XL2, passt auch für Vespa 90/SS	transparent	15073980	49,00



13926151



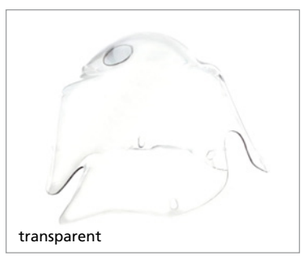
15073900



15073970



15073980



transparent

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Zylinderhauben

Ein besonderes Highlight sind die **Zylinderhauben** für die Vespa V1-15, V30-33 und VM/VN aus der SIP Vintage Serie. Sie werden in Kleinserie aus Aluminium gefertigt und überzeugen durch eine tadellose Verarbeitung, die dafür sorgt, dass sie den Vergleich mit dem Original nicht zu scheuen brauchen. Auch etwas günstiger in einer soliden Reproqualität aus Blech erhältlich.

Zylinderhaube Wideframe		Art.-Nr.	€
für Vespa 125 V1-15/Hoffmann AB/ACMA 50`	Aluminium, SIP Vintage	75202000	99,00
für Vespa 125 V30-33/VU/ACMA 51`- 52`	Aluminium, SIP Vintage	15074700	99,00
für Vespa 125 V30-33/VU/ACMA 51`- 52`	Metall, Repro	15074710	69,00
für Vespa 125 VM/VN1/Hoffmann HC/ACMA 53`- 54`	Aluminium, SIP Vintage	75202100	99,00
für Vespa 125 VM/VN1/Hoffmann HC/ACMA 53`- 54`	Metall, Repro	75202200	69,00
für Vespa 125 VN2/150 VL/VB/T1-3 (D)/ACMA GL,	Metall silber	15074100	69,00
für Vespa 125 VN2/150 VL/VB/T1-3 (D)/ACMA GL,	Metall, Edelstahl poliert	15074150	65,00
für Vespa 150 GS VS1-5, GS/3	Metall, SIP Vintage	15074500	95,00

75202000



15074100



15074150



15074700



75202100



15074500



Zylinderhaube Largeframe		Art.-Nr.	€
für Vespa 125 VNB/GT/GTR/Super/TS/150 VBA/VBB/GL/VGLA-B/Sprint/V./Super	Metall, schwarz	19029900	59,00
für Vespa 125 VNB/GT/GTR/Super/TS/150 VBA/VBB/GL/VGLA-B/Sprint/V./Super	Edelstahl, poliert	19029300	79,00
für Vespa 125 VNB/GT/GTR/Super/TS/150 VBA/VBB/GL/VGLA-B/Sprint/V./Super	Kunststoff, Chrom	19029000	35,00
für Vespa PX80-150/PE/Lusso/Cosa	Kunststoff schwarz	19028200	9,50
für Vespa PX80-150/PE/Lusso/Cosa	Carbon-Look	19028000	45,00
für Vespa PX80-150/PE/Lusso/Cosa	Edelstahl, poliert	19029700	79,00
für Vespa 180-200 Rally/PX200/PE/Lusso/Cosa	Kunststoff, schwarz	19028300	12,90
für Vespa 180-200 Rally/PX200/PE/Lusso/Cosa	Carbon-Look	19029200	45,00
für Vespa 180-200 Rally/PX200/PE/Lusso/Cosa	Edelstahl, poliert	19028600	75,00
für Vespa 180-200 Rally/PX200/PE/Lusso/Cosa	Kunststoff, Chrom	19029100	40,00
für Vespa 160 GS/ 180 SS	Metall, SIP Vintage	19028500	99,00
für Vespa 125 T5	Kunststoff, schwarz	23321700	17,90
für Vespa 125 T5	Carbon-Look	23321800	42,00

19028200



19028600



19028500



23321800



ALLE PREISANGABEN STAND 04/2012, INKL. 19% MWST. ZZGL. VERSAND, SIEHE LETZTE SEITE **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM**

SIP Team Vespa Trip „Tuscany Affair"

Es ist schon manchmal wundersam, wie das Schicksal die verschiedensten Menschentypen zusammen bringt und das, wie in unserem Fall nur aus einem Grund – der Liebe zur Vespa. Es gibt vermutlich auch nur Wenige, die sich spontan einer 2200 km Tortour in fünf Tagen über den Reschenpass, das Stilfser Joch, den Gavia Pass, nach POLINI City Bergamo, die Küste entlang nach La Spezia, Pontedera (der Heimat von PIAGGIO), Pisa und zurück über Modena, den Lago di Garda, über den Brenner zum SIP SCOOTERSHOP Headquarter nach Landsberg am Lech anschließen würden. Zwölf Reiter, allesamt SIP Team Mitglieder, machten sich also hoch motiviert am 12.07.2011 um ca. 8:55 Uhr auf den Weg ins Ungewisse. Nur eins war klar, die Kisten mussten den ungewöhnlichen Anforderungen standhalten, um ein unvergessliches Erlebnis zu gewährleisten. Die ersten 200 km verliefen problemlos, bis wir am Hotel Erika in Tirol kurz vor der Grenze zu Italien unseren ersten Brakedown hatten. Der Motor wollte kein Gas mehr annehmen, also wurden der Vergaser und die Zündgrundplatte getauscht. Diagnose: Patient stabil, aber immer noch schwach. Zylinder runter. Glatter Durchschuss des Kolbens, Drehschieber noch in Ordnung. Nach weiterer Verarztung machten wir uns erneut auf den Weg, das 2757m hohe Stilfser Joch zu bezwingen, doch strandeten wir letzten Endes bei Wein aus dem Tetra-Pak in der Garage einer Pension, die uns die Nacht über Unterschlupf bot. Bei erneuter Operation am offenen Herzen wurde der platte Kulu-Wellendichtring erneuert. Patient lebt.

Beflügelt vom reichhaltigen Frühstück erreichten wir am nächsten Tag Bergamo, die Heimat von POLINI, die uns erstmalig ihren neuen 210ccm Alu-Zylinder präsentierten, eine kleine Führung durch die Produktion boten und obendrein über Nacht die letzten Problemchen aus der getrennt geschmierten PX zauberten. Danke hierfür! Bis zum Abend fuhren wir die Küste entlang nach Forte dei Marmi. Dort wurden wir vom Vespa Club Massa herzlich in Empfang genommen und quasi mit Club-Merchandise überhäuft.

Ein Highlight jagte das Nächste und wir besichtigten am Folgetag die heiligen Hallen von PIAGGIO und durften die Produktionsstraßen der Vespa LX, GTS und der neuen alten PX bestaunen. In zwei Schichten arbeiten 35 Monteure ca. vier Stunden bis zur Fertigstellung der PX und dem ersten Probelauf. Diese heiligen Hallen zu betreten war für uns alle ein unvergessliches Erlebnis. Am Abend eine satte Arschbombe ins Meer bei Pisa und eine erstklassige Karaoke-Performance unseres Wareneingangleiters, der sich definitiv Gedanken über einen Branchenwechsel machen sollte.

Am Morgen darauf führte unser Weg am schiefen Turm von Pisa vorbei zu einem kurzen Stop bei Ferrari in Maranello. Auf Grund einer geplatzten Kupplung teilte sich die Gruppe in zwei Lager auf, die eine feierte Seniorenparty in Pavullo nel Frignano, die andere schlürfte Aceto Balsamico in Modena. Von dort aus ging es dann wieder vereint an den Lago di Garda, Sonne tanken, relaxen und gut essen.

Die Rückfahrt von Garda nach Landsberg am Lech verlief problemlos und doch wurden alle Protagonisten erneut getauft. Das Herz schlägt Vespa überall auf der Welt und alle Teilnehmer der diesjährigen Toscana Tour sind mit Sicherheit auch im nächsten Jahr wieder mit am Start, wenn es heißt „AB" und „MOTOR AN!!", Gentlemen start your Engine!

In diesem Sinne, Christian / SIP Scootershop.

Alle Bilder und ein Video
von unserer Tour findet ihr hier:
http://tinyurl.com/tuscanytour


















Anbauteile
Sitzbänke

Meist sind alte Vespas schon jahrelang der Witterung ausgesetzt gewesen. Vom Blizzard bis zum Wüstensturm fegt so ziemlich alles über einen Roller. Dabei werden besonders die Sitzbänke stark in Mitleidenschaft gezogen. Sie bleichen aus, werden porös und reißen schließlich ein. Der Schaumstoff saugt sich mit Feuchtigkeit voll und beschert euch bei jedem Ausritt ein nasses Hinterteil. Spätestens dann wird es Zeit für eine neue Sitzbank.

Die Sitzbankentriegelung funktioniert entweder über ein Schloss oder einen Hebel/Druckknopf am Sitzbankende. Für den 2-Mann-Betrieb ist vom Gesetzgeber ein Halteriemen/Haltegriff für den Sozius vorgeschrieben. Dieser ist bei allen Bänken vormontiert, die für den 2-Mann-Betrieb zugelassen sind.

Alle **Sitzbänke** der gleichen Modellreihe sind untereinander austauschbar. Das heißt, ihr könnt eine Sitzbank, die original auf der Vespa `98/MY verbaut wurde auch auf allen anderen PX/PE Modellen montieren. Das gilt ebenfalls für alle Smallframe Modelle. Runter mit der Monositzbank und gegen eine Doppelsitzbank getauscht, findet auch der Sozius genügend Platz. Ob man aber nun eine GS Sitzbank auf eine PX schraubt, bleibt euch überlassen.

Um euch die Auswahl bei einer Restauration zu erleichtern, ordnen wir jedem Teil die Modellbezeichnung zu, in der die Fahrzeuge genannt werden bei denen das Teil ursprünglich verbaut wurde.

Sitzbänke von **PASCOLI** wie auch **PIAGGIO** glänzen durch hochwertige Verarbeitung und entsprechen dem Original nahezu vollständig in Form und Farbe. Perfekt gearbeiteter Federkern mit dicker Schaumstoffmatte für hohen Sitzkomfort, sauberer Nahtverlauf und hochwertiger Sitzbankbezug. Erste Wahl für eine Restauration im Originalzustand. Sitzbänke für 150/160GS, 180SS und T5 Modelle sind nicht mehr von PIAGGIO verfügbar. Hier liefern wir Erstausrüsterqualität made in Italy! PIAGGIO verwendete bei allen Modellen bevorzugt dunkelblau und schwarz.

Für alle, die es lieber etwas günstiger möchten und denen eine Originalsitzbank zu teuer ist, bieten wir alle gängigen Sitzbänke aus dem Zubehör als Nachbau an. Diese unterscheiden sich vom Original nur in kleinen Details wie Nahtverlauf und Dicke der Schaumstoffmatte für den Federkern. Unser Favorit für jeden, der auf der Suche nach einer günstigen Sitzbank ist. Alle Sitzbänke sind aus hochwertigem, witterungsfestem Kunstleder gefertigt. Falls zur Montage ein anderer Sitzbankzapfen nötig ist wird dieser mitgeliefert.

Sitzbank PASCOLI

für Vespa 50SS/90SS

dunkelblau, Keder hellgrau,
Art.-Nr. 75504000 **€ 399,00**

Sitzbankbezug für Toolbox
dunkelblau
Art.-Nr. 75506000 **€ 45,00**





Sitzbank

für Vespa 50SS/90SS

dunkelblau / Keder hellgrau
Art.-Nr. 75507100 **€ 199,00**

schwarz / Keder dunkelgrau
Art.-Nr. 75507000 **€ 139,00**

Sitzkissen für Toolbox schwarz
Art.-Nr. 75506200 **€ 49,00**







für Vespa 50-125 PV/ET3

Monositzbank PASCOLI / Repro

für Vespa 50 Special/R, passt auch für Vespa 50-125/PV/ET3

Der Klassiker unter den Monositzbänken für alle Vespa 50-125/PV/ET3 Modelle. Von vielen irrtümlicherweise als Sportsitzbank betitelt, wurde sie serienmäßig auf der Vespa Special/R verbaut, da in Italien motorbetriebene Fahrzeuge mit 50ccm nur als Einsitzer zugelassen waren.

Monositzbank PASCOLI (Herst. PIAGGIO)

1. schwarz / Keder hellgrau	Art.-Nr. 75501400	**€ 129,00**

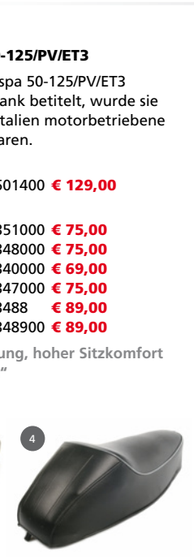
Monositzbank Repro

2. beige / Keder weiss	Art.-Nr. 75351000	**€ 75,00**
3. braun / Keder weiss	Art.-Nr. 75348000	**€ 75,00**
4. schwarz / Keder grau	Art.-Nr. 75340000	**€ 69,00**
5. weiss / Keder schwarz	Art.-Nr. 75347000	**€ 75,00**
6. weiss / Keder schwarz, Tricolory Italy	Art.-Nr. 753488	**€ 89,00**
7. schwarz / Keder grau, Tricolory Italy	Art.-Nr. 75348900	**€ 89,00**

SIP-COMMUNITY: User ‚scootereast': „Sehr gute Verarbeitung, hoher Sitzkomfort und klasse Sportoptik. Unbedingt empfehlenswert!"















Sitzbank PASCOLI

für Vespa 50 N/L/90

dunkelblau / Keder hellgrau,
Art.-Nr. 75501300 **€ 169,00**

passt auch für Vespa 50-125/PV/ET3



Sitzbank PASCOLI

für Vespa 125 PV

mit Halteriemen
dunkelblau / Keder hellgrau
Art.-Nr. 7550110 **€ 159,00**

passt auch für Vespa 50/ET3



Sitzbank PASCOLI

für Vespa 125 ET3

mit Halteriemen / mit Schloss,
dunkelblau, Art.-Nr. 75500300 **€ 169,00**

passt auch für Vespa 50-125/PV



Sitzbank PIAGGIO

für Vespa 125 ET3

mit Halteriemen / ohne Schloss
dunkelblau, Art.-Nr. 18014600 **€ 119,00**

passt auch für Vespa 50-125/PV



für Vespa 50-125 PV/ET3

Sitzbank

für Vespa 125 ET3

mit Halteriemen / mit Schloss
weiss Art.-Nr. 75500100 **€ 79,00**
schwarz Art-Nr. 75500000 **€ 79,00**

passt auch für Vespa 50-125/PV



Sitzbank PASCOLI

für Vespa 50-125/PV/ET3

mit Halteriemen
dunkelblau / Keder hellgrau,
Art.-Nr. 75501100 **€ 159,00**



Sitzbank

für Vespa 50-125/PV/ET3

mit PIAGGIO Schriftzug

schwarz / Keder hellgrau,
ohne Halteriemen
Art.-Nr. 75342000 **€ 79,00**

schwarz / Keder hellgrau,
mit Halteriemen
Art.-Nr. 75501200 **€ 79,00**





Sitzbank

für Vespa 50-125/PV/ET3

mit Halteriemen

schwarz, Keder dunkelgrau
Art.-Nr. 75501000 **€ 79,00**



KAUF TIPP

Sitzbankbezüge Smallframe

Oft ist beim 30 Jahre alten Scheunenfund zwar das Sitzbankgestell noch in Ordnung, der Bezug allerdings hat seine besten Zeiten schon hinter sich. Abgewetzte Oberflächen und eingerissene Nähte sind aber auch selbst bei einer Patina Kiste nicht cool und sollten gegen einen neuen Sitzbankbezug getauscht werden. Mit wenigen Handgriffen gewechselt, wirkt die Sitzbank wie neu.

Bezüge von **PASCOLI** wie auch **PIAGGIO** glänzen durch hochwertige Verarbeitung und entsprechen dem Original nahezu vollständig in Form und Farbe. Erste Wahl für eine Restauration im Originalzustand. Bei Wideframe Modellen verwendete PIAGGIO bevorzugt dunkelgrün und schwarz, bei späteren Largeframe und Smallframe Modellen kamen dunkelblau und schwarz zum Einsatz.

Wer es lieber etwas günstiger möchte, greift auf die Ausführung aus dem Zubehör zurück. Diese unterscheidet sich oft nur in kleinen Details wie Nahtverlauf oder Kederstärke.



Sitzbankbezug Smallframe	Hersteller	Farbe	Keder	Riemen	Art.-Nr.	€
für Vespa SS50/90 inkl. Sitzkissenbezug für Toolbox	Pascoli	schwarz	grau	-	75508000	115,00
für Vespa 50 Special/R, Monositzbank, mit PIAGGIO Schriftzug	Pascoli	schwarz	grau	-	79012300	59,00
für Vespa 50 Special/R, Monositzbank	-	schwarz	grau	-	75340100	39,00
für Vespa 50 Special/R, Monositzbank, mit Gummizug	-	weiss		-	75340200	29,00
für Vespa 50-90/N/L, Länge: 62cm	Pascoli	schwarz	grau	-	79012400	59,00
für Vespa 125 ET3, mit PIAGGIO Schriftzug	Pascoli	schwarz	-	-	79012200	69,00
für Vespa 125 ET3, ohne Schloss	-	schwarz	grau	x	75500700	35,00
für Vespa 125 ET3, mit Schloss	-	schwarz	schwarz	x	75500200	39,00
für Vespa 50-125/PV, Länge: 57cm	-	schwarz	grau	x	79012100	49,00
für Vespa 50-125/PV, Länge: 57cm	-	schwarz	grau	-	75342100	39,00
für Vespa 50-125/PV, mit Gummizug	-	schwarz	-	-	79003100	39,00
für Vespa PK/S/SS /Lusso, mit Gummizug	-	schwarz	-	x	75591300	39,00

x = Halteriemen im Lieferumfang enthalten

für Vespa PK50-125

Sitzbank PK

für Vespa PK50-125/S/ETS

PIAGGIO, ohne Schloss
schwarz, Art.-Nr. 21936800 **€ 127,00**

Repro, mit Schloss
schwarz, Art.-Nr. 75591000 **€ 95,00**





Sitzbank PK

für Vespa PK50-125/S/XL/ETS

mit Halteriemen / mit Schloss
schwarz, Art.-Nr. 75596000 **€ 89,00**
elfenbein, Art.-Nr. 75596100 **€ 89,00**





Sitzbank Mono PK

für Vespa PK50-125/S

schwarz, Art.-Nr. 75595000 **€ 95,00**



Sitzbank PK

für Vespa PK50-125/XL N/FL/HP/N/XL2/ Plurimatic/Automatica

mit Halteriemen / mit Schloss
schwarz, Art.-Nr. 75598000 **€ 89,00**



Sitzbank PK

für Vespa PK50-125/S/XL/Plurimatic/Automatica

mit Halteriemen / mit Schloss
schwarz, Art.-Nr. 75592000 **€ 95,00**



Sitzbank PK

für Vespa PK50-125/S/XL/Plurimatic/Automatica/ETS

mit Halteriemen / mit Schloss
schwarz, Art.-Nr. 75597000 **€ 89,00**
weiss, Art.-Nr. 75597100 **€ 89,00**

SIP-COMMUNITY User ‚Piontek':
„Die Optik und die Qualität überzeugen. Schöner wie das Original."





Sitzbank PK

für Vespa PK50-125/XL N/FL/HP/N/XL2/Plurimatic/Automatica

mit Halteriemen / mit Schloss
schwarz, Art.-Nr. 75594000 **€ 85,00**

SIP-COMMUNITY User ‚Damboeck':
„Ich muss schon sagen die Sitzbank passt ausgezeichnet. Habe lange gesucht aber bei SIP die richtige gefunden und kann man nur weiter empfehlen."



Sitzbank PK

für Vespa PK50-125/XL N/XL//N/Plurimatic/Automatica

mit Halteriemen / mit Schloss
schwarz, Art.-Nr. 75599000 **€ 95,00**



für Vespa Largeframe

Sitzbank für Vespa 150 GS

für Vespa 150 GS VS1

dunkelgrün,
Art.-Nr. 75511000 **€ 279,00**

für Vespa 150 GS VS2-4

dunkelblau,
Art.-Nr. 75512000 **€ 279,00**

für Vespa 150 GS VS5

dunkelblau / Keder hellgrau
Art.-Nr. 75512500 **€ 279,00**







Sitzbank

für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR/Super/ TS/150 VBA/VBB/GL/Sprint/V/Super/T4

mit Halteriemen
dunkelblau / Keder hellgrau
Art.-Nr. 75502200 **€ 119,00**

SIP-COMMUNITY User ‚skufner':
„Sehr schön gearbeitete Sitzbank in dunkelblau. Passt perfekt auf die VNB und macht einen guten Eindruck."



Sitzbank

für Vespa 180 SS

mit Halteriemen
dunkelblau / Keder hellgrau
Art.-Nr. 75512300 **€ 279,00**

SIP-COMMUNITY User ‚ralf':
„Endlich eine originalgetreuen Sitzbank für meine Super Sport. Sitzt, passt, ist toll verarbeitet mit allen Details… Und saubequem!"







Sitzbank

für Vespa 180-200 Rally

mit Halteriemen, schwarz
Art.-Nr. 75503000 **€ 99,00**



Sitzbank

für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR/Super/ TS/150 VBA/VBB/GL/Sprint/V/Super/T4

mit Halteriemen
schwarz / Keder dunkelgrau
Art.-Nr. 75502000 **€ 79,00**

KAUF TIPP





Sitzbankbezüge Largeframe

Oft ist beim 30 Jahre alten Scheunenfund zwar das Sitzbankgestell noch in Ordnung, der Bezug allerdings hat seine besten Zeiten schon hinter sich. Abgewetzte Oberflächen und eingerissene Nähte sind aber selbst bei einer Patina Kiste nicht cool und sollten gegen einen neuen Sitzbankbezug getauscht werden. Mit wenigen Handgriffen gewechselt, wirkt die Sitzbank wie neu.

Bezüge von **PASCOLI** wie auch **PIAGGIO** glänzen durch hochwertige Verarbeitung und entsprechen dem Original nahezu vollständig in Form und Farbe. Erste Wahl für eine Restauration im Originalzustand. Bei Wideframe Modellen verwendete PIAGGIO bevorzugt dunkelgrün und schwarz, bei späteren Largeframe und Smallframe Modellen kamen dunkelblau und schwarz zum Einsatz.

Wer es lieber etwas günstiger möchte, greift auf die Ausführung aus dem Zubehör zurück. Diese unterscheidet sich oft nur in kleinen Details wie Nahtverlauf oder Kederstärke.

Sitzbank Comfort

für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-Sprint/ 160GS/180 SS/Rally

mit Halteriemen, dunkelblau/grau
Art.-Nr. 75510990 **€ 299,00**







Sitzbank

für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR/Super/ TS/150 VBA/VBB/GL/Sprint/V/Super/T4

mit Halteriemen
schwarz / Keder schwarz
Art.-Nr. 75502100 **€ 99,00**



Sitzbank

für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR/Super/ TS/150 VBA/VBB/GL/Sprint/V/Super/T4

ohne Halteriemen
schwarz / Keder schwarz
Art.-Nr. 75502500 **€ 95,00**



Sitzbank

für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR/Super/ TS/150 VBA/VBB/GL/Sprint/V/Super/T4

weiß
Art.-Nr. 75502510 **€ 95,00**

schwarz / Keder grau
Art.-Nr. 75515000 **€ 104,00**





Sitzbank

für Vespa 160 GS1°

hellgrau / Keder schwarz
Art.-Nr. 75512400 **€ 279,00**

für Vespa 160 GS2°

dunkelblau / Keder hellgrau
Art.-Nr. 75513000 **€ 279,00**

schwarz / Keder hellgrau
Art.-Nr. 75514000 **€ 279,00**







Sitzbankbezug Largeframe	Hersteller	Farbe	Keder	Riemen	Art.-Nr.	€
für Vespa 150 GS/VS1	PIAGGIO	dunkelgrün	-	-	79004000	109,00
für Vespa 150 GS/VS2-4	PASCOLI	dunkelblau	-	-	79006000	109,00
für Vespa 150 GS/VS5	PIAGGIO	dunkelblau	grau	-	79007000	109,00
für Vespa 150 GS für Denfeld Sitzbank GS/3 T2/3	-	beige/rot	weiss	x	79004100	99,00
für Vespa 150 GS für Denfeld Sitzbank GS/3 T2/3	-	rot/beige	weiss	x	79004200	99,00
für Vespa 150 GS für Denfeld Sitzbank GS/3 T2/3	-	dunkelblau	grau	x	79004300	99,00
für Vespa 150 GS für Denfeld Sitzbank GS/3 T2/3	-	schwarz	grau	x	79004900	99,00
für Vespa 160 GS 1.Serie	PIAGGIO	hellgrau	schwarz	x	79008000	109,00
für Vespa 160 GS 2.Serie	PIAGGIO	schwarz	grau	x	79022000	109,00
für Vespa 160 GS für Denfeld Sitzbank	-	dunkelgrau/hellgrau	hellgrau	x	79005400	99,00
für Vespa 160 GS für Denfeld Sitzbank	-	hellgrau/dunkelgrau	hellgrau	x	79005300	99,00
für Vespa 160 GS für Denfeld Sitzbank	-	grau/schwarz	hellgrau	x	79005500	99,00
für Vespa 150 T4 für Denfeld Sitzbank	-	hellgrau/dunkelgrau	hellgrau	x	79005700	99,00
für Vespa 150 T4 für Denfeld Sitzbank	-	dunkelgrau/hellgrau	hellgrau	x	79005600	99,00
für Vespa 150 T4 für Denfeld Sitzbank	-	schwarz	hellgrau	x	79006100	99,00
für Vespa 150 T4 für Denfeld Sitzbank	-	beige/rot	hellgrau	x	79006200	99,00
für Vespa 150 T4 für Denfeld Sitzbank	-	braun	hellgrau	x	79005900	99,00
für Vespa 150 T4 für Denfeld Sitzbank	-	rot/beige	hellgrau	x	79006300	99,00
für Vespa 150 T4 für Denfeld Sitzbank	-	grau/schwarz	hellgrau	x	79005800	99,00
für Vespa 125/2 (VNB deutsch) für Denfeld Sitzbank	-	hellblau/sandgrau	schwarz	x	79005750	99,00
für Vespa 125 VNA/VNB/Super/150 VBA/VBB/GL/Sprint/180 SS	PASCOLI	dunkelblau	grau	-	79011000	65,00
für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 Sprint/V. mit PIAGGIO Schriftzug	PASCOLI	schwarz	grau	-	79021000	59,00
für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR/Super/TS/150 VBA/VBB/GL/Sprint/V	-	schwarz	grau	x	79021200	39,00
für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR/Super/TS/150 VBA/VBB/GL/Sprint/V	-	dunkelblau	grau	-	79021100	39,00
für Vespa 180-200 Rally, mit PIAGGIO Schriftzug	PASCOLI	dunkelblau	schwarz	-	79023000	59,00
für Vespa 180-200 Rally	-	schwarz	schwarz	x	79023900	39,00

x = Halteriemen im Lieferumfang enthalten

für Vespa PX80-200/PE Lusso

Sitzbank

für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E

mit Halteriemen / mit Schloss
schwarz, Art.-Nr. 75350000 **€ 99,00**
Emblem PIAGGIO Art.-Nr. 18123600 **€ 5,80**

passt auch für Vespa
PX80-200E Lusso/`98/MY



Sitzbank

für Vespa PX80-200E Lusso

mit Haltebügel / ohne Schloss
schwarz, Art.-Nr. 27283400 **€ 109,00**
Haltebügel chrom, Art.-Nr. 21987700 **€ 35,00**

passt auch für Vespa
PX80-200/PE/`98/MY



Sitzbank

für Vespa PX80-200/PE/Lusso

mit Halteriemen / mit Schloss
schwarz, Art.-Nr. 27283450 **€ 95,00**

passt auch für PX80-200/PE/`98/MY



Sitzbank

für Vespa PX80-200E Lusso

mit Halteriemen / mit Schloss
schwarz, Art.-Nr. 27283500 **€ 99,00**

passt auch für PX80-200/PE/`98/MY



Sitzbank

für Vespa PX `98/MY

mit Halteriemen / mit Schloss
1. braun, Art.-Nr. 79019000 **€ 89,00**
2. blau, Art.-Nr. 79005000 **€ 89,00**
3. grau, Art.-Nr. 79018000 **€ 89,00**
4. schwarz Art.-Nr. 79000000 **€ 89,00**

passt auch auf für PX80-200/PE/Lusso

Zum 30 jährigen Jubiläum der PX Modelle verbaute PIAGGIO erstmals eine Sitzbank mit Schaumstoffkern. Extrem bequem und kein Vergleich zu den original verbauten Sitzbänken mit Federkern. Passt auch auf alle PX/PE Modelle.

SIP-COMMUNITY: User ‚Vesparocker 64': „Finde diese Sitzbank allemal komfortabler als die PX Lusso Org. Zudem sieht sie zum Dunkelgrünmetallic meiner 200er einfach GEIL aus. Gruß und Gute Fahrt."





Sitzbank

für Vespa 125-200 Cosa 2

mit Halteriemen / mit Schloss
schwarz, Art.-Nr. 79015100 **€ 119,00**



Sitzbank

für Vespa 125 T5

mit Halteriemen
schwarz, Art.-Nr. 75346200 **€ 125,00**



Sitzbankbezüge PX/PE

Oft ist beim 30 Jahre alten Scheunenfund zwar das Sitzbankgestell noch in Ordnung, der Bezug allerdings hat seine besten Zeiten schon hinter sich. Abgewetzte Oberflächen und eingerissene Nähte sind aber selbst bei einer Patina Kiste nicht cool und sollten gegen einen neuen Sitzbankbezug getauscht werden. Mit wenigen Handgriffen gewechselt, wirkt die Sitzbank wie neu.

Wer es lieber etwas günstiger möchte greift auf die Ausführung aus dem Zubehör zurück. Diese unterscheidet sich oft nur in kleinen Details wie Nahtverlauf oder Kederstärke.

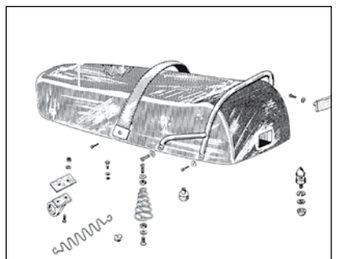
Sitzbankbezug PX/PE/T5	*	Art.-Nr.	€
für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E	-	79001000	49,00
für Vespa PX80-200/PE/Lusso	x	79031000	39,00
für Vespa PX80-200/PE/Lusso, m. Gummizug	-	79003000	29,00
für Vespa PX125-200/`98/MY, m. Gummizug, grau	x	79018100	29,00
für Vespa PX125-200/`98/MY, m. Gummizug, braun	x	79019100	29,00
für Vespa PX125-200/`98/MY, m. Gummizug, blau	x	79005100	29,00
für Vespa PX125-200/`98/MY, m. Gummizug	x	79000100	29,00
für Vespa 125 T5	-	79051000	59,00
für Vespa 125 T5, universal m. Gummizug	-	79003300	39,00

* x = Halteriemen im Lieferumfang enthalten



ERSATZTEILKATALOG : EXPLOSIONSZEICHNUNGEN

Weiteres Zubehör für Sitzbänke unter
www.sip-scootershop.com/ersatzteile



Sitzbankbezug Zubehör

Pornstyle pur! Schlangenleder, Flaggen, Metalflake. Sitzbezüge der etwas anderen Art für alle 70ties und 80ties Fans.

für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E

Italy Art.-Nr. 79040200 **€ 45,00**
Union Jack Art.-Nr. 79040100 **€ 45,00**
Stars'n'Stripes Art.-Nr. 79040300 **€ 45,00**
Metalflake, silber Art.-Nr. 79074000 **€ 45,00**
Metalflake, gold Art.-Nr. 79075000 **€ 45,00**

für Vespa PX80-200/PE/Lusso

Schlangenleder, braun Art.- Nr. 79032000 **€ 45,00**
Schlangenleder, sand Art.-Nr. 79032000 **€ 45,00**
s/w kariert Art.-Nr. 79038000 **€ 45,00**





Sitzbankhalteriemen

Sitzbankhalteriemen für den Sozius. Bei 2-Mann-Betrieb vom Gesetzgeber erforderlich.

	Sitzbankhalteriemen	Farbe	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50 N/L/90/PV	dunkelblau	14997400	24,90
2	für Vespa 50 N/L/90/PV	schwarz	19850000	29,00
3	für Vespa ET3	dunkelblau	14997500	21,90
4	für Vespa PK50 XL N Plurimatic	schwarz	26629300	12,90
5	für Vespa PK XL/Plurimatic	schwarz	22718500	12,90
6	für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-T4/160 GS/180-200 Rally	dunkelblau	79000230	21,90
7	für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-T4/160 GS/180-200 Rally	schwarz	79000231	21,90
8	für Vespa 160 GS 1° Serie	grau	14997800	29,00
9	für Vespa 150 GS VS1	dunkelgrün	14997700	45,00
10	für Vespa 150 GS VS2-5	dunkelblau	14997600	45,00
11	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5 Classic	schwarz	14997300	17,90
12	für Vespa PX125-200 `98/MY	schwarz	79000200	12,90














Sitzbankzapfen

Unerlässlich zum korrekten Einrasten der Sitzbank ist ein passender Sitzbankzapfen.

	Sitzbankzapfen	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50-90/SS	17625200	12,90
2	für Vespa 50-125/PV/ET3/125-200/VNA-Rally, M7x20mm, Gesamtlänge 45mm, für Sitzbänke ohne Schloss	17625000	4,50
3	für Vespa 50-125/PV/ET3/125-200/VNA-Rally, M7x20mm, Gesamtlänge 53mm, für Sitzbänke ohne Schloss	17637000	5,90
4	für Vespa ET3/Yankee, M7x20mm, Ø 20mm, Gesamtlänge 70mm, für Sitzbänke mit Schloss	17630000	5,90
5	für Vespa ET3/Yankee, M7x20mm, Ø 20mm, Gesamtlänge 76mm, für Sitzbänke mit Schloss	17638000	5,90
6	für Vespa ET3/Yankee, M7x20mm, Ø 17mm, Gesamtlänge 72mm, für Sitzbänke mit Schloss	17631000	6,60
7	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY, M8, Gesamtlänge 47mm, für Sitzbänke mit Schloss	17635100	5,90











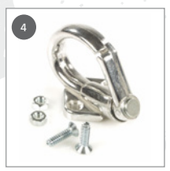


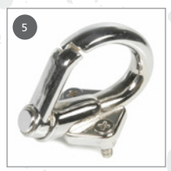
Gepäckhaken

Praktisches Gadget, um Helm oder Tasche am Roller zu befestigen. Gepäckhaken können je nach Variation an Sitzbank oder Rahmen geschraubt werden. Bohrung notwendig, falls nicht vorhanden.

	Gepäckhaken	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 125 V1-15/V30-33/VM/VN/150 VL/VB1, an Rahmen	12945900	21,10
2	für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX/T5 an Rahmen	12945200	16,90
3	für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX/T5 an Rahmen	12940000	7,90
4	für Vespa alle Modelle an Rahmen/Sitzbank, aluminium	12950000	4,90
5	für Vespa alle Modelle an Rahmen/Sitzbank, chrom	12951000	12,90
6	für Vespa alle Modelle an Rahmen/Sitzbank, abschließbar	12960000	19,80
7	für Vespa alle Modelle an Sitzbank	12945000	14,90













Sitzbankschloss

in Erstausrüsterqualität. Lieferung inklusive zwei Schlüsseln.

	Schloss Sitzbank	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 125 ET3	31102000	21,90
2	für Vespa PK50-125S/Automatica/ETS	31103000	19,90
3	für Vespa PX80-200/PE, Super Corsa/Ancilotti	31101000	19,90
4	für Vespa PX80-200/PE, Super Corsa/Ancilotti, silber	31106000	21,90
5	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/T5 schwarz	31105000	22,90
6	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/T5, aluminium ohne Schließzylinder*	57726700	30,00
	* passender Schließzylinder Art.-Nr. 31130000 9,90€		











Kleinteile Sitzbankzubehör

Klammern, Gummipuffer und mehr. Hier findet ihr viele Kleinteile für die **Sitzbankrevision**.

	Kleinteile Sitzbankzubehör	Art.-Nr.	€
1	Feder Kit Sitzbank, universal inkl. Federn vertikal/horizontal/Klammern	98838000	29,90
2	Feder Sitzbank, horizontal, 2 Stück	90731000	14,90
3	Feder Sitzbank, universal für Vespa L=100mm, horizontal	98835000	11,90
4	Feder Sitzbank, universal für Vespa L=200mm, horizontal	98836000	18,90
5	Gummipuffer für Sitzbank, für Vespa 50-125/PV/ET3 2 Stück Ø=8mm, L=25mm	21795100	7,90
6	Gummipuffer für Sitzbank, für Vespa SS50/90 4 Stück	21795200	11,90
7	Gummipuffer für Sitzbank, für Vespa PK50-1215/S/ XL/XL2/PX/Lusso/T5, Ø=10mm, L=31mm	21795900	3,50
8	Klammer Befestigung Feder Sitzbank Vespa universal	98837000	0,90
9	Klammer für Sitzbankbezug universal	94720000	1,00
10	Niete Sitzbankbezug Öffner, für Vespa alle Modelle	15862900	7,50
11	Schrauben Kit Sitzbankhalteriemen, für Vespa alle Modelle, 2 Stück	15862550	4,90













Ersatzteile für DENFELD Sitzbank

Wir haben alle gängigen Ersatzteile für **DENFELD Sitzbänke** im Sortiment, die euer 30 Jahren altes Sitzbankgestelle in neuem Glanz erscheinen lassen. Die passenden Sitzbankbezüge findet ihr auf Seite 775.

	Ersatzteile für DENFELD Sitzbank	Art.-Nr.	€
1	Feder Denfeld Sitzbank, für Vespa 150 T2-3/GS, L= 82mm	79005760	4,50
2	Feder Denfeld Sitzbank, für Vespa 150 T2-3/GS, L=126mm	79005770	4,50
3	Feder Denfeld Sitzbank, für Vespa 150 T2-3/GS, L=220mm	79005780	4,50
4	Feder Denfeld Sitzbank, für Vespa 150 T2-3/GS, L=220x55mm	79005790	9,90
5	Haken Denfeld Sitzbank Vespa 125 VNB/150 GL/T2-4/GS/160 GS, für Federbefestigung	79005752	1,90
6	Haken groß Denfeld Sitzbank Vespa 125 VNB/150 GL/T2-4/GS/160 GS, für Federbefestigung	79005753	1,50
7	Haltehaken für Sitzgummi Denfeld Sitzbank für Vespa 150 T2-3/GS, Set vorne und hinten	79006460	11,90
8	Öse Denfeld Sitzbank Vespa 125 VNB/150 GL/T2-4/GS/160 GS, für Federhalter hinten	79005751	1,90
9	Scharnier Denfeld Sitzbank für Vespa 150 T2-3/GS	79004750	35,00
10	Schaumstoff für Denfeld Sitzbank für Vespa 150 T4	79006500	49,00
11	Schaumstoff für Denfeld Sitzbank für Vespa 160 GS	79006400	49,00
12	Schrauben Kit Sitzbank Alu-Rahmen, Denfeld Sitzbank, für Vespa 125 VNB/150 GL/T2-4/GS/160 GS	79004700	9,90
13	Sitzbankabschluss Denfeld Sitzbank für Vespa 125 VNB/150 GL/T2-4/GS/160 GS	79004800	14,90
14	Sitzbankaluminiumrahmen für Vespa Denfeld Sitzbank	79004500	27,90
15	Sitzbankschild „Denfeld“ für Vespa Sitzbank	79004600	22,90
16	Sitzgummi für Denfeld Sitzbank für Vespa 150 T2-3/GS	79006450	17,90



Anbauteile
Sitzbänke – Sport

Mit keinem anderen Anbauteil veränderst du den Look deiner Vespa so schnell und wirkungsvoll, wie mit der Montage einer Sportsitzbank. Der Gedanke, die sportliche Optik der Vespa durch ein fließendes Heck abzurunden, stammt aus dem Jahr 1951, als mit der „Vespa Sei Giorni“ ein echtes Race Modell auf den Markt kam. Durch die serienmäßig montierten Sitzbänke, die in der Regel für den 2-Mann-Betrieb vorgesehen sind, ist dies in der Regel jedoch nicht möglich.

Die **Sportsitzbänke** greifen diesen Gedanken nun wieder auf. Sie betonen die Stromlinienform der Karosse und schließen formschön mit dem Heck ab. Die Befestigung erfolgt an den Montagepunkten der originalen Sitzbank und ist mit wenigen Handgriffen erledigt.

Wir bieten euch Sportsitzbänke für Small- und Largeframes in unterschiedlichen Ausführungen an. Als Monoposto oder für den 2-Mann-Betrieb; Klassisch aus Leder mit Schaumstoffkern für angemessenen Sitzkomfort oder mit einer sportlich tiefen Sitzposition für optimales Handling und ein ultradirektes Fahrgefühl.

Sportsitzbänke Largeframe

Sitzbank King & Queen



für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR/Super/TS/150 VBA/VBB/GL/Sprint/V/ Super/T4/PX80-200/PE/Lusso/PX˙98/MY*

***bei 160 GS/180 SS/Rally** in Verbindung mit flachem Tank

Hier ist der Name Programm! So soft sitzen normalerweise nur der König und seine Gattin. Aber auch alle, bei denen kein blaues Blut durch die Adern fließt, müssen auf maximalen Sitzkomfort nicht verzichten. Dieses „Sofa“ spiegelt durch die bullige Optik den maximalen Sitzkomfort für Fahrer und Sozius wieder und lädt zum nächsten World Trip auf der Vespa ein. Die Oberfläche ist glatt, in schwarz, mit bewährtem Schaumstoffkern erhältlich.

glatte Oberfläche/ Schaumstoffkern/ mit Schloss

Art.-Nr. 39704000 **€ 129,00**

SIP-TIPP Bei Modellen der Vespa VNA–TS/150 VBA-T4 muss das Gewinde für den Sitzbankzapfen von M7 auf M8 erweitert werden.

Sportsitzbank Super Corsa



für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR/Super/TS/150 VBA/VBB/GL/Sprint/V/ Super/T4/PX80-200/PE/Lusso/PX˙98/MY*

***bei 160 GS/180 SS/Rally** in Verbindung mit flachem Tank

Seit Anfang 2000 gibt es die Firma Giuliari aus Italien nicht mehr und somit auch keine originalen Super Corsa Sitzbänke.

Wir wollten diesen Evergreen aus den 80/90er Jahren allerdings nicht sterben lassen und bieten euch ein Remake der legendären **Super Corsa Sportsitzbank** an.

Der formschöne Sitzhöcker passt sich gut an die Rundung des Vesparahmens an. Eine angenehme Polsterung und eine hochwertige Verarbeitung sind weitere Merkmale dieser Sitzbank. Durch die lange Sitzfläche, den weich gepolsterten Höcker und de vormonierten Haltegurt steht der Mitnahme eines Sozius nichts im Wege.

Die Oberfläche ist glatt und in den Farben blau, braun oder schwarz, mit bewährtem Schaumstoffkern erhältlich. Auffälliger sind die Sitzbänke in den französischen, italienischen oder britischen Nationalfarben. Alle Sitzbänke verfügen über ein Schloss, der Tank ist somit vor eventuellen Benzindieben bestens geschützt.

glatte Oberfläche/ Schaumstoffkern/ mit Schloss

1. blau	Art.-Nr. 75924000 **€ 109,00**
2. braun	Art.-Nr. 75923000 **€ 109,00**
3. schwarz	Art.-Nr. 75920000 **€ 109,00**
4. Tricolore Italy	Art.-Nr. 75921000 **€ 109,00**
5. UK / France	Art.-Nr. 75922000 **€ 109,00**

SIP-COMMUNITY User ‚DeGiovanni‘: „Sau-bequem und klasse Optik.“

SIP-TIPP Bei Modellen der Vespa VNA–TS/150 VBA-T4 muss das Gewinde für den Sitzbankzapfen von M7 auf M8 erweitert werden.

Sportsitzbank Corsa



für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR/Super/TS/150 VBA/VBB/GL/ Sprint/V/Super/T4/PX80-200/PE/Lusso/PX˙98/MY*

***bei 160 GS/180 SS/Rally** in Verbindung mit flachem Tank

Die **Sportsitzbank Corsa** passt sich der Rahmenform der Vespa Largeframe völlig übergangslos an.

Durch den hohen Sitzhöcker bietet sie auch auf langen Fahrten perfekten Halt und Sitzkomfort. Die niedrige Sitzhöhe verbessert das Handling deutlich und verpasst zusätzlich eine sportliche Sitzposition. Der für den 2-Mann-Betrieb vom Gesetzgeber erforderliche Halteriemen ist im Lieferumfang enthalten.

Die Oberfläche ist genarbt oder gesteppt und in den klassischen Farben schwarz, braun und weiß mit bewährtem Schaumstoffkern erhältlich. Ein besonderer Eye-Catcher ist die Sitzbank in den Farben der italienischen Nationalflagge.

abgesteppte Oberfläche/ Schaumstoffkern/ ohne Schloss

1. braun	Art.-Nr. 759017J0 **€ 109,00**
2. schwarz	Art.-Nr. 75901J00 **€ 109,00**
3. schwarz abgesteppt	Art.-Nr. 759012J0 **€ 119,00**
4. tricolore Italy	Art.-Nr. 759018J0 **€ 109,00**
5. weiß	Art.-Nr. 759016J0 **€ 109,00**

SIP-COMMUNITY User ‚Seidel‘: „Es gibt keine schönere und bessere zu kaufen, sieht klasse aus!“

SIP-TIPP Bei Modellen der Vespa VNA–TS/150 VBA-T4 muss das Gewinde für den Sitzbankzapfen von M7 auf M8 erweitert werden.

Sportsitzbank Long Tail



für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR/Super/TS/150 VBA/VBB/GL/Sprint/V/ Super/T4*

***bei 160 GS/180 SS/Rally** in Verbindung mit flachem Tank

Diese Replika auf Basis der klassischen 80er Jahre Rennsitzbank ist exklusiv nur bei SIP-Scootershop erhältlich. Der lange, nach unten gezogene Sitzbankhöcker schließt dabei nicht mit der Rahmenform ab, sondern legt sich bewusst über die Fließform des Hecks. Dieser Look war in den 80ern **„State of the Art“** und durfte an keinem Racer fehlen.

Die niedrige Sitzhöhe verbessert das Handling deutlich und verpasst zusätzlich eine sportliche Sitzposition. Eigentlich als reine Einmannsitzbank gedacht, bietet die **Sportsitzbank Long Tail** aufgrund ihrer Länge aber noch genügend Platz für einen Sozius. Die abgesteppte Oberfläche ist in den Farben braun, schwarz und weiß mit jeweils weißem Keder erhältlich. Der Schaumstoffkern sorgt dafür, dass auch lange Strecken bequem zurückgelegt werden können.

abgesteppte Oberfläche/ mit Keder/ Schaumstoffkern/ ohne Schloss

braun abgesteppt Art.-Nr. 75902600 **€ 109,00**
schwarz abgesteppt Art.-Nr. 75902500 **€ 109,00**
weiß abgesteppt Art.-Nr. 75902700 **€ 109,00**

SIP-COMMUNITY User ‚Davide‘:
„Sehr schöne Verarbeitung! Gute Optik und bequem dazu!“



Sportsitzbank Corsa MK II



für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR/Super/TS/150 VBA/VBB/GL/Sprint/V/ Super/T4/PX80-200/PE/Lusso/PX`98/MY*

***bei 160 GS/180 SS/Rally** in Verbindung mit flachem Tank

MK II Version der bekannten **Corsa Sportsitzbank**. Der Unterschied liegt hier in der etwas tiefer abgesteppten Oberfläche.

schwarz abgesteppt Art.-Nr. 75905500 **€ 129,00**

SIP-TIPP Bei Modellen der Vespa VNA–TS/150 VBA-T4 muss das Gewinde für den Sitzbankzapfen von M7 auf M8 erweitert werden.

Sitzbank YANKEE



für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR/Super/TS/150 VBA/VBB/GL/Sprint/V/ Super/T4/PX80-200/PE/Lusso/PX`98/MY*

***bei 160 GS/180 SS/Rally** in Verbindung mit flachem Tank

YANKEE Sitzbänke sind ein Relikt aus den 80ern und dürfen an keinem Tourenbomber fehlen. Dank der großen Sitzfläche sind sie ideal für den 2-Mann-Betrieb geeignet und bieten durch die extrem softe Polsterung maximalen Sitzkomfort bei langen Strecken. Die Sitzfläche mit erhöhtem Soziusplatz ist ergonomisch abgestuft und verleiht dieser Tourensitzbank ihren einmaligen Look.

abgesteppte Oberfläche/ Schaumstoffkern/ mit Schloss

Art.-Nr. 39700000 **€ 95,00**

SIP-TIPP Bei Modellen der Vespa VNA–TS/150 VBA-T4 muss das Gewinde für den Sitzbankzapfen von M7 auf M8 erweitert werden.

Sportsitzbank Ancilotti



für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR/Super/TS/150 VBA/VBB/GL/Sprint/V/ Super/T4/PX80-200/PE/Lusso/PX`98/MY*

***bei 160 GS/180 SS/Rally** in Verbindung mit flachem Tank

Der Klassiker unter den Sportsitzbänken schlechthin. Die **ANCILOTTI Sportsitzbank** ist der perfekte Kompromiss zwischen sportlicher Optik und hohem Sitzkomfort und das im schlichten Design. Die lange Sitzfläche und der weit nach hinten gesetzte Höcker sorgen auch bei langen Touren für eine ideale Sitzposition. Der Sozius findet hier ebenfalls genügend Platz! Der für den 2-Mann-Betrieb vom Gesetzgeber erforderliche Halteriemen ist nicht im Lieferumfang enthalten, kann aber nachgerüstet werden. Die Oberfläche ist abgesteppt und in den Farben braun und schwarz mit bewährtem Schaumstoffkern erhältlich.

abgesteppte Oberfläche/ Schaumstoffkern/ mit Schloss

braun Art.-Nr. 75903100 **€ 95,00**
schwarz Art.-Nr. 75903000 **€ 95,00**

SIP-COMMUNITY User ‚kruemmel310‘: „Perfekte Passgenauigkeit, sehr gute Verarbeitung und super Optik.“

SIP-TIPP Bei Modellen der Vespa VNA–TS/150 VBA-T4 muss das Gewinde für den Sitzbankzapfen von M7 auf M8 erweitert werden.




SIP Mann Matze spart Sprit , Cres, Kroatien, 2010

Sportsitzbänke Smallframe

Sportsitzbank Corsa

für Vespa 50-125/PV/ET3

Durch den hohen Sitzhöcker bietet sie auch auf langen Fahrten perfekten Halt und Sitzkomfort. Die niedrige Sitzhöhe verbessert das Handling deutlich und verpasst zusätzlich eine sportliche Sitzposition. Der bewusst lang nach hinten abfallende Sitzbankhöcker schließt dabei nicht mit der Rahmenform ab, sondern steht etwas über das Heck hinaus. Der für den 2-Mann-Betrieb vom Gesetzgeber erforderliche Halteriemen ist im Lieferumfang enthalten.

Die Oberfläche ist genarbt oder gesteppt und in den klassischen Farben schwarz, braun und weiß mit bewährtem Schaumstoffkern erhältlich. Ein besonderer Eye-Catcher ist die Sitzbank in den Farben der italienischen Nationalflagge.

abgesteppte Oberfläche/ Schaumstoffkern/ ohne Schloss

1. braun	Art.-Nr. 75905700	**€ 109,00**
2. schwarz	Art.-Nr. 75905000	**€ 109,00**
3. schwarz abgesteppt	Art.-Nr. 75905610	**€ 109,00**
4. Tricolore Italy	Art.-Nr. 75905800	**€ 109,00**
5. weiss	Art.-Nr. 75905600	**€ 109,00**

SIP-COMMUNITY User ‚Seidel': „Es gibt keine schönere und bessere zu kaufen, sieht klasse aus!"





Sportsitzbank Scooter

Schluss mit Angstflanke auf dem Racetrack. Die **Sportsitzbank Scooter** ist eine extrem flache Sitzbank, die bestens für den Renneinsatz geeignet ist. Durch die etwas tiefere Sitzposition vermittelt sie ein sehr direktes Fahrgefühl und ist damit eine der beliebtesten Sitzbänke in Rennserien wie der ESC oder DBM. Den Hang-Off-Faktor gibt es beim Kauf gratis dazu.

abgesteppte Oberfläche/ mit Keder/ Schaumstoffkern/ ohne Schloss

für Vespa 50-125/PV/ET3

Art.-Nr. 75805700 **€ 85,00**

für Vespa PK 50-125 S/SS/XL/N/ETS

Art.-Nr. 7580560J **€ 89,00**



Sitzbank YANKEE

YANKEE Sitzbänke sind ein Relikt aus den 80ern und dürfen an keinem Tourenbomber fehlen. Dank der großen Sitzfläche sind sie ideal für den 2-Mann-Betrieb geeignet und bieten durch die extrem softe Polsterung maximalen Sitzkomfort bei langen Strecken. Die Sitzfläche mit erhöhtem Soziusplatz ist ergonomisch abgestuft und verleiht dieser Tourensitzbank ihren einmaligen Look. Die Oberfläche ist abgesteppt in schwarz oder rot/schwarz mit bewährtem Schaumstoffkern erhältlich.

abgesteppte Oberfläche/ Schaumstoffkern/ mit Schloss

für Vespa 50-125 PV/ET3

schwarz Art.-Nr. 39702000 **€ 95,00**

für Vespa PK50-125/S/XL/Plurimatic/Automatica/ETS

rot/schwarz	Art.-Nr. 75597200	**€ 109,00**
schwarz	Art.-Nr. 39703000	**€ 95,00**



Sportsitzbank Long Tail

für Vespa 50-125/PV/ET3

Diese Replika auf Basis der klassischen 80er Jahre Rennsitzbank ist exklusiv nur bei SIP-Scootershop erhältlich. Der lange, nach unten gezogene Sitzbankhöcker schließt dabei nicht mit der Rahmenform ab, sondern legt sich bewusst über die Fließform des Hecks. Dieser Look war in den 80ern **„State of the Art"** und darf an keinem Racer fehlen

Die niedrige Sitzhöhe verbessert das Handling deutlich und verpasst zusätzlich eine sportliche Sitzposition. Eigentlich als reine Einmannsitzbank gedacht, bietet die **Sportsitzbank Long Tail** aufgrund ihrer Länge aber noch genügend Platz für einen Sozius. Die abgesteppte Oberfläche ist in den Farben braun, schwarz und weiß mit jeweils weißem Keder erhältlich. Der Schaumstoffkern sorgt dafür, dass auch lange Strecken bequem zurückgelegt werden können.

abgesteppte Oberfläche/ mit Keder/ Schaumstoffkern/ ohne Schloss

braun abgesteppt	Art.-Nr. 75349000	**€ 109,00**
schwarz abgesteppt	Art.-Nr. 75343000	**€ 109,00**
weiss abgesteppt	Art.-Nr. 75343500	**€ 109,00**

SIP-COMMUNITY User ‚Davide': „Sehr schöne Verarbeitung! Gute Optik und bequem dazu!"









Britta Herford, SIP-Frau, Landsberg, Deutschland

The Brightness of Landsberg

Britta – die gute Seele des Callcenters – kam bereits in ihrer Schulzeit zur Zweitakt-Szene. Seit 2005 verbindet sie ihre Leidenschaft mit dem Beruf, berät Kunden am Telefon und betreut kompetent den Bereich Kreditkarten- und PayPal-Zahlung.

1989 hat eine nigelnagelneue rote PX80 Lusso ihr Herz erobert, welche sogleich mit diversen Chromteilen gepimpt wurde. Aber nicht nur die Optik, sondern auch die Leistung war Britta wichtig. So wurde der PX kurzerhand ein 135er DR eingepflanzt, der trotz falsch herum eingebautem Kolben ordentlich Leistung hatte und Britta 1990 sogar zum 1. Platz im Crossrennen des Westcoast Scooterruns verhalf. Leider gab der Motor kurze Zeit später – genau einen Tag vor Abfahrt zum Ostertreffen in Rimini – nicht besonders überraschend (mit Kolbenfresser) den Geist auf. Aber Britta wusste sich zu helfen und transplantierte ihrer Vespa über Nacht ein 200er Motor, mit dem es dann Richtung Bella Italia ging.

Für die nächste Ausbaustufe wurde die PX 1991 komplett zerlegt und im Tigerenten-Design neu lackiert. Auch der Motor wurde der „Raubtier"-Optik mittels 211er Malossi-Zylinder, kurzem 4ten Gang (36 Zähne) und 28er PHB-Vergaser angepasst. Aus Platzgründen musste sich Britta schließlich von ihrer Vespa trennen. 2007 entschloss sie sich zum Kauf einer roten Vespa Sprint Bj. 72, die ihre geliebte PX allerdings nicht ersetzen konnte und bereits ein Jahr später wieder den Besitzer wechselte. Momentan liebäugelt Britta mit der brandneuen PX 125 der Ultima Serie, die dank Abgasrückführungstechnik sogar die strengen Emissionsbestimmungen erfüllt und damit neu zugelassen werden kann.









Streetracer von Martin Wiesinger, Zillertaler Hochalpenstraße, Ziel Vespa World Days Zell, Austria 2009

Anbauteile
SIP Sportsitzbänke

Unsere SIP Sportsitzbänke sind eines unserer ersten Produkte überhaupt! Sie waren und sind bis heute ein Aushängeschild von SIP Scootershop und unser besonderer Stolz. Der Prototyp entstand bereits 1993 mit viel Blut und Spachtel in den Katakomben des ersten SIP Ladens. Seither zieren unsere Sportsitzbänke unzählige Customscooter der letzten beiden Dekaden: „El Sidney“, „Ring of Fire“, „Glorious Basterd“, „Rich Racer“, „Red Bull Racer“,„elf“, „Aeon Flux“, „In the web of Spiderman“ und viele mehr.

S.I.P. style

Die **GFK Version** besteht aus dreilagigen, glasfaserverstärkten Kunststoffmatten, die einen Kern aus Polyurethan umschließen. Als Finish verwenden wir eine porenfreie Feinschicht, die problemlos überlackiert werden kann.

Bei der **CARBON**-Version ist kohlefaserverstärkter Kunststoff der Qualitätsklasse 1 verarbeitet. Neben einem perfekten Rennsportlook kommen noch zusätzlich die Vorteile des Werkstoffes Kohlefaser zum Tragen: Er ist siebenmal so fest und dreimal so steif wie Stahl, dabei aber fünfmal so leicht. Die Sitzbänke sollten mit Klarlack überlackiert werden, da sich sonst auf der Oberfläche matte Stellen bilden können.

Die Befestigung erfolgt bei allen Modellen über einen robusten Steckmechanismus auf den Rahmen. Die Sitzbänke werden mit allen benötigten Montageteilen und einer Montageanleitung ausgeliefert.

SIP-TIPP Um den Sitzkomfort auf längeren Ausfahrten zu erhöhen, empfehlen wir die Kombination mit einem optisch passenden Sitzkissen. Zum Schutz vor Diebstahl bieten wir zusätzlich ein Schloss an.

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Sportsitzbank SIP EVO §





für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-T4/PX80-200/PE/Lusso/`98/MY*

***bei Vespa 160 GS/180 SS/Rally** nur in Verbindung mit flachem Tank

Optisches Update der Classic Version in neuer Form. Die Evo Sitzbank ist flacher und stärker abgerundet. Passt sich der Rahmenform der Vespa völlig übergangslos an und besticht mit einer sensationellen Optik. Kommt besonders gut bei Customumbauten mit Rahmencuts an Beinschild und Seitenhaube. Lieferbar in GFK oder Carbon.

GFK	Art.-Nr. 31080000 **€ 85,00**
Carbon	Art.-Nr. 31090000 **€ 129,00**

SIP-COMMUNITY User ‚henning72‘: „Toller look. Passt sich super dem Rahmen der PX an. Fairer Preis. Tolles Fahrgefühl.“

Sportsitzbank SIP Vintage §





für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-T4/PX80-200/PE/Lusso/`98/MY*

***bei Vespa 160 GS/180 SS/Rally** nur in Verbindung mit flachem Tank

Die SIP Vintage Sitzbank entstand bei der Planung zu unserem 12“ Custom Projekt „Glorious Basterd“. Oldie Custom Umbauten liegen voll im Trend, allerdings sind optisch ansprechende Sitzbänke für Oldie Rahmen rar gesät. Meist stehen diese am Heck über und unterbrechen die fließende Heckform von Rahmen und Seitenhaube. Die SIP Vintage Sitzbank schließt die Lücke, passt sich der Rahmenform optimal an und schließt formschön mit dem Heck ab. Lieferbar in GFK oder Carbon.

GFK	Art.-Nr. 31070000 **€ 85,00**
Carbon	Art.-Nr. 31075000 **€ 145,00**

Sportsitzbank SIP Smallframe §



Auch die SIP Smallframe Sitzbank fügt sich in einer fließenden Linie ans Rollerheck an und verpasst Smallframe Customs damit ein schönes Finish. Sie punktet jedoch nicht nur optisch, sondern auch im Einsatz auf der Strecke. Durch die etwas tiefere Sitzposition vermittelt sie ein sehr direktes Fahrgefühl. Das macht sie auch zu einer der beliebtesten Sitzbänke in Rennserien wie der ESC oder DBM. Lieferbar in GFK oder Carbon.

für Vespa 50-125/PV/ET3

GFK	Art.-Nr. 31012000 **€ 89,00**
Carbon	Art.-Nr. 31011000 **€ 145,00**

für Vespa PK 50-125 S/SS/XL/N/ETS*

GFK	Art.-Nr. 31014000 **€ 85,00**
Carbon	Art.-Nr. 31015000 **€ 145,00**

* mit erheblichen Modifikationen auch für PK 50-125 HP/N/XL2

SIP-COMMUNITY User ‚DrFlugzeig‘: „Super Teil! Die Sitzbank ist echt Top!“











Schloss SIP Sportsitzbank
Die wirkungsvolle Diebstahlsicherung der wertvollen SIP Sitzbänke!
Art.-Nr. 31040000
31,00 €

Sitzpolster für SIP Sportsitzbank

Für alle SIP Sportsitzbänke bieten wir euch eine Kollektion an hochwertigen aus Kunstleder gefertigten **Sitzpolstern** an. Die Polster besitzen eine Kunststoffgrundplatte und werden auf die Sitzbank aufgeschraubt. Hierfür müssen vier Löcher gebohrt werden. Lieferbar in vielen Farbvariationen mit wahlweise abgesteppter oder schwarz genarbter Oberfläche.

Pornstyle pur gibt es mit den Metalflake Polstern für die SIP Evo Sitzbank. Musthave für alle 70ties und 80ties Fans.

Die Herstellung der Polster erfolgt durch einen Polstererbetrieb in Meisterqualität MADE IN GERMANY!

Sitzpolster für SIP Sportsitzbank, abgesteppt

Farbe	Evo	Classic	V50/PV/ET3	PK/S/XL	€
1. orange	31034000	31033000	31035000	31036000	79,00
2. rot	31031300	31031900	31031260	31031230	79,00
3. schwarz	31030000	31031600	31031200	31031210	79,00
4. genarbt	31034300	31033300	31035300	31036300	79,00
5. silber	31031100	31031700	31031250	31031220	79,00

Sitzpolster für SIP Sportsitzbank Evo, Metalflake

Farbe	glatt	abgesteppt	€
6. blau	31034810	31034811	85,00
7. gold	31034820	31034821	85,00
8. grün	31034870	-	85,00
9. orange	31034850	-	85,00
10. rosa	31034840	-	85,00
11. rot	31034800	31034801	85,00
12. schwarz	31034830	-	85,00
13. silber	31034860	31034831	85,00

Sitzpolster für SIP Sportsitzbank Evo, 2-Tone

Farbe	Art-Nr.	€
14. orange/schwarz 2-Tone	31034600	85,00
15. s/w kariert	31034400	85,00
16. s/w kariert/schwarz 2-Tone	31034500	85,00
17. Schlangenleder/schwarz 2-Tone	31034700	85,00

1 **Evo** orange



2 **Classic** rot



3 **V50/PV/ET3** schwarz



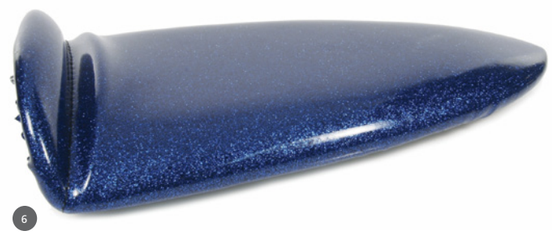
4 **PK/S/XL** schwarz genarbt



5 **PK/S/XL** silber



glatt



6



7



8



9



10



11



12



13



14



15



16



17

abgesteppt





Sitzpolster Zellkautschuk

für SIP Sportsitzbank, universell zum Zuschneiden. 52,5x26,25 cm

Art.-Nr. 31020000

13,90 €

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



Du hast eine Modern Vespa? Oder dein Nachbar?

Viele Liebhaber alter Vespas halten es wie auch einige Leute bei uns im Team: neben der Oldie-Vespa bzw. der ganzen Sammlung findet sich noch eine moderne Vespa in der Garage. Für die Tage, an denen das alte Blech mal streikt oder wenn es schnell aber dennoch stilvoll in die Arbeit gehen soll. Wir lieben auch die neuen Vespa Roller!

Für die aktuellen VESPA Modelle ET2, ET4, LX, S, GT und GTS bieten wir ein unerreichtes Sortiment an Zubehör, Tuning und Ersatzteilen an.

www.sip-scootershop.com/modernvespa



Anbauteile Schwingsattel

Damals war es für Fahrer wie Sozius üblich auf einem Schwingsattel bzw. Sitzkissen Platz zu nehmen. Sitzbänke wurden serienmäßig erst bei der 150 GS und späteren Modellreihen verbaut oder waren nur im Zubehörsortiment von PIAGGIO erhältlich. Schwingsättel vermitteln den typischen 50er / 60er Jahre Look und machen sich auch an vielen Modellen gut, bei denen sie serienmäßig nicht verbaut wurden. Die hohe Sitzposition ist anfangs zwar etwas ungewohnt und vermittelt ein leicht schwammiges Fahrgefühl, hat man sich allerdings erst einmal daran gewöhnt, möchte man es nicht mehr missen. Wir empfehlen die Kombination mit dem farblich passenden Sitzkissen oder hinteren Schwingsattel. Hintere Schwingsättel wurden zwar serienmäßig nie verbaut, bieten aber eine schöne Alternative zu Sitzkissen.

Sitzkissen für Gepäckbrücke, PASCOLI

für Vespa 50-125/PV/ET3

23x20cm

blau Art.-Nr. 79052100 **€ 95,00**
dunkelblau Art.-Nr. 79052200 **€ 95,00**
schwarz Art.-Nr. 79052300 **€ 95,00**



Gepäckbrücke hinten

Habt ihr serienmäßig noch keinen Schwingsattel bei eurer Smallframe verbaut, benötigt ihr eine **Gepäckbrücke** zur Arretierung. An dieser wird die Rändelschraube für den Klappmechanismus des Schwingsattels verschraubt.

Gepäckbrücke hinten

für Vespa 50/90 1° serie -> 92876

Art.-Nr. 17537200 **€ 59,00**

grau, für Vespa 50-125 PV/ET3

Art.-Nr. 17537400 **€ 59,00**



Schwingsattel Wideframe

Schwingsättel der Wideframe Modelle werden an zwei zentralen Punkten der hinteren Gepäckbrücke befestigt. Bis hin zur Baureihe der VL1 Modelle hatten die Sättel zwei außenliegende Pyramiden oder ellipsenförmige Federn.

Um den Sitzkomfort zu verbessern kam ab den 150 VL/VB/ACMA/GL150 Modellen erstmals ein Sattel mit verstellbarer zentraler Feder zum Einsatz. Der Chokezug wird bei allen Modellen über einen Hebel am Sitzbankgestell betätigt.

Schwingsättel für Wideframe Modelle gibt es bei uns ausschließlich in TOP Qualität. Hier trotzen wir bewusst den billigen Repros aus Asien und vertrauen auf das sensible Gespür für Originaloptik von MAURO PASCOLI.

Schwingsattel vorne

für Vespa 98

schwarz, Art.-Nr. 24109800 **€ 349,00**





Schwingsattel PASCOLI, vorne

für Vespa 50/90 1° Serie -> 92876

schwarz, Art.-Nr. 24104210 **€ 190,00**





Schwingsattel Zubehör, vorne

1. für Vespa 50-125/PV/ET3

schwarz, Art.-Nr. 24104200 **€ 119,00**

2. für Vespa 50-125/PV/ET3

schwarz, Art.-Nr. 24104220 **€ 95,00**









Schwingsättel von **PASCOLI** wie auch **PIAGGIO** glänzen durch hochwertige Verarbeitung und entsprechen dem Original nahezu vollständig in Form und Farbe. Erste Wahl für eine Restauration im Originalzustand. Bei Wideframe Modellen verwendete PIAGGIO bevorzugt dunkelgrün und schwarz, bei späteren Largeframe Modellen kamen schwarz und dunkelblau zum Einsatz. Wer es lieber etwas günstiger möchte und wem der 1:1 original Look nicht allzu wichtig ist, der greift auf die Zubehör Ausführung zurück. Diese unterscheidet sich oft nur in kleinen Details wie Nahtverlauf oder Anzahl der Nieten. Für alle, die es lieber etwas extravaganter wollen, bieten wir zusätzliche Farbvariationen an. Alle Sättel sind, wenn nicht anders gekennzeichnet, aus hochwertigem, witterungsfestem Kunstleder gefertigt.

Schwingsattel Smallframe

Schwingsättel wurden serienmäßig nur bei den Modellen V50/90 1°Serie verbaut. Der Sattel ist nach vorne klappbar, um problemlos an das Gepäckfach zu gelangen. Die Arretierung der Rändelschraube erfolgt über ein Gewinde im Tank/Rahmen oder eine Gepäckbrücke aus dem Zubehör. Habt ihr serienmäßig noch keinen Schwingsattel verbaut, benötigt ihr eine Gepäckbrücke zur Arretierung.



Schwingsattel PASCOLI, vorne

für Vespa 125 V1-15

schwarz, Art.-Nr. 24103100 **€ 349,00**





3 Nieten, Breite Haltegriff: 240mm

Schwingsattel PASCOLI, vorne

für Vespa 125 V30-33

dunkelgrün, Art.-Nr. 24103200 **€ 349,00**





2 Nieten, Breite Haltegriff: 240mm

Schwingsattel PASCOLI, vorne

für Vespa 125 VM

dunkelgrün, Art.-Nr. 24103300 **€ 349,00**





2 Nieten, Breite Haltegriff: 240mm

Schwingsattel PASCOLI, vorne

für Vespa 125 VN2

dunkelgrün, Art.-Nr. 24103400 **€ 349,00**





2 Nieten, Breite Haltegriff: 240mm



Tankanzeige
für alle WIDEFRAME Modelle Vespa 125/150
Art.-Nr. 52500560
146,00 €

Schwingsattel Wideframe

Schwingsattel, vorne

für Vespa 150 VL2-3/VB/ACMA/GL150
schwarz, Art.-Nr. 24104555 **€ 129,00**





3 Nieten, Breite Haltegriff: 180mm

Schwingsattelgestell, vorne

Da es für einige Wideframe Modelle keine kompletten Schwingsättel mehr gibt, bieten wir originalgetreue Gestelle an. Perfekt gearbeitet mit viele Liebe zum Detail.

1. für Vespa 125 VL1
Art.-Nr. 24104570 **€ 169,00**

2. für Vespa 150 VL2-3/VB/ACMA/GL150
Art.-Nr. 24104566 **€ 169,00**







Gepäckbrücke, hinten

Gepäckbrücken sind eine schöne Alternative zu Sitzbänken und Schwingsätteln. Auf dieser wird das Sitzkissen für den Sozius befestigt. Gepäckbrücken von PASCOLI entsprechen dem Original nahezu vollständig hinsichtlich Form.

für Vespa 98/125 V1-15	grau, Art.-Nr. 17537990	**€ 119,00**
für Vespa 125 V30-33	grau, Art.-Nr.17537950	**€ 119,00**
für Vespa 125 VM1-2/VU	grau, Art.-Nr.17537900	**€ 119,00**
für Vespa 125 VN1/150 VL1	grau, Art.-Nr.17537700	**€ 119,00**
	schwarz, Art.-Nr.17537850	**€ 69,00**
für Vespa 125 VN2/150 VL2-3/VB1	grau, Art.-Nr.17537800	**€ 119,00**
	schwarz, Art.-Nr.17537810	**€ 79,00**



Mauro Pascoli srl

Sitzkissen, Gepäckbrücke PASCOLI

Mit dem passenden Sitzkissen für die Gepäckbrücke findet auch der Sozius seinen Platz. Sitzkissen von PASCOLI entsprechen dem Original nahezu vollständig in Form und Farbe. Farbtechnisch verwendete PIAGGIO bevorzugt dunkelgrün und schwarz bei Wideframe Modellen. Das Kissen wird mittels Klemmen und Schrauben an der Gepäckbrücke befestigt.

1. für Vespa 125 VN/VM/150 VL/VB

blau	Art.-Nr. 22360200	**€ 79,00**
dunkelgrün	Art.-Nr. 22360000	**€ 79,00**
hellgrün	Art.-Nr. 15163000	**€ 79,00**
schwarz	Art.-Nr. 22360100	**€ 79,00**

2. für Vespa 125 V1-V33

dunkelgrün	Art.-Nr. 11522000	**€ 79,00**
hellgrün	Art.-Nr. 11521500	**€ 79,00**
schwarz	Art.-Nr. 11521000	**€ 79,00**



mit Lehnenansatz, 24,5x24,5cm

flach, 25x25cm

Schwingsattel Largeframe

Schwingsättel der Vespas 125 VNB1-5/150 VBA/VBB/GL/T4 und 125 VNB6/GT/Super/150 Super/Sprint V werden an den Befestigungslöchern von Tank und Sitzbank verschraubt. Durch die analoge Tank/Rahmenform der Modelle sind sie untereinander tauschbar und passen ebenfalls auf alle Vespa 160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso Modelle. Alle Sättel haben einen Haltegriff für den Sozius. Die Federhärte ist über eine zentrale Feder unter dem Schwingsattelgestell verstellbar. Alle Sättel sind, wenn nicht anders gekennzeichnet, aus hochwertigem, witterungsfestem Kunstleder gefertigt. Die Sättel aus dem originalen Zubehörsortiment von **PIAGGIO** und **PASCOLI** unterscheiden sich nur in Bügelform und Anzahl der Nieten. Grundsätzlich gilt:

Vespa 125 VNB1-5/150 VBA/VBB/GL/T4:
Bügel gerade / Bezug mit Öse / 2 oder 3 Nieten

Vespa 125 VNB6/GT/Super/150 Super/Sprint/V:
Bügel gebogen / Bezug geschlossen / ohne Nieten

SIP-TIPP Tankdeckelschloss. Schützt vor Langfingern! Art.-Nr. 18223650



Schwingsattel PASCOLI, vorne

für Vespa 125 VNB1-5/150 VBA/VBB/GL/T4*

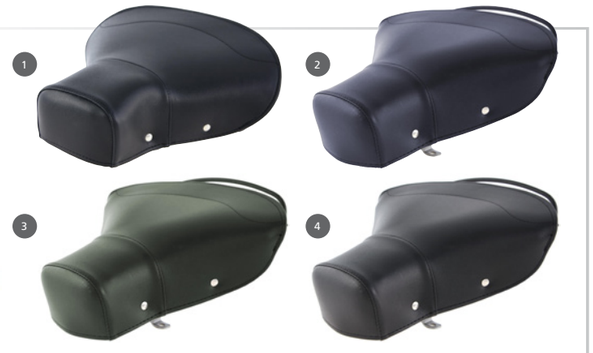
2 Nieten, Breite Haltegriff: 240mm

1. dunkelblau Premium, mit Öse	Art.-Nr. 24105610 **€ 189,00**
2. dunkelblau	Art.-Nr. 24105620 **€ 139,00**
3. dunkelgrün	Art.-Nr. 24105630 **€ 139,00**
4. schwarz	Art.-Nr. 24105640 **€ 139,00**

*passt auch für Vespa PX80-200/PE/Lusso/160 GS/180 SS/Rally

Mauro Pascoli srl





Schwingsattel, vorne, echt Leder

Perfekt gearbeiteter Repro Sattel, der einem Original in nichts nachsteht. Kommt mit geradem Haltegriff und zwei Ösen am Bezug. Gefertigt aus echtem Leder.

für Vespa 125 VNB1-5/150 VBA/VBB/GL/T4*

2 Nieten, Breite Haltegriff: 240mm
schwarz, echt Leder
Art.-Nr. 24104600 **€ 110,00**

SIP-COMMUNITY User ‚vespa and more':
„super genial verarbeitet"

* passt auch, für Vespa 160 GS/180 SS/Rally/PX80-200/PE/Lusso

ECHT LEDER

KAUF TIPP



Gepäckbrücke für Sitzkissen

Gepäckbrücken sind eine schöne Alternative zu Sitzbänken und Schwingsätteln. Auf dieser wird das Sitzkissen für den Sozius befestigt. Gepäckbrücken von **PASCOLI** entsprechen dem Original nahezu vollständig in der Form. **CUPPINi** liefert ein hochwertiges Reproprodukt zu fairem Preis. Für den Bling Effekt gibt es die Gepäckbrücke in Aluminium poliert.

für Vespa 125 VNA/VNB1-5/150 VBA/VBB/GL/T4*

CUPPINI, grau	Art.-Nr. 17537600 **€ 49,00**
PASCOLI, grau	Art.-Nr. 17537620 **€ 99,00**
alu poliert	Art.-Nr. 17537610 **€ 45,00**

* passt auch auf Vespa PX80-200/PE/Lusso Modelle und 160 GS/180 SS/Rally in Verbindung mit einem flachen Tank



Die Gepäckbrücken sind passend für Sitzkissen 79030000 / 79039000 / 79050000

Schwingsattel Largeframe

Sitzkissen PASCOLI

Mit dem passenden Sitzkissen für die Gepäckbrücke findet auch der Sozius seinen Platz. Sitzkissen von PASCOLI entsprechen dem Original nahezu vollständig in Form und Farbe. Farbtechnisch verwendete PIAGGIO bevorzugt dunkelblau und schwarz bei Largeframe Modellen. Das Kissen wird mittels Klemmen und Schrauben an der Gepäckbrücke befestigt.

für Vespa 125 VNA/VNB1-5/150 VBA/VBB/GL/T4

dunkelgrün	Art.-Nr. 79030000	**€ 79,00**
dunkelblau	Art.-Nr. 79039000	**€ 79,00**
schwarz	Art.-Nr. 79050000	**€ 79,00**

27x17,5cm mit Lehnenansatz



Die Sitzkissen sind passend für Gepäckbrücke
Art.-Nr. 17537600 / 17537620 / 17537610



Schwingsattel vorne

Für Vespa 125 VNB6/GT/Super/150 Super/Sprint*

2 Nieten, Breite Haltegriff: 240mm

1. dunkelblau	Art.-Nr. 24104660	**€ 139,00**
2. schwarz, echt Leder	Art.-Nr. 24104610	**€ 110,00**

*passt auch für Vespa PX80-200/PE/Lusso/160 GS/180 SS/Rally





Gepäckbrücke für Sitzkissen

Gepäckbrücken sind eine schöne Alternative zu Sitzbänken und Schwingsätteln. Auf dieser wird das Sitzkissen für den Sozius befestigt. Gepäckbrücken von **PASCOLI** entsprechen dem Original nahezu vollständig in der Form. **CUPPINI** liefert ein hochwertiges Reproprodukt zu fairem Preis. Für den Bling-Effekt gibt es die Gepäckbrücke in Aluminium poliert.

für Vespa 125 VNB6/GT/GTR/TS/150 Sprint/V*

1. grau, CUPPINI	Art.-Nr. 17539500	**€ 55,00**
2. schwarz, PASCOLI	Art.-Nr. 17538500	**€ 99,00**
3. grau	Art.-Nr. 17538000	**€ 29,00**
4. alu poliert	Art.-Nr. 17539000	**€ 39,00**

* passt auch auf Vespa PX80-200/PE/Lusso Modelle und
160 GS/180 SS/Rally in Verbindung mit einem flachen Tank



Sitzkissen PASCOLI

für Vespa 125 VNB6/GT/GTR/TS/150 Sprint/V*

29x20cm, mit Lehnenansatz

dunkelgrün	Art.-Nr. 79040510	**€ 79,00**
schwarz	Art.-Nr. 79040520	**€ 79,00**
dunkelblau	Art.-Nr. 79040500	**€ 79,00**

* passt auch auf Vespa PX80-200/PE/Lusso Modelle und
160 GS/180 SS/Rally in Verbindung mit einem flachen Tank

Die Sitzkissen sind passend für Gepäckbrücke
Art.-Nr. 17539500 / 17538500 / 17538000 / 17539000





Schwingsattel Largeframe

Schwingsattel, hinten

Hintere Schwingsättel wurden serienmäßig nie verbaut, bieten aber eine schöne Alternative zu Sitzkissen.

für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-T4/160GS*/ 180SS*/Rally/PX/T5

schwarz, PASCOLI	Art.-Nr. 24104670	**€ 139,00**
schwarz	Art.-Nr. 24104400	**€ 95,00**
dunkelgrün, PASCOLI	Art.-Nr. 24104690	**€ 139,00**
dunkelblau, PASCOLI	Art.-Nr. 24104680	**€ 139,00**



* in Verbindung mit einem flachen Tank



Schwingsattel, vorne, Zubehör

Universell passende Schwingsättel in allen Formen und Farben.

für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-T4/160GS/ 180SS/Rally/PX/T5*

1. beige	Art.-Nr. 24104800	**€ 75,00**
2. grau	Art.-Nr. 24104900	**€ 75,00**
3. rot/schwarz	Art.-Nr. 24105700	**€ 59,00**
4. camouflage	Art.-Nr. 24105900	**€ 75,00**
5. schwarz, 3 Nieten	Art.-Nr. 24104520	**€ 49,00**
6. schwarz, 4 Nieten	Art.-Nr. 24104500	**€ 59,00**
7. schwarz	Art.-Nr. 24104300	**€ 95,00**
8. schwarz	Art.-Nr. 39705000	**€ 105,00**

*passt auch für LML 125-150 Speedy/Star/Deluxe/DLX/Stella/Belladonna



Sitzkissen aus dem Zubehör

Universell passende Sitzkissen in allen Formen und Farben. Passend für Gepäckbrücke Art.-Nr. 17538000 / 17539500 / 17539000

in allen Farben und Formen

beige	Art.-Nr. 79061500	**€ 45,00**
braun, echtes Leder	Art.-Nr. 79061020	**€ 69,00**
grau	Art.-Nr. 79061300	**€ 39,00**
rot	Art.-Nr. 79061400	**€ 39,00**
schwarz, echtes Leder	Art.-Nr. 79061010	**€ 69,00**
schwarz, schw. Keder	Art.-Nr. 79061700	**€ 45,00**
schwarz, weiss. Keder	Art.-Nr. 79061000	**€ 59,00**
schwarz/grau kariert	Art.-Nr. 79061200	**€ 39,00**
schwarz/rot kariert	Art.-Nr. 79061100	**€ 39,00**





Schwingsattelgestell im Wideframe Style

mit außenliegenden Federn

Passend für alle Vespa 125 VNA-TS/ 150 VBA-T4/160GS/180SS/Rally/PX Modelle

Gestell Art.-Nr. 24104590 **€ 135,00**

Passender Bezug

schwarz	Art.-Nr. PV17051	**€ 65,00**
braun	Art.-Nr. 79017370	**€ 65,00**









Anbauteile Schwingsattelbezüge

Oft ist beim 30 Jahre alten Scheunenfund zwar das Schwingsattelgestell noch in Ordnung, der Bezug allerdings hat meist seine besten Zeiten schon hinter sich. Abgewetzte Oberflächen und eingerissene Nähte sind aber selbst bei einer Patina Kiste nicht cool und sollten gegen einen neuen Schwingsattelbezug getauscht werden. Mit wenigen Handgriffen gewechselt, wirkt der Sattel wie neu.

Mauro Pascoli srl

Bezüge von **PASCOLI** wie auch **PIAGGIO** glänzen durch hochwertige Verarbeitung und entsprechen dem Original nahezu vollständig in Form und Farbe. Erste Wahl für eine Restauration im Originalzustand. Bei Wideframe Modellen verwendete PIAGGIO bevorzugt dunkelgrün und schwarz, bei späteren Largeframe Modellen kamen schwarz und dunkelblau zum Einsatz.

Wer es lieber etwas günstiger möchte und wem der 1:1 original Look nicht all zu wichtig ist, greift auf die Eco Ausführung zurück. Diese unterscheidet sich oft nur in kleinen Details wie Nahtverlauf oder Anzahl der Nieten.

Alle Bezüge sind, wenn nicht anders gekennzeichnet, aus hochwertigem, witterungsfestem Kunstleder gefertigt. Obwohl sich Schwingsättel auf den ersten Blick nicht großartig unterscheiden, achtet vor Bestellung des Bezuges auf folgende Punkte:

- Abstand des Haltegriffs 180 oder 240mm
- Bezug geschlossen, mit Öse oder Aussparung (für Haltegriff)

Schwingsattelbezüge mit Öse wurden meist original verbaut. Die geschlossene bzw. Variante mit Aussparung ist meist im Zubehör zu finden.

Mit Öse



Mit Aussparung



Geschlossen



Schwingsattelbezüge PASCOLI / PIAGGIO



Schwingsattelbezüge ECO



Schwingsattelbezug vorne		Farbe	Ausführung	B*	Hersteller	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50 1° Serie >92876	dunkelblau	-	-	PASCOLI	79013200	65,00
2	für Vespa 50 1° Serie >92876	dunkelblau	-	-	PIAGGIO	79013000	79,00
3	für Vespa 50 1° Serie >92876	schwarz	-	-	PIAGGIO	79013100	79,00
4	für Vespa 50 2° Serie 122876>	schwarz	-	-	PIAGGIO	79014100	79,00
5	für Vespa 98/125 V1-15	schwarz	geschlossen	240	PIAGGIO	79017100	65,00
6	für Vespa 125 V30-33/VM	dunkelgrün	mit Aussparung	240	PIAGGIO	79017200	79,00
7	für Vespa 125 V30-33/VM	hellgrün	mit Aussparung	240	PASCOLI	79017300	65,00
8	für Vespa 125 V30-33/VM	schwarz	mit Aussparung	240	PASCOLI	79017310	65,00
9	für Vespa 125 VU/VN1	dunkelgrün	mit Aussparung	240	PASCOLI	79017320	65,00
10	für Vespa 125 VU/VN1	dunkelgrün	geschlossen	240	PASCOLI	79017330	65,00
11	für Vespa 125 VU/VN1	schwarz	mit Aussparung	240	PASCOLI	79017340	65,00
12	für Vespa 125 VU/VN1	schwarz	geschlossen	240	PASCOLI	79017350	65,00
13	für Vespa 150 VL/VB/ACMA	braun echt Leder	mit Öse	180	-	PV17061	69,00
14	für Vespa 150 VL/VB/ACMA	dunkelgrün	mit Öse	180	PASCOLI	79017360	65,00
15	für Vespa 150 VL/VB/ACMA	schwarz	mit Öse	180	PASCOLI	79017370	65,00
16	für Vespa 150 VL/VB/ACMA	schwarz echt Leder	mit Öse	180	-	PV17051	65,00
17	für Vespa 125 VNA1-2	dunkelblau	mit Aussparung	180	PASCOLI	79016600	65,00
18	für Vespa 125 VNA1-2	dunkelblau	mit Öse	180	PASCOLI	79016100	65,00
19	für Vespa 125 VNA1-2	dunkelgrün	mit Aussparung	180	PASCOLI	79016500	65,00
20	für Vespa 125 VNA1-2	dunkelgrün	mit Öse	180	PASCOLI	79016000	65,00
21	für Vespa 125 VNA1-2	schwarz	mit Aussparung	180	PASCOLI	79016700	65,00
22	für Vespa 125 VNA1-2	schwarz	mit Öse	180	PASCOLI	79016200	65,00
23	für Vespa 125 VNB1-5/150 VBA/VBB/GL/T4	braun echt Leder	mit Öse	240	-	PV17062	69,00
24	für Vespa 125 VNB1-5/150 VBA/VBB/GL/T4	dunkelblau	mit Aussparung	240	PASCOLI	79017380	65,00
25	für Vespa 125 VNB1-5/150 VBA/VBB/GL/T4	dunkelblau	mit Öse	240	Eco	79018700	35,00
26	für Vespa 125 VNB1-5/150 VBA/VBB/GL/T4	dunkelblau	mit Öse	240	PASCOLI	79017000	65,00
27	für Vespa 125 VNB1-5/150 VBA/VBB/GL/T4	dunkelgrün	mit Aussparung	240	PASCOLI	79017390	65,00
28	für Vespa 125 VNB1-5/150 VBA/VBB/GL/T4	dunkelgrün	mit Öse	240	Eco	79018800	35,00
29	für Vespa 125 VNB1-5/150 VBA/VBB/GL/T4	dunkelgrün	mit Öse	240	PASCOLI	79017420	65,00
30	für Vespa 125 VNB1-5/150 VBA/VBB/GL/T4	hellbraun	mit Öse	240	Eco	79018500	35,00
31	für Vespa 125 VNB1-5/150 VBA/VBB/GL/T4	schwarz	mit Aussparung	240	PASCOLI	79016750	65,00
32	für Vespa 125 VNB1-5/150 VBA/VBB/GL/T4	schwarz	mit Öse	240	PASCOLI	79017430	65,00
33	für Vespa 125 VNB1-5/150 VBA/VBB/GL/T4	schwarz	mit Öse	240	Eco	79017400	35,00
34	für Vespa 125 VNB1-5/150 VBA/VBB/GL/T4	schwarz echt Leder	mit Öse	240		PV17057	65,00
35	für Vespa 125 VNB6/GT/Super/150 Super/Sprint	braun echt Leder	mit Aussparung	240	-	PV17064	59,00
36	für Vespa 125 VNB6/GT/Super/150 Super/Sprint	dunkelblau	mit Aussparung	240	Eco	79093100	29,00
37	für Vespa 125 VNB6/GT/Super/150 Super/Sprint	dunkelgrün	mit Aussparung	240	Eco	79093200	29,00
38	für Vespa 125 VNB6/GT/Super/150 Super/Sprint	schwarz echt Leder	mit Aussparung	240	-	PV17052	59,00
39	für Vespa 125 VNB6/GT/Super/150 Super/Sprint	schwarz	mit Aussparung	240	Eco	79093000	29,00
40	für Vespa 125 VNB6/GT/Super/150 Super/Sprint	schwarz	mit Aussparung	240	PASCOLI	79094000	65,00

* Breite Haltegriff in mm

Schwingsattelbezug hinten		Farbe	Hersteller	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 125 V30-33/VM/VN	schwarz	PASCOLI	77091000	65,00
2	für Vespa 125 V30-33/VM/VN	dunkelblau	PASCOLI	77092000	65,00
3	für Vespa 125 V30-33/VM/VN	dunkelgrün	PASCOLI	77093000	65,00
4	für Vespa 125 V30-33/VM/VN	hellgrün	PASCOLI	77094000	65,00
5	für Vespa 150 VL/VB/VGL	schwarz	PASCOLI	79091000	65,00
6	für Vespa 150 VL/VB/VGL	dunkelblau	PASCOLI	79091100	65,00
7	für Vespa 150 VL/VB/VGL	dunkelgrün	PASCOLI	79091200	65,00
8	für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB/GL/T4	schwarz	PASCOLI	79092000	65,00
9	für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB/GL/T4	dunkelblau	PASCOLI	79092100	65,00
10	für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB/GL/T4	dunkelgrün	PASCOLI	79092200	65,00



Haltegriff für Schwingsattel

Haltegriff für alle vorderen Schwingsättel. Griffe mit gleichem Abstand von 180 oder 240mm können untereinander getauscht werden. Erhältlich gerade und gebogen.

Haltegriff für Schwingsattel	B*	Farbe		Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3	240	dunkelblau gummiert	gebogen	24105800	25,00
für Vespa 50-125/PV/ET3	240	V2A poliert	gebogen	24105400	16,90
für Vespa 125 V30-33/VM1-2	240	chrom	gerade	24105950	35,00
für Vespa 125 VN1-2	240	dunkelgrün	gerade	24105980	35,00
für Vespa 125 VNA/150 VL/VB/VGL1	180	schwarz gummiert	gerade	24105500	22,00
für Vespa 125 VNA/150 VL/VB/VGL1	180	V2A poliert	gerade	24105355	19,00
für Vespa 125 VNB1-5/150 VBA/VBB/GL/VGLA1/T4	240	V2A poliert	gerade	24105300	15,90
für Vespa 125 VNB1-5/150 VBA/VBB/GL/VGLA1/T4	240	schwarz gummiert	gerade	24105600	22,00
für Vespa 125 VNB6T/GT/Super/150 Super/Sprint/PX/T5	240	dunkelblau gummiert	gebogen	24105800	25,00
für Vespa 125 VNB6T/GT/Super/150 Super/Sprint/PX/T5	240	V2A poliert	gebogen	24105400	15,90

* Breite Haltegriff in mm



gerade



gebogen



gummiert

Federset Schwingsattel

Schwingsattelfedern in Erstausrüster Qualität. Da lohnt es sich nicht, alte rostige Federn neu zu verchromen.

Federset Schwingsattel	Farbe	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3	chrom	79017190	19,00
für Vespa 125 V1-15	chrom	79017160	39,00
für Vespa 125 V30-33	chrom	79017170	49,00
für Vespa 125 VM/VN1	chrom	79017150	39,00
für Vespa 125 VN2	dunkelgrün	79017180	39,00
für Vespa 150 VL2-3/VB/ACMA GL150	chrom	79017190	19,00
für Vespa 125 VNB1-5/150 VBA/VBB/GL/VGLA1/T4	chrom	79017190	19,00
für Vespa 125 VNB6T/GT/Super/150 Super/Sprint/PX/T5	chrom	79017190	19,00





Emblem Schwingsattelbezug

Macht aus jedem Sattel ein „Original“. Die Embleme werden mit den passenden Nieten am Sitzbezug/Satteldecke befestigt.

Emblem Schwingsattelbezug	Art.-Nr.	€
A. Rejna, grün	11038900	16,00
A. Rejna, schwarz	11038700	19,00
Aquilia Continentale	11038000	9,50
Piaggio	11038100	5,90
Denfeld	79004600	22,90
Niete für Emblem / Stck	11038500	0,30













Vespa Szene Neuseeland

von unserem Kunden Götz Neugebauer, Inhaber von Scooter e Motion in Auckland, NZ



160GS

Vespa 160GS

In den 60er Jahren wurden über 10.000 Vespas in NZ zugelassen - die damalige Legislatur verlangte, dass ein gewisser Prozentsatz jeder Maschine in NZ hergestellt sein muss. Douglas Sportique, Super, GS 160, SS 180, SS90 und 90s wurden hier fertigmontiert und mit NZ eigenen Hauptständer, Sitzbank, Auspuff und Kabelbaum versehen. Viele dieser Roller werden hier unrestauriert gefahren oder generalüberholt mit einfacher Lackierung. Allerdings sind die Zeiten vorbei, wo man in der Scheune für einen Kasten Bier noch originale SS90 finden konnte...

Douglas

Traditionell findet man in NZ auch sehr gut restaurierte Modelle wie z.B. dieses Douglas "Roadmodel" (Schaltgestänge Modell. Restauriert von Errol Gill in New Plymoth. Der Standard des handwerklichen Könnens ist sehr hoch und damit auch die Qualität der Maschinen.

Coffeeman

NZ ist ein Mix von Kulturen - neben starkem UK Einfluss haben die Kiwis sich auch die besten Stücke des restlichen Europas Eigen gemacht - guter Kaffee ist ebenso wichtig wie der englische "mince pie". Auf Treffen wird man immer Leute finden, die in tiefe Diskussionen über die best gerösteten Bohnen im Lande eintauchen. Dies hier ist Andrew Feldon mit seinem LML Gespann. Hauptberuflich hat er ein mobiles Kaffee in seinem Van. Und kann auch auf Vespatreffen die besten Bohnen anbieten.

Nzetta

Während der Eiserne Vohang noch geschlossen war, hatte NZ Handelsbeziehungen mit dem Osten - ein Ergebniss ist die "NZetta" - das Kiwi Derivat der tschechischen C-Zetta. Lance hat seine Nzetta "etwas" modifiziert und fährt sie mit einem 250cc XR Motor anstelle des alten 175cc Motors. Die Lackierung ist frisch - Damien Kurth ist verantwortlich für Lettering und Pinstriping ... old school Pinstriping ist hier sehr beliebt.


160GS


Douglas


Coffeeman


Nzetta


Mrskoot


180SS


90SS


Scooter Pinup


Parts


Race

Mrskoot

Mr. Skoot und Mr. Vespa beim Benzingespräch... Mr. Skoot = Matt Brookes - er ist das südliche Rückrat der NZ Rollerszene. Aus seiner Garage in der Hauptstadt Wellington versorgt er Enthusiasten landesweit. Bekannt für seine last minute repairs ... und entsprechenden Pannen auf dem Weg... aber immer nur sein eigener Roller - seine Kunden kommen (fast) immer an. www.mrskoot.co.nz Mr. Vespa = Götz Neugebauer. Versorgt seit über 15 Jahren Neuseeland mit Fachwissen, Rollern und Teilen. Er ist offizieller Piaggio Händler und auch SIP Official Dealer. Sein Laden Scooter e Motion ist in Auckland Central und bietet Verkauf, Reparatur und Customisation. www.scooteremotion.co.nz

180SS

Dies ist ein klassisches Beispiel für den Erfindungsreichtum und craftsmanship der Kiwis. Sie gehen oft ein wenig weiter mit Designs und Modifications ... Diese 1966er Vespa SS180 wurde modifiziert für die Frau eines Enthusiasten - Lora beschwerte sich über den Kickstarter und Startschwierigkeitn der alten Klassikroller und wollte deshalb keine alte Vespa fahren. Ihr Mann hat nun kurzerhand eine 12V Zündung und Elektrostarter in die SS180 eingebaut. Anstelle einfach einen neuen PX200 Motor zu verwenden hat Aaron Gill für seine Frau das originale Motorgehäuse modifiziert und ein PX Lüfterrad umgestaltet. So kann Sie nun auf Knopfdruck ihre SS180 starten.

90SS

Ryan Milbank und seine SS90. Da die SS90 in NZ ein ziemlich gängiges Modell war, findet man öfter hoch modifizierte Rahmen. Ryan's SS hat alles was das Herz begehrt - Fabrizzi, Wasserkühlung, Scheibenbremsen... Er ist einer der neuseeländischen Top Roller Racer - und man findet ihn normalerweise im Zweikampf mit Matt und seiner heissen Lambretta ... epic!

Scooter Pinup

Yuri Erakowich ist Neuseelands Nummer eins Roller Artist. Er hat zahlreiche Runpatches, Logos ond Poster kreiert und bietet seine sexy Pinups online an: www.scooterpinups.com. Natürlich ist er auch Sammler, Restaurierer und Rennfahrer. Holt Euch sein Shirt, Art.-Nr. 9528720.

Parts

Ersatzteile und Zubehör für Roller ... erst seit ca. 15 Jahren gibt es eine gute Versorgung für Vespisti landesweit ... SIP Scootershop hat massgeblich dazu beigetragen, die NZ Rollerszene fahrbereit zu halten.

Race

Die Kiwi Race Scene ist noch wirklich old school. Es gibt nur eine Rennserie mit recht wenig Einschränkungen. Der Effekt ist, dass man in einem Rennen SS90, Lammy, Automatics und PX zusammen am Start sieht. Auf der Rennstrecke wird mit dem Messer zwischen den Zähnen gefochten - in den Pitts eine echte Kameraderie, jeder hilft jedem.


SIP-Team am Vršic-Pass, Slowenien 2010

Anbauteile Gepäckträger

Gepäckträger sind die idealen Begleiter für kurze und lange Touren. Ob auf dem Weg zur Schule oder nach Sizilien – der Stauraum auf dem Roller wird dadurch enorm erweitert. Wer mit viel Gepäck reist, sollte auf optimale Gewichtsverteilung achten. Überladene Gepäckträger, vorne wie hinten, beeinflussen meist das Fahrverhalten des Rollers negativ. Ein passendes Sportfahrwerk schafft hier Abhilfe.

Vordere Gepäckträger

Vordere Gepäckträger werden am Beinschild eingehängt und mit Befestigungsbügeln am Rahmen verspannt. Es müssen keine Löcher gebohrt werden. Gepäckträger mit kleinem Abstand zum Beinschild wirken optisch filigran, besonders bei Smallframe-Modellen. Gepäckträger mit größerem Abstand ermöglichen mehr Zuladung, da der Scheinwerfer bei viel Zuladung nicht verdeckt wird.

Die italienischen Hersteller **CUPPINI** und **VIGANO** liefern seit Jahrzehnten verchromte und schwarze Gepäckträger in guter Qualität. Die CUPPINI TRAVELLER Linie ist optisch stark an das originale Zubehörsortiment von PIAGGIO angelehnt. Wer es etwas edler möchte, setzt auf **LOGOSCOOTER**. Erstklassige Verarbeitung, perfekte Passgenauigkeit und feinstes Chromfinish.

Um eine einheitliche Optik zu erhalten, sollten Bauteile wie Gepäckträger, Sturzbügel und Stoßstangen der gleichen Hersteller miteinander kombiniert werden.

Wir empfehlen für alle Chrom-Gepäckträger die Nevr Dull Politur (Art.-Nr. 200250). Mit diesem Alleskönner entfernt bzw. beugt man Flugrost vor. Alle Gepäckträger werden incl. Montagematerial geliefert!

Gepäckträger CUPPINI Traveler

für Vespa, alle Modelle

Gepäckauflage: 45x25cm
Abstand zum Beinschild 6cm
Art.-Nr. 64025550 **€ 89,00**

SIP-COMMUNITY Peter: „Super verarbeitet, super Chrom und es hat viel Gepäckplatz!! Erstklassiges Teil“



Gepäckträger

für Vespa, 50-125/PV/ET3

Gepäckauflage: 31x21cm
Abstand zum Beinschild: 12cm
Edelstahl poliert,
Art.-Nr. 25500800 **€ 69,00**

passt auch LML 125-150 Speedy/Star/ Deluxe/DLX/Stella/Belladonna



Gepäckträger PASCOLI

für Vespa V98/V1-33/VM/VN/VL

Gepäckauflage: 45x30cm
Abstand zum Beinschild: 12cm, starr
Chrom, Art.-Nr. 25500900 **€ 155,00**



Gepäckträger VIGANO

für Vespa, alle Modelle

Gepäckauflage: 38x25cm
Abstand zum Beinschild: 15cm
Chrom, Art.-Nr. 75210000 **€ 65,00**
schwarz, Art.-Nr. 75200000 **€ 59,00**

passt auch LML 125-150 Speedy/Star/ Deluxe/DLX/Stella/Belladonna



Gepäckträger CUPPINI

für Vespa alle Modelle

Gepäckauflage: 38x26cm
Abstand zum Beinschild: 16cm
Chrom, Art.-Nr. 75215000 **€ 72,00**

Gepäckauflage: 38x26cm
Abstand zum Beinschild: 20cm
Chrom, Art.-Nr. 75217000 **€ 82,00**

passt auch LML 125-150 Speedy/Star/ Deluxe/DLX/Stella/Belladonna



Gepäckträger COMFORT

für Vespa, alle Modelle

Gepäckauflage: 32x24cm
Abstand zum Beinschild: 11cm
Chrom, Art.-Nr. 25500100 **€ 99,00**

passt auch LML 125-150 Speedy/Star/ Deluxe/DLX/Stella/Belladonna



Gepäckträger LOGOSCOOTER

für Vespa alle Modelle

Gepäckauflage: 45x25cm
Abstand zum Beinschild: 6cm
LOGOSCOOTER, Chrom
Art.-Nr. 64025500 **€ 185,00**

passt auch LML 125-150 Speedy/Star/ Deluxe/DLX/Stella/Belladonna



Gepäckträger

für Wide-/Largeframe Modelle

Gepäckauflage: 40x25cm
Abstand zum Beinschild: 10cm
Edelstahl poliert,
Art.-Nr. 25500500 **€ 139,00**

passt auch LML 125-150 Speedy/Star/ Deluxe/DLX/Stella/Belladonna



Gepäckträger VIGANO

für Vepsa Cosa 125-200

Chrom, Art.-Nr. 75291000 **€ 65,00**
schwarz, Art.-Nr. 75291100 **€ 65,00**

Abbildung ähnlich



Gepäckträger hinten Smallframe

Hintere Gepäckträger werden an den Bohrungen der Sitzbank und des Tanks verschraubt. Bei einigen Modellen wird ein zusätzliches Gestänge für den optimalen Halt mitgeliefert. Dieses wird an der Rahmenunterkante eingehängt und verschraubt. Fast alle Träger sind als klappbare und starre Ausführung erhältlich. Starre Träger eignen sich vor allem zur Befestigung von Koffern, Taschen und Topcases. (siehe Seite 808). Eine Rückenlehne sorgt für maximalen Fahrkomfort auf langen Strecken.

Um eine einheitliche Optik zu erhalten, sollten Bauteile wie Gepäckträger, Sturzbügel und Stoßstangen der gleichen Hersteller miteinander kombiniert werden.

Wir empfehlen für alle Chrom-Gepäckträger die Nevr Dull Politur (Art.-Nr. 200250). Mit diesem Alleskönner entfernt bzw. beugt man Flugrost vor. Alle Gepäckträger werden incl. Montagematerial geliefert!



Gepäckträger CUPPINI

für Vespa 50-125/PV/ET3

Gepäckauflage: 32x24cm, klappbar, zusätzliche Bohrung nötig
Chrom, Art.-Nr. 25032000 **€ 72,00**
schwarz, Art.-Nr. 25032100 **€ 72,00**



Gepäckträger CUPPINI

für Vespa 50-125/PV/ET3

Gepäckauflage: 32x24cm, klappbar
Chrom, Art.-Nr. 25032400 **€ 72,00**
schwarz, Art.-Nr. 25032500 **€ 72,00**



Gepäckträger CUPPINI

für Vespa PK50-125 S/XL/XL2/FL/ HP/N/Rush/Plurimatic

Gepäckauflage: 32x24cm, klappbar,
Chrom, Art.-Nr. 23466600 **€ 75,00**



Gepäckträger CUPPINI

für Vespa PK50-125 S/XL/XL2/FL/ HP/N/Rush/Plurimatic

Gepäckauflage: 25x27cm, starr
schwarz, Art.-Nr. 23466300 **€ 59,00**





Gepäckträger FACO + VIGANO

für Vespa PK50-125 S/XL/XL2/FL/HP/N/ Rush/Plurimatic

FACO
Gepäckauflage: 36x25cm, klappbar
Chrom, Art.-Nr. 23466200 **€ 75,00**
schwarz, Art.-Nr. 23466400 **€ 75,00**

VIGANO
Gepäckauflage: 38x25cm, klappbar
Chrom, Art.-Nr. 23467100 **€ 95,00**
schwarz, Art.-Nr. 23467000 **€ 85,00**



Gepäckträger hinten Largeframe



Gepäckträger CUPPINI

für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR/ Super/TS/150 VBA/VBB/GL/Sprint/V/ Super/T4/160 GS 2°/180 SS/Rally

Gepäckauflage: 23x25cm, klappbar, 1-strebig,
schwarz, Art.-Nr. 25036400 **€ 72,00**



Gepäckträger CUPPINI

für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR/ Super/TS/150 VBA/VBB/GL/Sprint/V/ Super/T4/160 GS 2°/180 SS/Rally

Gepäckauflage: 23x25cm, klappbar, 2-strebig
schwarz, Art.-Nr. 25036200 **€ 72,00**
Chrom, Art.-Nr. 25036000 **€ 72,00**



Gepäckträger FA

für Vespa 125 VNB4-6/GT/GTR/TS/ Super/150 VBB2/GL/Sprint/V/ 160 GS 2°/180 SS/ Rally

Gepäckauflage: 38x25cm, klappbar
Chrom, Art.-Nr. 75231000 **€ 65,00**
schwarz, Art.-Nr. 75232000 **€ 60,00**

SIP-COMMUNITY User: tcpip 1 „gute Qualität zu einem fairen Preis“



Gepäckträger CUPPINI

für Vespa 125 VNB4-6/GT/GTR/TS/ Super/150 VBB2/GL/Sprint/V/ 160 GS 2°/180 SS/ Rally

Gepäckauflage: 25x38cm, starr
Chrom, Art.-Nr. 25036500 **€ 72,00**



Gepäckträger CUPPINI

für Vespa 125 VNB4-6/GT/GTR/TS/ Super/150 VBB2/GL/Sprint/V/ 160 GS 2°/180 SS/ Rally

Gepäckauflage: 25x38cm, klappbar
Chrom, Art.-Nr. 25036700 **€ 69,00**
schwarz, Art.-Nr. 25036800 **€ 72,00**



Gepäckträger 70's

für Vespa 125 VNB4-6/GT/GTR/TS/ Super/150 VBB2/GL/Sprint/V/ 160 GS 2°/180 SS/ Rally

Gepäckauflage: 30x20cm, starr
Chrom, Art.-Nr. 75401000 **€ 59,00**
schwarz, Art.-Nr. 75402000 **€ 55,00**







Gepäckträger VIGANO

für Vespa PX80-200/PE/ Lusso/T5 Classic*

Gepäckauflage: 38x25cm, klappbar
Chrom, Art.-Nr. 75230000 **€ 65,00**
schwarz, Art.-Nr. 75220000 **€ 55,00**

* passt auch LML 125-150 Speedy/Star/ Deluxe/DLX/Stella/Belladonna

SIP-COMMUNITY User ‚majordees': „Gute Verarbeitung, passgenau, Preis-Leistung gut, große Ladefläche, sehr zu empfehlen"



Gepäckträger CUPPINI

für Vespa PX80-200/PE/Lusso/ T5 Classic*

Gepäckauflage: 38x25cm, klappbar
Chrom, Art.-Nr. 75235000 **€ 69,00**

* passt auch LML 125-150 Speedy/Star/ Deluxe/DLX/Stella/Belladonna



Gepäckträger CUPPINI Traveler

für Vespa PX80-200/PE/Lusso/ T5 Classic*

Gepäckauflage: 43x25cm, klappbar
Chrom, Art.-Nr. 64025650 **€ 95,00**

* passt auch LML 125-150 Speedy/Star/ Deluxe/DLX/Stella/Belladonna



Gepäckträger LOGOSCOOTER

für Vespa PX80-200/PE/Lusso/ T5 Classic*

Gepäckauflage: 43x25cm, klappbar
Chrom, Art.-Nr. 64025600 **€ 135,00**

* passt auch LML 125-150 Speedy/Star/ Deluxe/DLX/Stella/Belladonna



Gepäckträger CUPPINI §

für Vespa PX80-200/PE/Lusso/ T5 Classic*

Gepäckauflage: 38x25cm, klappbar, mit Lehne
Chrom, Art.-Nr. 75238000 **€ 102,00**

* passt auch LML 125-150 Speedy/Star/ Deluxe/DLX/Stella/Belladonna



Gepäckträger CUPPINI

für Vespa PX80-200/PE/Lusso/ T5 Classic*

Gepäckauflage: 25x32cm, starr
Chrom, Art.-Nr. 75237000 **€ 85,00**

* passt auch LML 125-150 Speedy/Star/ Deluxe/DLX/Stella/Belladonna



Gepäckträger LML

für Vespa T5

Gepäckauflage: 25x25cm, klappbar
schwarz ohne Lehne,
Art.-Nr. 13260000 **€ 59,00**



Gepäckträger VIGANO

für Vespa Cosa

Gepäckauflage: 38x25cm, klappbar
schwarz, Art.-Nr. 75290100 **€ 85,00**
Chrom, Art.-Nr. 75290000 **€ 95,00**





Gepäckträger Universell

für alle Modelle

Chrom, starr, Montage am Heck
Gepäckauflage: 18x12,5cm
Art.-Nr. 75402100 **€ 49,00**
Gepäckauflage: 18x20cm
Art.-Nr. 75402200 **€ 49,00**

Montage im Durchstieg
schwarz, Art.-Nr. 75400000 **€ 35,00**
Chrom, Art.-Nr. 75411000 **€ 35,00**



Gepäckträger hinten mit Reserveradhalter

Für den original 50er-/60er-Jahre-Look greift ihr am besten auf Gepäckträger mit Lehne und Reserveradhalter zurück. Hier auf die richtige Reifengrösse eures Modells achten. Kommt besonders gut in Kombination mit einer Reserveradabdeckung.



Gepäckträger COMFORT §

Edelstahl, poliert,
Gepäckauflage: 28x33cm, mit Lehne

für Vespa 150 VL/VB
Art.-Nr. 25501200 **€ 169,00**

für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB
Art.-Nr. 25500200 **€ 159,00**

für Vespa 125 GT/GTR/TS/150/GL/Sprint/ V/T4/160 GS 2°/180 SS/Rally
Art.-Nr. 25501300 **€ 169,00**

für Vespa 160 GS 2°
Art.-Nr. 25501400 **€ 159,00**

für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5 Classic
Art.-Nr. 25501500 **€ 149,00**



Gepäckträger CUPPINI

für Vespa 50-125/PV/ET3, für 9"/10" offene/geschlossene Felge

Chrom, Art.-Nr. 25033000 **€ 85,00**
schwarz, Art.-Nr. 25033200 **€ 85,00**

für Vespa 50/N/L/R/SR/90, für 9"/10" Felge geschlossene Felge

Chrom, Art.-Nr. 25025000 **€ 89,00**
schwarz, Art.-Nr. 25025100 **€ 89,00**



Gepäckträger mit Lehne §

für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/ Sprint/V/T4/160 GS 2°/180 SS/Rally

Gepäckauflage: 32x25cm, klappbar
Chrom, Art.-Nr. 25039000 **€ 135,00**



Gepäckträger CUPPINI

für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB, für 8" geschlossene Felge

Chrom, Art.-Nr. 25034000 **€ 95,00**
schwarz, Art.-Nr. 25034100 **€ 95,00**

für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/ Sprint/V/T4/160 GS 2°/180 SS/Rally,

Chrom, Art.-Nr. 25035000 **€ 89,00**
schwarz, Art.-Nr. 25035100 **€ 89,00**



§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

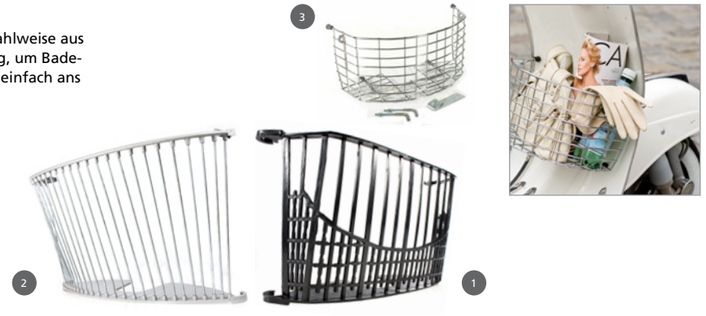
ALLE PREISANGABEN STAND 04/2012, INKL. 19% MWST. ZZGL. VERSAND, SIEHE LETZTE SEITE **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM**

Gepäckkorb

Robuster **Gepäckkorb** zur Montage am Beinschild, wahlweise aus Kunststoff oder Metall. Der Gepäckkorb ist groß genug, um Badesachen oder einen kleinen Einkauf zu verstauen. Wird einfach ans Beinschild geklemmt.

für Vespa 50-125/PV/ET3
1. grau, Kunststoff, Art.-Nr. 24142500 **€ 59,00**
2. schwarz, Kunststoff, Art.-Nr. 24142600 **€ 49,00**

für Vespa Largeframe:
3. Chrom, Metall, Art.-Nr. 24142000 **€ 35,00**



Koffer

Stylischer **Koffer** aus Kunstleder im Nostalgie Look.
Wird mittels zweier Montagebänder auf dem Gepäckträger befestigt. Im Lieferumfang befindet sich zusätzlich eine weitere kleine Tasche, die ihr für unterwegs nutzen könnt.

Maße: 400x25mm
beige, Art.-Nr. 65012550 **€ 76,00**



Tasche

Formschöne **Tasche** zur Montage am Gepäckträger. Wird mittels zweier Montagebänder am vorderen oder hinteren Gepäckträger montiert. Absolut wasserdicht und formstabil. Erhältlich in zwei Größen und Farben.

Maße: 48x30x27cm
braun, Art.-Nr. SBRH1BRO **€ 129,00**
schwarz, Art.-Nr. SBRH1BLA **€ 129,00**

Maße: 33x19x18cm
braun, Art.-Nr. 40010240 **€ 114,00**
schwarz, Art.-Nr. 40010230 **€ 114,00**



Tasche

Diese mehr als nur praktische **Tasche** wird mit ein paar wenigen Handgriffen ganz easy mit einem Klippverschluss am Beinschild eures Rollers befestigt – die perfekte Lösung für alle Roller ohne Handschuhfach!

für Vespa 50-125/PV/ET3
schwarz, Art.-Nr. 98250350 **€ 45,00**





Tasche FACO

Eine geniale Alternative zu sperrigen Top Cases bietet die **„Thundercase" Tasche** von FACO. Die aus wasserabweisendem Material bestehende Reisetasche wird entweder mit einer Trägerplatte an den Gepäckträger geschraubt oder mittels Gurten an der Sitzbank befestigt.

Ein integrierter Regenüberzug hält den Inhalt trocken und das Reißverschluss-Schloss schützt vor Diebstahl. Weiteres Gimmick: Durch zwei versteckte Riemen lässt sich die Tasche im Handumdrehen als Rucksack umfunktionieren.

Für Montage an Gepäckträger Art.-Nr. FA4550 **€ 75,00**
Für Montage auf Sitzbank Art.-Nr. FA45520 **€ 52,00**



Top Case

Robustes Top Case von **DIEFFE** aus schlagfestem Kunststoff. Die mitgelieferte Adapterplatte lässt sich auf nahezu allen Gepäckträgern montieren. Wir empfehlen die Montage auf starren Gepäckträgern. Das Top Case wird auf der Grundplatte befestigt und kann per Knopfdruck gelöst werden. Zusätzlich mit Reflektoren und Schloss ausgestattet.

1. VIVO 28 Liter, 394x298x396 Art.-Nr. 76070100 **€ 72,00**
2. WIZARD 36 Liter, 450x320x420 Art.-Nr. 76070200 **€ 79,00**
3. VAN 32 Liter Art.-Nr. 75999300 **€ 49,00**
4. ASTRA 48 Liter, 576x313x440 Art.-Nr. 76070300 **€ 105,00**



Top Case

Unser Gepäckmonster - Der SH 40 Cargo aus dem Hause Shad ist ein wahrer Gepäckallrounder. Das 40 Liter Fassungsvolumen bietet Platz für einen Integral- und Jethelm. Zusätzliche Ladefläche bietet der SH 40 Cargo auf dem Top Case Deckel. Dort kann nämlich optional ein mitgelieferter Gepäckträger montiert werden. Über die Qualität kann man nicht klagen - stabile Scharniere, einfaches Öffnungssystem und eine stabile Außenhaut versprechen lange Freude am SHAD Topcase.

Maße : 480x310x380mm
schwarz, Art.-Nr. N6520041C **€ 135,00**



Eyecase eyecase L32

Mit seinen innovativen Funktionen und seiner Form unterscheidet sich das Eyecase erheblich von Wettbewerbsprodukten in dieser Preiskategorie. Der Geniestreich der Konstrukteure für die Funktion des **Eyecase** ist sein großer runder Drehgriff, der auch problemlos mit Handschuhen und nur einer Hand zu bedienen ist. Hier wurde ein alt bekanntes Problem erkannt und optimal gelöst. Wird der Drehgriff nach rechts gedreht, öffnet sich der Deckel langsam wie von Zauberhand. In der Endstellung wird der Deckel dann durch diese innovative Funktion gehalten und kann nicht mehr zufallen. Dies bietet dem Motorrad- und Motorrollerfahrer einen erheblichen Komfort und schützt zudem vor einem unbeabsichtigten Einklemmen der Hände. Dreht man den Griff nach links, lässt sich das Eyecase einfach von der Universalhalteplatte lösen und kann dank des stabilen Haltegriffs problemlos getragen werden. Eine Universalhalteplatte und eine in das Eyecase integrierte Rückenstütze gehören mit zum Lieferumfang. **32 Liter, 450x320x420mm**.

schwarz, Art.-Nr. N0632504 **€ 89,00**

reddot design award
honourable mention 2010







Anbauteile
Sturzbügel Seitenhaube

Sturzbügel und Stoßstangen sind die ideale Versicherung um unsere Lieben vor Kratzern und Beulen zu schützen. Jeder kennt wohl die Situation: Beim ausparken am Garagenpfeiler angeeckt, oder im Schneckentempo durch eine kleine Unachtsamkeit gestürzt, ist der Ärger vorprogrammiert.

Stürzbügel Smallframe

Personenschäden entstehen bei solchen Unfällen so gut wie nie. Wer aber schon einmal eine verkratze Seitenhaube zum nachlackieren im Originalton gebracht hat, weiß wovon wir reden. Mit dem passenden Sturzbügel spart man sich viel Ärger und Geld.

Sturzbügel sind mit wenigen Handgriffen montiert und lassen sich bei Nichtgebrauch auch wieder schnell demontieren. Da diese meist am Rahmen angeklemmt werden, empfehlen wir den Lack vorher mit etwas Klebeband zu schützen. Bei der Montage entstehen so auch keine hässlichen Lackkratzer.

Sturzbügel für die Seitenhaube werden an den Schrauben vom Hauptständer und den Bohrungen des Nummernschilds befestigt. Doppelrohr Bügel wirken den Verwindungskräften beim Sturz entgegen und bieten einen optimalen Schutz der Karosse. Monorohre hingegen, wirken etwas filigraner und verstärken die Linienform der Vespa. Einige Modelle bieten zusätzliche Fussrasten für den Sozius. Den original 50er / 60er Jahre Look erhaltet ihr mit den Florida Style oder Lite Bügeln.



Sturzbügel Largeframe



Sturzbügel CUPPINI

für Vespa 125 VNB4-6T/GT/GTR/ TS/Super/150 VBB2/GL/sprint/V/ 160 GS 2°/180 SS/Rally

Doppelrohr mit Fussrasten
Chrom / Emblem blau
Art.-Nr. 25064000 **€ 89,00**
Chrom / Emblem rot
Art.-Nr. 25061000 **€ 89,00**



Sturzbügel CUPPINI + VIGANO

für Vespa 50-125/PV/ET3

Doppelrohr mit Fussrasten
Chrom / Emblem rot
Art.-Nr. 25615000 **€ 75,00**

für Vespa 50-125/PV/ET3

Monorohr mit Fussrasten
Chrom, Art.-Nr. 25068200 **€ 69,00**



Sturzbügel FLORIDA STYLE

für Vespa 125 ACMA/150 VL/VB1/ACMA GL
Art.-Nr. 25622000 **€ 159,00**

für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB/T4
Art.-Nr. 25622100 **€ 159,00**

für Vespa 125 GT/GTR/ 150 Sprint/V
Art.-Nr. 25622300 **€ 159,00**

für Vespa 160 GS/180 SS
Art.-Nr. 25622500 **€ 159,00**

V2A poliert, Doppelrohr



Sturzbügel LITE

für Vespa 125 ACMA/150 VL/VB1/ACMA GL
Art.-Nr. 25623000 **€ 119,00**

für Vespa 125 VNA/VNB/150 VBA/VBB/T4
Art.-Nr. 25623100 **€ 119,00**

für Vespa 125-150 Super
Art.-Nr. 25623200 **€ 119,00**

für Vespa 125 GT/GTR/ 150 Sprint/V
Art.-Nr. 25623300 **€ 119,00**

für Vespa 160 GS/180 SS
Art.-Nr. 25623500 **€ 119,00**

V2A poliert, Doppelrohr (Bohrungen notwendig)



Sturzbügel VIGANO

für Vespa 50-125/PV/ET3

Doppelrohr mit Fussrasten
Chrom / Emblem blau
Art.-Nr. 25067000 **€ 85,00**
Chrom/ Emblem rot
Art.-Nr. 25067100 **€ 85,00**



Sturzbügel ULMA STYLE

für Vespa 150 GS/T2/T3/GL Touring

V2A poliert, Doppelrohr
Art.-Nr. 25623060 **€ 149,00**





Sturzbügel LITE

für Vespa 50-125/PV/ET3

Doppelrohr (Bohrungen notwendig
V2A poliert, Art.-Nr. 25623600 **€ 99,00**



Sturzbügel CUPPINI

für Vespa 50-125/PK/S/SS/ ETS/Automatica

Monorohr mit Fussrasten
Chrom, Art.-Nr. 25068000 **€ 89,00**
schwarz, Art.-Nr. 25078000 **€ 89,00**



Sturzbügel VIGANO

für Vespa 125 VNB4-6T/GT/GTR/TS/ Super/150 VBB2/GL/sprint/V/160 GS 2°/180 SS/Rally

Doppelrohr mit Fussrasten
Chrom / Emblem blau
Art.-Nr. 2506300 **€ 89,00**
Chrom / Emblem rot
Art.-Nr. 2506200 **€ 89,00**



Sturzbügel Largeframe

KAUF TIPP

64025750



Sturzbügel CUPPINI Treveler

für Vespa PX80-200/PE/Lusso/ T5 Classic*

Doppelrohr mit Fussraten
Chrom, Art.-Nr. 64025750 **€ 99,00**

* passt auch für LML 125-150 Speedy/Star/ Deluxe/DLX/Stella/Belladonna



Sturzbügel LOGOSCOOTER

für Vespa PX80-200/PE/ Lusso/T5 Classic*

Doppelrohr mit Fussraten
Chrom, Art.-Nr. 64025700 **€ 149,00**

* passt auch für LML 125-150 Speedy/Star/ Deluxe/DLX/Stella/Belladonna



Sturzbügel CUPPINI

für Vespa PX80-200/PE/ Lusso/T5 Classic*

Dreifachrohr mit Fussraten
Chrom, Art.-Nr. 25621000 **€ 99,00**

* passt auch für LML 125-150 Speedy/Star/ Deluxe/DLX/Stella/Belladonna



Sturzbügel VIGANO

für Vespa PX80-200/PE/ Lusso/T5 Classic*

Monorohr mit Fussrasten
Chrom, Art.-Nr. 25068100 **€ 99,00**

* passt auch für LML 125-150 Speedy/Star/ Deluxe/DLX/Stella/Belladonna



Sturzbügel FLORIDA STYLE

für Vespa PX80-200/PE/ Lusso/T5 Classic*

Edelstahl, Doppelrohr
Art.-Nr. 25622400 **€ 159,00**

* passt auch für LML 125-150 Speedy/Star/ Deluxe/DLX/Stella/Belladonna



Sturzbügel LITE

für Vespa PX80-200/PE/ Lusso/T5 Classic*

V2A poliert, Doppelrohr
(Bohrungen notwendig)
Art.-Nr. 25623400 **€ 109,00**

* passt auch für LML 125-150 Speedy/Star/ Deluxe/DLX/Stella/Belladonna



Sturzbügel VIGANO

für Vespa Cosa 125-200

Chrom, Art.-Nr. 25068300 **€ 99,00**
schwarz, Art.-Nr. 25068310 **€ 99,00**



Stephan Fischer, SIP-Man, Landsberg, Deutschland

The dark knight

Kennt Ihr Stephan Fischer? Nein? Kann nicht sein. Immerhin gehört ihm der „schnellste, schönste, beste, zuverlässigste Roller Deutschlands, bzw. der Welt - Wie der Fahrer so das Fahrzeug." Schade, dass man vom Fahrer so wenig sieht, denn ‚The Dark Knight' fährt auch bei 40°C in voller Montur: Safety first! Seit 10 Jahren ist der junge Mann mit dem enormen Vertrauen in sich und seine PX schon fester Bestandteil des SIP Teams und zuständig für den Wareneingang.

Seine PX Bj.1982 bringt ihn dabei nicht nur zuverlässig zur Arbeit, sondern ist auch tourenerprobt. Zusammen mit den SIP Jungs war er damit schon in Südfrankreich, Treviso, Elba, etc. Um gut mit der Gruppe zu harmonieren, was Geschwindigkeit und Haltbarkeit angeht, hat er sich deshalb auch für das klassische 210er Malossi ‚Firmenupgrade' entschieden. Dazu eine feingewuchtete Rennwelle, verstärkte Cosa-Kupplung, 24er SI Vergaser und einen kurzen 4.Gang. Eine vollhydraulische Scheibenbremse sorgt zusammen mit Breitreifen, einem Bitubo Dämpfer vorn und einem Sebac Federbein hinten für den nötigen Komfort in Punkto Fahrwerk.

Während viele seiner Kollegen einen klassischen Tourenauspuff zu dem Setup fahren, hat sich Stephan inzwischen für einen SIP Performance entschieden, der seine PX dann doch ein wenig mehr anschiebt. Das ist nicht nur dem Hallo-Wach-Gefühl auf Stephans morgendlichem Weg zur Arbeit zuträglich, sondern auch absolut langstreckentauglich. Wir freuen uns auf alle Fälle auf die nächsten Touren mit ihm.











Stoßstange Kotflügel vorne

COPPINI für Vespa PK50-125/S/XL/Automatica

1. Chrom / Emblem blau*	Art.-Nr. 25043100	**€ 45,00**
2. Chrom / Emblem rot*	Art.-Nr. 25043200	**€ 45,00**

COPPINI für Vespa 50-125/PV/ET3/Super/150 Super

3. Chrom / Emblem blau	Art.-Nr. 25045010	**€ 45,00**
4. Chrom / Emblem rot	Art.-Nr. 25045000	**€ 45,00**

VIGANO für Vespa 50-125/PV/ET3/Super/150 Super

5. Chrom / Emblem blau	Art.-Nr. 25047200	**€ 45,00**
6. Chrom / Emblem rot	Art.-Nr. 25047000	**€ 45,00**

* ohne Abbildung



Stoßstange Kotflügel vorne

für Vespa 125 V1-33/VN/VM/VNA/VNB/150 VL/VB/VBA/VBB/T4/GS

1. V2A / Doppelrohr Lite	Art.-Nr. 25049100	**€ 69,00**
2. Chrom / Doppelrohr	Art.-Nr. 25049650	**€ 59,00**
3. Chrom / Krone	Art.-Nr. 25044200	**€ 35,00**



Stoßstange Kotflügel vorne

für Vespa 125 GT/GTR/TS/150 GL/Sprint/V/Rally

1. Monorohr		Art.-Nr. 25046600 **€ 19,00**
2. Emblem blau	Doppelrohr	Art.-Nr. 25045090 **€ 45,00**
3. Emblem rot	Doppelrohr	Art.-Nr. 25045020 **€ 45,00**
4. Doppelrohr	Lite	Art.-Nr. 25049400 **€ 69,00**

für Vespa 160 GS/180 SS

5. Chrom / Emblem blau	Doppelrohr	Art.-Nr. 25046100 **€ 39,00**
6. Chrom / Emblem rot	Doppelrohr	Art.-Nr. 25046000 **€ 39,00**
7. V2A / Lite	Doppelrohr	Art.-Nr. 25049600 **€ 69,00**



Stoßstange Kotflügel vorne

für Vespa 125 V1-33/VN/VM/VNA/VNB/150 VL/VB/VBA/VBB/T4/GS

1. Sparta	Art.-Nr. 25048100 **€ 29,00**
2. Cadilac	Art.-Nr. 25048200 **€ 29,00**
3. Pike	Art.-Nr. 25048500 **€ 25,00**
4. Stribes blau	Art.-Nr. 25048400 **€ 29,00**
5. Stribes rot	Art.-Nr. 25048300 **€ 29,00**

Zur Befestigung sind Bohrungen im Kotflügel nötig!



Stoßstange Kotflügel vorne

für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5 classic/*

1. Chrom / Emblem rot	Doppelrohr	Art.-Nr. 25043000 **€ 39,00**
2. Chrom / Doppelrohr	Lite	Art.-Nr. 25049500 **€ 69,00**
3. Chrom / Doppelrohr	CUPPINI Traveler	Art.-Nr. 64025450 **€ 39,00**
4. Chrom / Doppelrohr	-	Art.-Nr. 25047300 **€ 19,00**
5. Chrom / Doppelrohr	LOGOSCOOTER	Art.-Nr. 64025400 **€ 75,00**
6. schwarz / Monorohr	VIGANO	Art.-Nr. 64025460 **€ 39,00**
7. Chrom / Monorohr	FABBRI	Art.-Nr. 64025470 **€ 39,00**

*passt auch für LML 125-150 Speedy/Star/Deluxe/DLX/Stella/Belladonna





Sturzbügel Beinschild

Der Sturzbügel für dass Beinschild wird mittels Klemmschrauben am Beinschild befestigt. Die Bügel aus der CUPPINI Traveler und LOGOSCOOTER Linie reichen von Oberkante Gepäckfach bis zum Ende Trittblech. Wer es etwas massiver möchte wählt die ein bzw. zweiteilige uni. Version. Hier muss allerdings gebohrt werden.

für Vespa PK50-125/S/XL/XL 2/FL/HP/N/Rush/Plurimatic

1. Chrom		Art.-Nr. 25069100 **€ 95,00**
2. schwarz		Art.-Nr. 25069000 **€ 89,00**

für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5 Classic/*

3. Chrom 2-teilig	CUPPINI Traveler	Art.-Nr. 25482500 **€ 65,00**
4. Chrom 2-teilig	LOGOSCOOTER	Art.-Nr. 25482000 **€ 129,00**
5. Chrom 1-teilig	Bohrung nötig	Art.-Nr. 25500000 **€ 125,00**
6. Chrom 2-teilig	Bohrung nötig	Art.-Nr. 25481000 **€ 79,00**

* passt auch für LML 125-150 Speedy/Star/Deluxe/DLX/Stella/Belladonna





Anbauteile
Windschild – Flyscreen

Dass einem der Wind um die Ohren pfeift, macht für viele den besonderen Reiz des Rollerfahrens aus. Wer allerdings öfters bei schlechtem Wetter unterwegs ist sollte auf ein Windschild nicht verzichten. Diese schützen je nach Höhe Körper und Bekleidung vor Wind und Wetter. Alle Windschilder sind aus Acrylglas gefertigt. Die Befestigung erfolgt an den Bohrungen im Lenkerunterteil.

Vor allem bei Regen bietet ein **hohes Windschild** idealen Wetterschutz und schützt die Oberbekleidung weitgehend vor Nässe. Durch die hohe Bauart besitzen diese Scheiben allerdings keine ABE oder TÜV. **Halbhohe Scheiben** bis maximal 370mm bieten vor allem Schutz vor Fahrtwind für Brust, Hals und Hände. Optimales Kompromiss zwischen Optik und Funktion. Windschilder von **FACO** und **FABBRI**, mit einer maximalen Höhe von 370mm, werden mit einer ABE bzw. TÜV Gutachten ausgeliefert. Die Scheiben sind aus Acrylglas gefertigt und haben einen Kantenschutz um. Sie müssen nach der Montage bei einem Sachverständigen vorgeführt werden. Wir vermassen alle Windschilder/Flyscreens von Oberkante Scheinwerfer bis Oberkante Windschild. Alle Scheiben/Flyscreens werden mit Montagematerial geliefert.

Windschild VIGANO §

für Vespa 50 Special/R

Maße: Höhe: 750mm, Breite: 530mm
Art.-Nr. J58056000 **€ 69,00**

Windschild FACO

für Vespa 50-125 PK/XL/FL/HP/XL2

Maße: Höhe: 700mm, Breite: 340mm
Art.-Nr. 58049J00 **€ 95,00**



Windschild VIGANO §

für Vespa PX80-200/PE/Lusso*

Maße: Höhe: 700mm, Breite: 520mm
Art.-Nr. J58058000 **€ 69,00**
*passt auch für Vespa 125 GTR/TS/150 Sprint V./Rally

KAUF TIPP



Windschild FABBRI

für Vespa PX80-200/PE/Lusso*

Maße: Höhe: 370mm, Breite: 720mm
mit TÜV Gutachten
Art.-Nr. J23680000 **€ 79,00**
*passt auch für Vespa 125 GTR/TS/150 Sprint V./Rally



Windschild FACO, 4 Jahreszeiten

für Vespa PX80-200/PE/Lusso`98/MY

Maße: Höhe: 350mm, Breite: 730mm
Art.-Nr. 21072J00 **€ 95,00**
mit TÜV Gutachten



Windschild FABBRI

für Vespa Cosa 125-200/FL

Maße: Höhe: 370mm, Breite: 710mm
Art.-Nr. J23670000 **€ 95,00**
mit TÜV Gutachten

Maße: Höhe: 780mm, Breite: 730mm
Art.-Nr. 23660000 **€ 95,00**



Flyscreen PIAGGIO Cruiser

KAUF TIPP

für Vespa PX80-200/PE/Lusso`98/MY

Maße: Höhe: 185mm, Breite: 445r
Art.-Nr. J602956M0 **€ 89,00**
Mit ABE, keine Eintragung beim TÜV nötig





Flyscreens

sind kleine, unauffällige Windschilder die sich harmonisch an die Form der Roller anpassen. Hier steht allerdings mehr der Style als die Funktion im Vordergrund. Bunte Flyscreens waren in den 60ern der Hit. Ob kariert, farbig transparent oder in abgefahrenen silber oder gold. Wir haben für jeden Geschmack das passende Flyscreen. See you in Brighton.

für Vespa 50-125/PV/ET3/Super

1. schwarz/klar	Art.-Nr. J10240000	**€ 49,00**
2. s/w kariert	Art.-Nr. J10230000	**€ 49,00**

für Vespa 50 Special/R

215x440mm

3. weiss/klar	Art.-Nr. 58062J00	**€ 59,00**
4. schwarz/klar	Art.-Nr. 58061J00	**€ 59,00**
5. rot/klar	Art.-Nr. 58063J00	**€ 59,00**
6. blau/klar	Art.-Nr. 58064J00	**€ 59,00**

für Vespa 125 VNB/150 VBA/VBB/T4/GS/160 GS

150x280mm

7. rot/klar	Art.-Nr. J10240200	**€ 59,00**
8. blau/klar	Art.-Nr. J10240100	**€ 59,00**

für Vespa 125 GT/150 GL/Sprint/180 SS

9. blau/getönt	Art.-Nr. 10270000	**€ 59,00**
10. rot/getönt	Art.-Nr. 10280000	**€ 59,00**

für Vespa 125 GTR/TS/150 Sprint V./Rally/PX/PE

195x380mm

11. blau/klar	Art.-Nr. 10260400	**€ 69,00**
12. grün/klar	Art.-Nr. 10260100	**€ 69,00**
13. silber/klar	Art.-Nr. 10260200	**€ 69,00**
14. schwarz/klar	Art.-Nr. 10260300	**€ 69,00**
15. hellblau/klar	Art.-Nr. 10260600	**€ 69,00**
16. weiss/klar	Art.-Nr. 10260900	**€ 69,00**
17. rot/klar	Art.-Nr. 10260800	**€ 69,00**
18. orange/klar	Art.-Nr. 10261000	**€ 69,00**



Flyscreen CUPPINI

für Vespa PX80-200/PE/Lusso

Maße: Höhe: 300mm, Breite: 410mm

getönt	Art.-Nr. J10212000	**€ 39,00**
klar	Art.-Nr. J10211000	**€ 39,00**

Mit ABE, keine Eintragung beim TÜV nötig



Flyscreen CUPPINI

für Vespa 125 GTR/TS/150 Sprint V./Rally/PX/PE

Maße: Höhe: 215mm, Breite: 425mm

s/w kariert/klar	J10220000	**€ 49,00**
schwarz/klar	J10210000	**€ 49,00**



§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



Vespa Club von Deutschland

Im Wandel: der Vespa Club von Deutschland

Vespa Club von Deutschland – das klingt ein wenig verstaubt. Ist er auch. Doch er ist dabei den Staub abzuschütteln und sich für die Zukunft zu rüsten. Wo will der Dachverband der deutschen Vespa-Clubs hin? Was tut sich? Was ändert sich? Um die Antworten auf diese Fragen zu verstehen, muss man wissen, woher der Vespa Club von Deutschland kommt und kurz zu seinen Ursprüngen zurückkehren.

Die Ur-Vespa wurde 1946 von Enrico Piaggio bzw. seinem Angestellten, Ingenieur Corradino D´Ascanio, entwickelt. Er baute nach dem Krieg aus Flugzeugteilen einen Roller, um im Nachkriegsitalien ein erschwingliches Fortbewegungsmittel zu bieten. Im Laufe der Zeit wurden die Modelle immer eleganter und trugen auch in Deutschland nachdrücklich zum Wiederaufbau des Landes (Wirtschaftswunder) bei. Die Vespa umwehte immer schon der Hauch des Besonderen, und von daher entwickelte sie sich schnell vom reinen Fortbewegungsmittel zum Kultobjekt, mit dem man sich gerne zeigte.

Schon in den Anfangsjahren organisierten sich Vespafahrer in ganz Europa, um sich gemeinsam zu Treffen und Ausfahrten aufzumachen. Die ältesten Clubs in Deutschland sind über 60 Jahre alt.

1952 dann gründeten Vertreter mehrerer regionaler Vespa-Clubs den Vespa Club von Deutschland, kurz VCVD, um das Clubleben in Deutschland stärker unter einem Dach zu bündeln. Die Initiative ging unter anderem von J.O. Hoffmann aus, dem Inhaber der Hoffmann-Werke in Düsseldorf (die Hoffmann-Werke erhielten 1950 von Piaggio die Lizenz, mehrere Modelle der Vespa in Deutschland unter eigenem Namen zu fertigen). Zu den Gründungsclubs des VCVD gehörten die Vespa-Clubs Köln, Essen, Rhein-Wupper, Rheinhausen, Krefeld, Solingen und Düsseldorf. Auf der konstituierenden Sitzung im Juli 1952 wurde Ernst-August Prinz zur Lippe zum ersten Präsidenten des Vespa Clubs von Deutschland gewählt. Zum Sportkommissar und damit Vizepräsidenten wählten die Delegierten den damaligen Rennfahrer Fritz-Huschke von Hanstein, der lange Jahre bei und für Porsche im Rennsport arbeitete. Ein weiterer Rennsportfahrer, der sich aktiv im VCVD engagierte, war Hans Stuck. Er war von 1958 bis 1975 Präsident des VCVD.

Nach und nach stießen aus allen Teilen Deutschlands neue Clubs zum Dachverband. Es entstand eine für die damalige Zeit typische elitäre Struktur: Da es etwas Besonderes war, eine Vespa zu fahren, mussten auch die Statuten besonders sein. Auf den Vespatreffen galten strenge Kleidervorschriften, ohne Anzug und Krawatte bzw. Abendkleid wurden die Gäste gar nicht erst zur Abendveranstaltung zugelassen. Und die war nicht einfach eine Party, wie sie heute gefeiert wird. Seit jeher bitten die veranstaltenden Clubs abends zum »Vespa-Ball«. Auch heute noch wird auf den offiziellen Treffen Wert auf gepflegtes Erscheinen gelegt. Doch dazu später mehr.

Seit Beginn des VCVD war der Sport ein wichtiger Bestandteil des Clublebens. Schon früh richteten die Clubs Turniere auf der Straße und im Gelände aus, um den besten Fahrer zu ermitteln. In den 60-er und 70-er Jahren gab es auch europäische Wettbewerbe.

Und in den frühen 60-er Jahren organisierte der VCVD die legendären Langstreckenrennen auf dem Berliner Avus, bei denen sich die Fahrer aus ganz Europa maßen. Hauptbestandteil auf den Treffen waren allerdings die Wettbewerbe im Turnier und Trial.

Der Hype um den Sport ebbte im Laufe der Zeit ab. Das Interesse der Fahrer richtete sich eher auf Beschleunigungs- und Geschwindigkeitsrennen. Diesem Trend ist der VCVD nicht sofort gefolgt, weshalb sich in den 80-er und 90-er Jahren vor allem viele jugendliche Fahrer aus den offiziellen Clubs verabschiedeten. Unter Sportkommissar Manfred Brandt schuf der VCVD deshalb vor einigen Jahren die Deutsche Vespa-Sportmeisterschaft, eine Mischung aus verschiedenen Motorsportveranstaltungen, die vom Geschwindigkeitsrennen über Enduro-Rallyes bis hin zu Langstreckenfahrten reicht. Und auch an den Langstreckenrennen wie zum Beispiel dem 24-h-Rennen in Aschersleben beteiligt sich seit einiger Zeit wieder ein VCVD-Team mit guten Erfolgen.



Der Vespa Club von Deutschland versteht sich auch heute noch als Dachverband der deutschen Vespa-Clubs. 140 Ortsclubs (Stand 15.8.2010) sind derzeit im VCVD organisiert. Rechnet man die Anzahl der dort organisierten Fahrer zusammen, vertritt der VCVD die Interessen von etwa 4.000 Vespafreunden und ist damit einer der größten Markenclubs Deutschlands.

Dem Vorstand des VCVD gehören zurzeit (März 2011) sechs Personen an: Dieter Mertes (Präsident), Manfred Brandt (Vizepräsident und Sportkommissar), Matthias Eull (Beisitzer Sport), Reinhard Rathjen (Beisitzer Touristik), Uwe Bödicker (Beisitzer Touristik) und Christian Laufkötter (Beisitzer Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit).

Anfang 2010 ist der VCVD Korporativmitglied im ADAC geworden. Hierüber können beispielsweise die Ortsclubs verschiedene Leistungen des ADAC abrufen, ohne gleichzeitig als Einzelmitglied selbst dem ADAC angehören zu müssen.

Es ist kein Geheimnis: Der VCVD wird heute noch von vielen Vespafahrern belächelt. Ein Verband, der nicht auf die Jugend zugegangen ist, der verstaubt und unbeweglich auf alten, heute nicht mehr gewünschten Statuten beharrt. Diese Kritik ist nicht unberechtigt. 2009 hat der Verband eine Umfrage unter seinen Mitgliedern gemacht mit dem Ziel, herauszufinden, was überhaupt noch vom Verband erwartet wird. Aus dieser Umfrage heraus sind zahlreiche Punkte ans Licht gekommen, denen sich der Vorstand jetzt annimmt.

Ein erstes Zeichen für eine neue Kommunikation ist beispielsweise Vespina. Vespina ist das offizielle Magazin des Vespa Club von Deutschland. Sie ist erstmals im Dezember 2009 erschienen, kommt alle drei Monate heraus und wird kostenlos an alle Ortsclubs im VCVD geschickt. Sie kann aber auch als Einzelexemplar für den Unkostenbeitrag von 10 Euro/vier Ausgaben bestellt werden. Die Auflage beträgt derzeit 1.000 Stück. Vespina erscheint immer im März, Juni, September und Dezember. Dazwischen kann es auch Sonderausgaben geben, die zu speziellen Themen verfasst werden.

In Vespina finden sich sowohl Nachrichten aus dem Verband (zum Beispiel über die Korporativmitgliedschaft im ADAC) als auch Berichte über die Vespatreffen und natürlich die Sportberichterstattung. Darüber hinaus finden sich technische Hilfestellungen oder Berichte über Außergewöhnliches rund um die Vespa. Die Vespina-Redaktion besteht aus einem festen achtköpfigen Team sowie freien Mitarbeitern, die Bilder und Artikel zusteuern.

Im touristischen Bereich sind die Gestaltungsrichtlinien für die Treffen deutlich gelockert worden. Den Clubs bleibt sehr vieles freigestellt, wie sie ihre Treffen organisieren wollen. Einige Regularien, wie beispielsweise die Zielfahrtwertung für die Clubs, haben nach wie vor Bestand. Im Vordergrund soll aber die Geselligkeit und der Spaß stehen.

Dass das funktioniert, haben 2010 mehrere Clubs sehr anschaulich unter Beweis gestellt. Das Treffen in Hamburg gehörte zu den Schönsten der letzten Jahre, Düsseldorf und Bürgel haben ebenfalls mit ihren Angeboten auch neue Vespa-Freunde angelockt. Und dass sich das einstige Regionaltreffen in Celle zu einem festen Bestandteil des VCVD-Kalenders gemausert hat, dürfte auch für einen Wandel in der Denke des VCVD stehen.

59 Jahre nach seiner Gründung zeigt sich der VCVD zwar immer noch etwas angestaubt – zumindest aus der Sicht der Außenstehenden – aber er bewegt sich. Er öffnet sich wieder. Und: Er steht nach wie vor für seine Mitglieder ein. Vespafahren bedeutet nicht, nur dem Neuen hinterherzulaufen. Vespafahren bedeutet auch, Traditionen zu wahren. Im Idealfall kombiniert er beides. Daran arbeitet der Vorstand hart.

Wie kann ich VCVD Mitglied werden? Über den Internetauftritt vcvd.de kann man eine Übersicht über alle derzeit 140 Ortsclubs bekommen. Wenn es bei Dir in der Nähe keinen Club gibt oder Du dich in den ansässigen Clubs aus welchen Gründen auch immer nicht wohl fühlst, dann steht es Dir frei, einen eigenen Club zu gründen. Damit es allerdings tatsächlich ein Club ist, wie der VCVD ihn sieht und anerkennt, sollte er mindestens fünf Mitglieder haben. Ein formloser Antrag beim VCVD reicht aus. Dabei einfach den gewählten (oder benannten) Vorstand angeben, die offizielle Clubanschrift und ein paar Zeilen, warum man sich zusammengefunden hat und warum man zum VCVD will. Dann entscheidet das Präsidium über den Antrag, ein paar Tage später wird man aufgenommen (sofern nichts dagegen sprechen sollte).

www.vcvd.de



Anbauteile
Scheinwerfer

Lite up your life! Zahllose Unfälle im Straßenverkehr resultieren daraus, dass Zweiradfahrer aufgrund ihrer geringen Größe und Geschwindigkeit übersehen werden. Ein gut funktionierender Scheinwerfer lässt euch nachts nicht nur die Fahrbahn erkennen, sondern dient auch untertags dazu, selbst wahrgenommen zu werden.

Scheinwerfer

Über die Jahre neigen Scheinwerfergläser zum Vergilben und auch die Reflektorflächen können matt werden oder bröseln sogar ab. Mit wenigen Handgriffen kann hier Abhilfe geschafft und der alte gegen einen neuen Scheinwerfer getauscht werden – wir haben für alle gängigen Modelle unterschiedlichste Varianten im Programm.

Der italienische Ersatzteil-Lieferant **BOSATTA** versorgt uns mit günstigen Scheinwerfern in etlichen Größen- und Durchmesservariationen mit Kunststoff-Streuscheibe. ELMA und SIEM hingegen setzen wegen der besseren Lichtausbeute auf Echtglas. Dieses verhindert auch bei Verwendung eines Leuchtmittels mit höherer Wattzahl ein Verformen der Streuscheibe. Für Freunde des „Special MOD Style" oder alle Fronkreisch Dauerfahrer bieten wir zusätzlich noch einige gelbe Scheinwerfer (ohne Straßenzulassung) an.

Exklusiv für euch haben wir die Quelle originaler **SIEM Scheinwerfer** Made in Italy ausfindig gemacht. Was sonst nur schwer und teuer auf Teilemärkten zu erstehen war, bekommt ihr jetzt bei uns ohne Gefeilsche in absoluter Erstausstatter-Qualität mit Scheinwerferstecker, Streuscheibe aus Echtglas und verchromtem Lampenring (je nach Modell) mit SIEM Firmenlogo. Ein absolutes Muss für jeden, dem die Original-Optik seiner restaurierten Vespa am Herzen liegt.

Alle Scheinwerfer werden, wenn nicht anders gekennzeichnet, ohne Leuchtmittel ausgeliefert. Den Verweis zum passenden Leuchtmittel findet ihr beim Artikel. Um eine Smallframe auf 125ccm oder mehr umzurüsten, muss der Scheinwerfer über Fern- und Abblendlicht verfügen. Hierfür bieten wir euch spezielle Modelle mit Fassung an.

Scheinwerfer

für Vespa 50 N/L/R, Ø105mm

Gut und günstig. **BOSATTA** liefert einen Austausch-**Scheinwerfer** für den kleinen Lenkkopf der Vespa 50 N/L/R Modelle mit Kunststoff-Streuscheibe und verchromtem Reflektor für Stand- und Abblendlicht. Modernes Design mit etwas besserer Lichtausbeute liefert die Klarglas Optik Variante.

1. Kunststoff, BOSATTA	Art.-Nr. 14504700	**€ 22,90**
2. Klarglas Optik	Art.-Nr. 1450470K	**€ 29,90**
3. gelb, Kunststoff, BOSATTA	Art.-Nr. 145047G0	**€ 22,90**
4. Echtglas, SIEM*	Art.-Nr. 14504100	**€ 59,00**

SIP-TIPP Lampenringe sind bei Smallframes serienmäßig nicht verbaut, runden aber den optischen Gesamteindruck ab.

Lampenring, chrom	Art.-Nr. 81593000	**€ 12,90**
Sicherungsklammer	Art.-Nr. 13800600	**€ 4,50**

* mit e-Prüfzeichen

Video im SIP-Tutorialkanal: **http://bit.ly/scheinwerfer**





Abblendlicht/Standlicht
Abblendlicht Sockel: P26S
Standlicht Sockel: Soffitte

Scheinwerfer

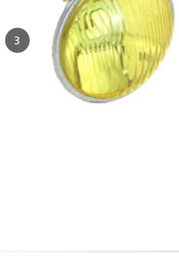
für Vespa 50S/SR/90, Ø105mm (passt auch für Vespa 50 N/L/R)

„Pimp your ride!" – aber dann auch richtig. Für eine Motor-Umrüstung auf die 125ccm-Klasse (oder mehr) schreibt die StVZO Scheinwerfer mit Fern- und Abblendlicht vor. Folgende Artikel zaubern auch dem strengsten TÜV-Prüfer ein Lächeln ins Gesicht und passen auch für Vespa 50 N/L/R. Modernes Design mit etwas besserer Lichtausbeute liefert die Klarglas Optik Variante.

1. Kunststoff, BOSATTA	Art.-Nr. 14504800	**€ 22,90**
2. Klarglas Optik	Art.-Nr. 1450480K	**€ 29,90**
3. gelb, Kunststoff, BOSATTA	Art.-Nr. 145048G0	**€ 22,90**

SIP-TIPP Lampenringe sind bei Smallframes serienmäßig nicht verbaut, runden aber den optischen Gesamteindruck ab. Dank der Fassung kann auf Fern- und Abblendlicht umgerüstet werden. Passenden Lichtschalter nicht vergessen!

Lampenring, chrom	Art.-Nr. 81593000	**€ 12,90**
Lichtschalter, chrom	Art.-Nr. 60092000	**€ 25,70**





Fern & Abblendlicht inkl. Standlicht
Fern & Abblendlicht Sockel: BA20d
Standlicht Sockel: BA15s

Scheinwerfer

für Vespa 50 SS/90 SS/125 PV/ET3/Super/150 Super, Ø115mm

Auch für die Smallframe-Modelle mit dem größeren Lenkkopf führen wir einige Scheinwerfer, die jeweils durch zwei Blechnasen im Lenkkopf eingehakt und mittels einer Sicherungsklammer arretiert werden. Da diese bei den sportlichen Vespa-Modellen verbaut wurden, verfügen sie von Haus aus über Fern- und Abblendlicht. Um eurem Oldtimer eine moderne Optik zu verpassen, bieten wir euch neuerdings auch eine Variante in Klarglas-Optik.

1. Kunststoff, BOSATTA	Art.-Nr. 14504900	**€ 27,90**
2. Klarglas Optik	Art.-Nr. 145049K0	**€ 35,00**
3. gelb, Kunststoff, BOSATTA	Art.-Nr. 145049G0	**€ 27,90**
4. Echtglas, SIEM*	Art.-Nr. 57278000	**€ 59,00**

SIP-TIPP Ein Lampenring wurde original nie verbaut, dient aber als schönes Accessoire.

SIP-COMMUNITY User ‚skittler' über Art.-Nr. 14504900: „Gute Verarbeitung! Super zum Anschließen!"

*mit IGM Prüfzeichen





Fern & Abblendlicht inkl. Standlicht
Fern & Abblendlicht Sockel: BA20d
Standlicht Sockel: BA15s

Scheinwerfer

für Vespa 50 Special/Elestart Trapez Ø 90x140mm

Scheinwerfer defekt, Glas vergilbt oder Reflektor matt? Kein Problem, unser Preis-/Leistungssieger liefert Ersatz mit Kunststoff-Streuscheibe und verchromtem Reflektor für Stand- und Abblendlicht. Modernes Design mit etwas besserer Lichtausbeute liefert die Klarglas Optik Variante.

1. Kunststoff, BOSATTA	Art.-Nr. 5725900	**€ 19,90**
2. Klarglas-Optik	Art.-Nr. 5725900K	**€ 29,90**
3. gelb, Kunststoff, BOSATTA	Art.-Nr. 57259G0	**€ 16,90**

SIP-TIPP Der Trapez-Scheinwerfer wird mittels Befestigungsrahmen am Lenkkopf fixiert; ist dieser verbogen oder ausgerissen, gleich mit austauschen. Passende Schrauben auch noch mitbestellen.

4. Befestigungsrahmen Scheinwerfer	Art.-Nr. 57259G0	**€ 16,90**
Schraube Scheinwerfer	Art.-Nr. 83050000	**€ 0,20**

SIP-COMMUNITY User ‚ABAutoteile' über Art.-Nr. 5725900: „für den Preis unschlagbar gut…"



Abblendlicht/Standlicht
Abblendlicht Sockel: P26S
Standlicht: Soffitte

Scheinwerfer / Umrüstung auf Fern- und Abblendlicht

für Vespa 50 Special/Elestart Trapez Ø 90x140mm

Dezentes Upgrade gefällig? Statt bloßem Austausch könnt ihr eurer Special einige neue Features verpassen: Diese Version des Trapezscheinwerfers mit klarer Kunststoff-Streuscheibe überzeugt mit Features wie Fern- und Abblendlicht (unumgänglich bei der Umrüstung auf die 125ccm-Klasse) sowie einer e-Nummer. Zur Montage müssen lediglich die seitlichen Laschen umgeklappt werden.

Kunststoff*	Art.-Nr. 5725800	**€ 59,00**

SIP-TIPP Dank der Fassung kann auf Fern- und Abblendlicht umgerüstet werden. Passenden Lichtschalter nicht vergessen! Befestigungsrahmen zur Montage am Lenkkopf gleich mitbestellen.

SIP-COMMUNITY User ‚Scooter and Spareparts' über Art.-Nr. 5725800: „Super Teil, endlich TÜV legitimer Scheinwerfer für die Special mit e-Prüfzeichen"

Lichtschalter für Vespa V50 R/Special	Art.-Nr. 60099000	**€ 36,00**
Befestigungsrahmen Scheinwerfer	Art.-Nr. 12414800	**€ 12,90**

*mit e-Prüfzeichen



Fern & Abblendlicht inkl. Standlicht
Fern & Abblendlicht Sockel: BA20D
Standlicht Sockel: BA9s



Scheinwerfer

für Vespa PK 50-125

Für den Austausch des **Scheinwerfers** gibt es viele Argumente: Durch Steinschlag beschädigt oder schlichtweg nur milchiges Glas… Wir bieten euch neben dem originalen PIAGGIO Echtglas-Scheinwerfer auch eine günstige Variante des italienischen Hersteller BOSATTA mit Kunststoff-Streuglas.

für Vespa PK50-125 S/SS/ETS/XL

1. Echtglas, PIAGGIO mit Fassung	Art.-Nr. 57266000	**€ 53,00**
2. Kunststoff, BOSATTA o. Fassung*	Art.-Nr. 57272500	**€ 19,90**
* passende Fassung	Art.-NR. 57272100	**€ 5,90**



Fern & Abblendlicht inkl. Standlicht
Fern & Abblendlicht Sockel: BA20d
Standlicht Sockel: BA9s

Scheinwerfer

Wer schlecht sieht, gefährdet nicht nur sich selbst, sondern auch andere Verkehrsteilnehmer. Für die PK50-125/XL FL/HP/N sowie für die PK50/S/XL/N/Rush (I) führen wir neben den original PIAGGIO-Teilen auch günstige Austausch-Scheinwerfer aus dem Hause BOSATTA.

für Vespa PK50-125/XL FL/HP/N, passt auch für Vespa PK50-125 XL2

1. Kunststoff, PIAGGIO	Art.-Nr. 57268100	**€ 31,00**
2. Kunststoff, BOSATTA o. Fassung*	Art.-Nr. 57267000	**€ 19,30**

für Vespa PK50/S/XL/ N/Rush (I)

3. Kunststoff, PIAGGIO	Art.-Nr. 57266800	**€ 32,00**
4. Kunststoff, BOSATTA	Art.-Nr. 57266500	**€ 20,00**

SIP-TIPP Neue Schrauben und Muttern gewähren sicheren Halt des Scheinwerfers.

Schraube M4 Verschraubung seitlich	Art.-Nr. 26897600	**€ 0,50**
Mutter M4 Verschraubung seitlich	Art.-Nr. 23325500	**€ 1,20**



Abblendlicht inkl. Standlicht
Abblendlicht Sockel: P26s
Standlicht Sockel: BA9s

Abblendlicht inkl. Standlicht
Abblendlicht Sockel: P26s
Standlicht Soffitte

Scheinwerfergehäuse

Endlich können wir euch auch für die Lampe unten Modelle **Scheinwerfergehäuse** in originaler Erstausrüster-Qualität anbieten. **MAURO PASCOLI** liefert absolut passgenaue Ersatzteile auch für Oldies der ersten Stunde. So lässt sich ein in die Jahre gekommenes Gehäuse einfach ersetzen ohne den Original-Look zu verändern. Passend dazu haben wir Dichtung und Finne im Programm.

Scheinwerfergehäuse

für Vespa 125 V1-15T ,Ø 95mm,	Art.-Nr. 57279570	**€ 119,00**
für Vespa 125 V30 104447> V32-33 , Ø 95mm	Art.-Nr. 57279560	**€ 119,00**
für Vespa 125 VM2/VN Ø 105mm	Art.-Nr. 57279550	**€ 119,00**

SIP-TIPP Passende Dichtung nicht vergessen. Eine neue Finne sollte bei keiner Restauration fehlen – gleich mitbestellen.

Dichtung Scheinwerfergehäuse

für Vespa 125 V15/V30-33, grau	Art.-Nr. 18380100	**€ 13,90**
für Vespa 125 VM/VN, grau	Art.-Nr. 18380200	**€ 13,90**

Finne für Scheinwerfergehäuse

für Vespa 125 V1-15/V30-33, gesteckt	Art.-Nr. 57279060	**€ 26,90**
für Vespa 125 VM2T/VN, gesteckt	Art.-Nr. 57279050	**€ 19,90**
für Vespa 125 VM2T/VN, geschraubt	Art.-Nr. 75064100	**€ 12,90**



Scheinwerfer Wideframe

Passend zu den Scheinwerfergehäusen der LU Modelle bieten wir euch komplette **Scheinwerfer** an. Da diese als original Ersatzteil nicht mehr verfügbar sind, wir aber beste Qualität liefern wollen, haben wir einen Bausatz ins Programm genommen. Dieser besteht aus: **SIEM** bzw. **HELLA** Echtglas-Streuscheibe, Reflektor, Lampenring, Scheinwerferstecker und Dichtung. Somit erhält man mit wenigen Handgriffen einen kompletten Scheinwerfer, der ganz leicht montiert werden kann.

für Vespa 125 V1-15/V30-33 Ø95mm, mit Lampenring
Echtglas, SIEM* Art.-Nr. 57278900 **€ 59,00**
für Vespa 125 VM/VN, Ø105mm, mit Lampenring
Echtglas SIEM* Art.-Nr. 5727891J **€ 99,00**

SIP-TIPP Der Scheinwerfer wird mit Halteklammern im Gehäuse verankert.

SIP-COMMUNITY User ‚Enzo76' über Art.-Nr. 57259500:
„schön, dass es sie gibt. Habe es fast aufgegeben."

Halteklammer für Scheinwerfer Art.-Nr. 57259500

* mit IGM Prüfzeichen



Fern & Abblendlicht
Fern & Abblendlicht Sockel: BA20d
Standlicht Sockel: BA15

Scheinwerfer

Als echte Rarität präsentieren wir euch den seltenen Echtglas Scheinwerfer, der u.a. bei deutschen 150 GS Modellen verbaut wurde. Der Scheinwerfer wird als Bausatz mit Reflektor, Scheinwerferstecker, original HELLA Echtglas-Streuscheibe mit E-Prüfkennzeichen und Lampenring samt Dichtung ausgeliefert und ist mit wenigen Handgriffen zusammengesetzt. Ideal um eurer alten Dame neuen Glanz zu verleihen…

für Vespa 125 VNB/150 GS/T2-4 (d) Ø115mm
Echtglas, HELLA* Art.-Nr. 57279200 **€ 109,00**
für Vespa 125 VNA/VNB 1-2, Ø105mm, mit Lampenring
Echtglas, HELLA* Art.-Nr. 5727892J **€ 99,00**

SIP-TIPP Passende Linsenkopf-Schrauben (Art. Nr. 8883388) nicht vergessen!

SIP-COMMUNITY User ‚Jockey's Boxenstop' über Art.-Nr. 57279200:
„...endlich mal ein Repro-Produkt, dass sein Geld wert ist.
Top Qualität, Verarbeitung ein Traum und passt perfekt!"

Schraube Scheinwerfer mit Linsenkopf Art.-Nr. 8883388

**mit IGM Prüfzeichen



Fern & Abblendlicht
Fern & Abblendlicht Sockel: BA20d
Standlicht Sockel: BA15



Scheinwerfer

für Vespa 125 VNB3-6/150 VBA/VBB/VGLA-B/GS VS5/ 160GS, Ø115mm

Hier bieten wir euch eine besonders große Auswahl. Alle Hersteller liefern die **Scheinwerfer** mit verchromtem Lampenring und Scheinwerferstecker. Unterschiede gibt es bei Streuscheibe und Reflektor. **BOSATTA** liefert gewohnt gute Qualität für alle, die auf der Suche nach einem günstigen Ersatzscheinwerfer sind. Lieferbar wahlweise in klar, gelb oder Klarglas-Optik mit Kunststoff Streuscheibe. Wer auf Echtglas setzt, hat die Wahl zwischen einem günstigen Repro oder dem Scheinwerfer von **SIEM**. Dieser besitzt einen hochwertig verarbeiteten Reflektor, einen verchromten Lampenring mit angedeutetem Schirmchen und eingeprägtem SIEM Firmenlogo und verfügt über das IGM Prüfzeichen. Modernes Design mit etwas besserer Lichtausbeute liefert die Klarglas Optik Variante.

Kunststoff, BOSATTA Art.-Nr. 57275000 **€ 29,90**
gelb, Kunststoff, BOSATTA Art.-Nr. 57275G00 **€ 29,90**
Klarglas Optik Art.-Nr. 57275K00 **€ 32,90**
Echtglas, Repro Art.-Nr. 57275100* **€ 21,90**
Echtglas, SIEM* Art.-Nr. 57278200 **€ 69,00**

*mit IGM Prüfzeichen

SIP-TIPP Passende Linsenkopf-Schrauben (Art. Nr. 8883388) gleich mitbestellen!

Schraube Scheinwerfer mit Linsenkopf Art.-Nr. 8883388 **€ 0,90**

SIP-COMMUNITY User ‚Vespa GL 150 60' über Art.-Nr. 57275100: „Fast original (...) von der Materialdicke besser als das Original."

Video im SIP-Tutorialkanal: **http://bit.ly/scheinwerfer**



Fern & Abblendlicht inkl. Standlicht
Fern & Abblendlicht Sockel: BA20d
Standlicht Sockel: BA15s/BA9s*

Scheinwerfer

für Vespa 125 GTR/TS/150 SprintV/180-200 Rally, Ø=130mm

Oldie but Goldie… Ein neuer **Scheinwerfer** lässt eure Vespa gleich in besserem Licht erstrahlen. Daher haben wir für die Rundkopfmodelle der 60er und 70er Jahre eine enorme Auswahl an Produkten für euch im Programm. Neben dem günstigen **BOSATTA**-Ersatzscheinwerfer, der wahlweise mit klarer oder gelber Kunststoffstreuscheibe geliefert wird, haben wir auch Echtglas Alternativen mit klarer Streuscheibe vorrätig. Die **ELMA**-Variante besticht durch ein unglaubliches Preis-/Leistungsverhältnis. Wer ein detailgetreues Ersatzteil sucht, ist bei **SIEM** bestens aufgehoben: Diese Variante überzeugt durch die hochwertige Verarbeitung und perfekte Passgenauigkeit, die Streuscheibe enthält das IGM-Prüfzeichen und auch der Lampenring verfügt über ein geprägtes SIEM-Logo.

1. Kunststoff, BOSATTA Art.-Nr. 57268000 **€ 32,90**
2. Klarglasoptik Art.-Nr. 5726800K **€ 45,90**
3. gelb, Kunststoff, BOSATTA Art.-Nr. 57268G00 **€ 32,90**
4. Echtglas, Elma Art.-Nr. 57268200 **€ 39,00**
5. Echtglas, SIEM* Art.-Nr. 57268800 **€ 69,00**
6. Scheinwerfer Klarglas, PIAGGIO Art.-Nr. 58294600 **€ 39,00**

*mit IGM Prüfzeichnen

SIP-TIPP Mit kleinen Modifikationen passt der original PIAGGIO MY Klarglasscheinwerfer auch auf alle Vespa 125 GTR/TS/150 SprintV/Rally Modelle. Eine detaillierte Einbauanleitung dazu findet ihr bei uns auf der Website unter www.sip-scootershop.com.

Schraubenkit Scheinwerfer 3 Stück Art.-Nr. 88833980 **€ 3,50**

SIP-COMMUNITY User Stefan Onderka' von „www.vespa-t5.org" über Art.-Nr. 58294600 im Oldie: „Endlich Licht satt mit 60/55 Watt. Und gut ausschauen tut's auch noch.

Video im SIP-Tutorialkanal: **http://bit.ly/scheinwerfer**



Fern & Abblendlicht inkl. Standlicht
Fern & Abblendlicht Sockel: BA20d
Standlicht Sockel: BA15s



Scheinwerfer

für Vespa 125 GT/150 GL/Sprint/180 SS, Trapez 95x150mm

Trapezförmige **Scheinwerfer** wurden ab der Vespa GL in etlichen Modellen verbaut. Gerade wegen der geringen Lichtleistung der 6V-Anlage ist ein optimaler Reflektor sowie eine ungetrübte Streuscheibe unerlässlich. Daher haben wir auch hier für euch ein reichhaltiges Sortiment zusammengestellt. **BOSATTA** bietet preiswerten Ersatz mit einer Kunststoff-Streuscheibe samt Lampenring. ELMA und SIEM liefern ihre Produkte neben einer Echtglas-Streuscheibe und Lampenring inkl. Fassung aus. Die **SIEM**-Variante verfügt darüber hinaus über das IGM-Prüfzeichen und ein geprägtes SIEM-Logo auf dem Lampenring.

1. Kunststoff, BOSATTA, ohne Fassung	Art.-Nr. 57269000	**€ 29,90**
2. Echtglas, ELMA	Art.-Nr. 57273000	**€ 29,90**
3. Echtglas, SIEM*	Art.-Nr. 57278210	**€ 69,00**

*mit IGM Prüfzeichen

Video im SIP-Tutorialkanal: **http://bit.ly/scheinwerfer**



Fern & Abblendlicht inkl. Standlicht
Fern & Abblendlicht Sockel: BA20d
Standlicht Sockel: BA15s

Scheinwerfer

Prinzipiell sind die **Scheinwerfer** der jüngsten Vespa Klassik Baureihe untereinander austauschbar. Unterschiede gibt es aber bei der Form der Fassung und beim verwendeten Leuchtmittel. So wurde bei den älteren PX-Modellen (bis Bj 1984) eine 25/25W, bei den neueren Modellen eine 35/35W Birne verbaut. Lieferbar sind neben der **ELMA**- und **PIAGGIO**-Variante mit Echtglas-Streuscheibe auch noch ein **BOSATTA** Scheinwerfer mit gelber Streuscheibe um eine absoluten MOD-Style zu erreichen.

für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E

1. Echtglas, ELMA	Art.-Nr. 57200000	**€ 29,90**
2. Echtglas, SIEM	Art.-Nr. 57221000*	**€ 69,00**
3. gelb, Kunststoff, BOSATTA	Art.-Nr. 572G0000	**€ 27,90**

für Vespa PX80-200/PE/Lusso/˙98

4. Echtglas, PIAGGIO*	Art.-Nr. 57210000	**€ 33,00**

* mit E-Prüfzeichen

SIP-TIPP Wer noch mehr Licht an seiner PX will, kann entweder den Klarglasscheinwerfer der MY oder alternativ den der Vespa Cosa verbauen.

Scheinwerfer Klarglas H4, PIAGGIO	Art.-Nr. 58294600	**€ 39,00**

SIP-COMMUNITY User ‚stossi' über Art.-Nr. 57210000:
„Sehr gutes Ersatzteil - passt perfekt - leuchtet wieder toll aus!"



Fern & Abblendlicht inkl. Standlicht
Fern & Abblendlicht Sockel: BA20d
Standlicht Sockel: BA15s

Scheinwerfer

für Vespa 125 T5

Technisch wartete die T5 schon damals mit etlichen Neuerungen auf so auch bei der Lichtleistung. Nicht nur aufgrund der Form, sondern auch wegen der verwendeten 40/45W Birne leuchtet der T5-**Scheinwerfer** die Fahrbahn optimal aus und kommt damit der sportlichen Auslegung dieses Modells auch bei dunklen Sichtverhältnissen entgegen. Wir bieten euch neben den originalen **PIAGGIO**-Scheinwerfern mit klarer Kunststoffstreuscheibe auch eine gelbe Version im MOD-Style aus dem Hause **BOSATTA** an.

1. Echtglas, PIAGGIO, inkl. Birne	Art.-Nr. 23373100	**€ 59,00**
2. Kunststoff, BOSATTA	Art.-Nr. 57220000	**€ 39,00**
3. gelb, Kunststoff, BOSATTA	Art.-Nr. 5722G000	**€ 29,60**



Fern & Abblendlicht/Standlicht
Fern & Abblendlicht Sockel: P45t
Standlicht Sockel: BA15s

Scheinwerfer

für Vespa Cosa 125-200/FL

Auf dem neusten Stand der Technik präsentiert sich die Vespa Cosa auch in Sachen Licht: Der Scheinwerfer in Erstausstatter-Qualität verfügt über super helles Hallogen-Licht. Die Echtglas-Streuscheibe leuchtet die Straße optimal aus und sorgt auch bei schwierigen Lichtverhältnissen für „sehen und gesehen werden".

Echtglas, PIAGGIO*	Art.-Nr. 57240000	**€ 59,00**

* mit E-Prüfzeichen

SIP-TIPP Mit kleinen Modifikationen passt der original PIAGGIO Cosa Scheinwerfer auch auf alle Vespa PX80-200/PE/Lusso/125 GTR/TS/150 SprintV/180-200 Rally Modelle.





Fern & Abblendlicht/Standlicht
Fern & Abblendlicht Sockel: P43t
Standlicht Sockel: BA15s

Scheinwerfer Klarglas H4

für Vespa PX80-200/PE/Lusso/˙98/MY/'11

„Let there be light, and there was light"… predigte AC/DC schon Mitte der 70er Jahre. **PIAGGIO** brauchte allerdings etwas länger und verbaute erstmals bei der PX MY Serie einen H4 **Klarglasscheinwerfer.** Hier wurde auf die aus der Automobilbranche bekannte Klarglastechnik zurückgegriffen und die Streuscheibe des Scheinwerfers gegen eine klare Frontscheibe ersetzt. Der Hauptvorteil liegt darin, dass die durch die Streuscheibe verursachten Verluste wegfallen. Der Lichtkegel wird durch die leicht gewölbte Form des Reflektors bestimmt und leuchtet die Fahrbahn optimal aus. Pflicht für alle, die im Straßenverkehr "sehen und gesehen" werden wollen. Der Scheinwerfer ist E-geprüft und darf legal im Straßenverkehr verwendet werden.

Klarglas, PIAGGIO	Art.-Nr. 58294600	**€ 39,00**

SIP-TIPP Mit ein paar Handgriffen passt er ebenfalls auch auf alle Vespa 125 GTR/TS/150 SprintV/Rally Modelle. Eine detallierte Einbauanleitung dazu findet ihr bei uns auf der Website unter www.sip-scootershop.com.

SIP-COMMUNITY User Poloprolo: Super! Dieser „Scheinwerfer PX MY Halogen" ist echt super HELL und schaut super STYLISCH aus, durch das KLARGLAS. Für noch mehr Fahrspass und SICHERHEIT.Zusammen mit der „Halogen-Birne" ein unschlagbares Doppel. Kaufen!



Fern & Abblendlicht/Standlicht
Fern & Abblendlicht Sockel: P43t
Standlicht Sockel: T10

KAUF TIPP





Anbauteile
Scheinwerfer Ersatzteile

Vergilbte Scheinwerfergläser sehen nicht nur schäbig aus, sondern beeinträchtigen auch die optimale Ausleuchtung der Fahrbahn vor dem Fahrzeug und sollten unbedingt ausgetauscht werden. Die im Fachjargon genannten **„Streuscheiben"** gibt es aus Kunstoff oder Echtglas von SIEM. Alle SIEM Gläser besitzen ein IGM Prüfzeichen.

SIP-TIPP Die bei Large- und Wideframe verbaute Dichtung zwischen Reklektor und Streuscheibe sollte ebenfalls immer mit ausgetauscht werden.



Dichtung für Scheinwerferglas
Ø=95mm Art.-Nr. 57259700 **6,90 €**
Ø=105mm Art.-Nr. 57259800 **6,90 €**
Ø=115mm Art.-Nr. 57259900 **6,90 €**
Ø=130mm Art.-Nr. 57259200 **6,90 €**

Scheinwerferglas

für Vespa 50-100/N/L/R/S/SR	Ø mm	Art.-Nr.	€
Echtglas, SIEM, mit IGM Prüfzeichen	105	145048SI	24,90
Kunststoff, BOSATTA, mit Prüfzeichen	105	145048S0	5,90
für Vespa 50-125/S (CH)/SR (D)/SS/90(RC)/R/SS/PV/ET3	**Ø mm**	**Art.-Nr.**	**€**
Echtglas SIEM, mit IGM Prüfzeichen	115	57275SI0	24,90
Kunststoff BOSATTA	115	57275S00	5,90
für Vespa Hoffmann	**Ø mm**	**Art.-Nr.**	**€**
Echtglas, für Hoffmann HA, mit Prüfzeichen	95	57279100	39,00
für Vespa 98/125 V1-15/V30-33	**Ø mm**	**Art.-Nr.**	**€**
Echtglas FEME,	95	57279400	59,00
Echtglas CEV	95	57279300	39,00
Echtglas SIEM	95	57279650	24,90
für Vespa 125 VM/VN/VNA/VNB1-2/150 VL	**Ø mm**	**Art.-Nr.**	**€**
Echtglas SIEM, mit IGM Prüfzeichen	105	57279800	24,90
für Vespa 125 VNB3-6/Super/150 Super/VB/VBA/VBB/VGL/GS/160 GS	**Ø mm**	**Art.-Nr.**	**€**
Echtglas SIEM, mit IGM Prüfzeichen	115	57279900	24,90
Kunststoff BOSATTA	115	57275S00	5,90
für Vespa 125 GTR/TS/150 SprintV/180-200 Rally	**Ø mm**	**Art.-Nr.**	**€**
Echtglas SIEM, mit IGM Prüfzeichen	130	57267S00	24,90
Kunststoff BOSATTA	130	57268S00	5,90
für Vespa 125 GT/150 GL/Sprint/180 SS	**Ø mm**	**Art.-Nr.**	**€**
Echtglas SIEM , mit IGM Prüfzeichen	-	57271S00	19,90



SIEM Scheinwerferglas

Reflektor für Scheinwerfer

Reflektor		Ø mm	Hersteller	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50-100 N/L/R/S/SR/125 VN/VM/VNA/VNB1-2/150 VL, für Fern-/Abblend-/Standlicht	105	BOSATTA	145048R0	14,90
2	für Vespa 50-100 N/L/R/S/SR/125 VN/VM/VNA/VNB1-2/150 VL, für Fern-/Abblend-/Standlicht	105	SIEM	57263R00	24,90
3	für Vespa 50-100 N/L/R/S/SR/125 VN/VM/VNA/VNB1-2/150 VL, für Fern-/Abblendlicht	105	SIEM	57262R00	24,90
4	für Vespa 50-125/S (CH)/SR(D)/SS/R/SS/PV/ET3, für Fern-/Abblend-/Standlicht	115	BOSATTA	57275R00	14,90
5	für Vespa 50-125/S (CH)/SR(D)/SS/R/SS/PV/ET3, für Fern-/Abblend-/Standlicht	115	SIEM	57264R00	24,90
6	für Vespa 50-125/S (CH)/SR(D)/SS/R/SS/PV/ET3, für Fern-/Abblendlicht	115	SIEM	57265R00	24,90
7	für Vespa 98/125 V1-15/V30-33/VU/Hoffmann	95	BOSATTA	57261R00	14,90
8	für Vespa 98/125 V1-15/V30-33/VU/Hoffmann	95	SIEM	75266R00	24,90
9	für Vespa 125 VNB3-6/Super/150 VB/VBA/VBB/GL/T2-4/GS/160 GS, für Fern-/Abblend-/Standlicht	115	BOSATTA	57275R00	14,90
10	für Vespa 125 VNB3-6/Super/150 VB/VBA/VBB/GL/T2-4/GS/160 GS, für Fern-/Abblend-/Standlicht	115	SIEM	57264R00	24,90
11	für Vespa 125 VNB3-6/Super/150 VB/VBA/VBB/GL/T2-4/GS/160 GS, für Fern-/Abblendlicht	115	SIEM	57265R00	24,90
12	für Vespa 125 GTR/TS/150 SprintV/180-200 Rally, für Fern-/Abblend-/Standlicht	130	BOSATTA	57268R00	14,90

Matte Reflektorflächen sehen nicht nur schäbig aus, sondern beeinträchtigen auch die optimale Ausleuchtung der Fahrbahn vor dem Fahrzeug und sollten unbedingt ausgetauscht werden.

SIEM liefert hochwertig gearbeite **Reflektoren** aus Metall, wie sie auch serienmässig verbaut wurden. Der Scheinwerferstecker muss separat mitbestellt werden. **BOSATTA** sind aus chrombedampftem Kunststoff inkl. Scheinwerferstecker.



Reflektor BOSATTA



Reflektor SIEM



Lampenring für Scheinwerfer, chrom

Lampenring		Hersteller	Ø mm	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50-100/N/L/R/S/SR	-	125	81593000	12,90
2	für Vespa 50-125/S(CH)/SR(D)/SS/90(RC)/R/SS/PV/ET3/ Super/150 Super	-	135	81594000	12,90
3	für Vespa 50 Special/Elestart	-	-	81592000	12,90
4	für Vespa PK50-125/S /XL/Automatica	-	-	81595000	12,90
5	für Vespa 125 V1-15/V30-33/VU/ Hoffmann	SIEM	95	57261100	22,90
6	für Vespa 125 VM/VN	SIEM	105	81593300	22,90
7	für Vespa 150 VL1-2 > 48300	SIEM	105	81593200	22,90
8	für Vespa 150 VL2 48301 > VL3	SIEM	105	81593210	22,90
9	für Vespa 125 VNA/VNB1-2	SIEM	105	81593100	22,90
10	für Vespa 150 VB/VGL1/GS VS1-4T	SIEM	115	81598100	29,90
11	für Vespa 125 VNB3-6/150 VBA/VBB/VGLA-B/GS VS5/160 GS	SIEM	115	81598200	24,90
12	für Vespa 125 VNB3-6/150 VBA/VBB/VGLA-B/GS VS5/160 GS	-	115	81598000	12,90
13	für Vespa 125 VNB/150 T4/GS (d)	HELLA	115	81598900	49,00
14	für Vespa 125 GTR/TS/150 SprintV/180-200 Rally	-	130	81596000	12,90
15	für Vespa 125 GTR/TS/150 SprintV/180-200 Rally	SIEM	130	81596100	26,90
16	für Vespa 125 GT/150 GL/Sprint/180 SS	-	-	81599000	12,90
17	für Vespa 125 GT/150 GL/Sprint/180 SS	SIEM	-	81599100	22,90
18	für Vespa P80-150X/P200E	-	130	81590000	12,90
19	für Vespa PX80-200/PE/Lusso	-	130	81591000	12,90

Lampengitter für Scheinwerfer, chrom

Lampengitter		Art.-Nr.	€
1	für Vespa 125 VNB3-6/150 VBA/VBB/VGLA-B/GS VS5/160 GS	81581000	20,90
2	für Vespa 125 GTR/TS/150 SprintV/180-200 Rally	81583000	20,90
3	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5 Classic	81580000	20,90

Lampenschirm chrom

für Scheinwerfer mit Ø=95mm		Art.-Nr.	€
1	chrom	81502000	4,90
2	chrom, Flugzeug blau	81504000	5,90
3	chrom, Flugzeug rot	81504100	5,90

für Scheinwerfer mit Ø=105/115mm		Art.-Nr.	€
1	chrom	81505000	11,50
2	chrom, SIEM Logo	81506000	15,90

für Scheinwerfer mit Ø=130mm		Art.-Nr.	€
1	chrom, Flugzeug blau	81503000	5,90
2	chrom	81501000	5,90
3	chrom, Flugzeug rot	81503100	5,90





SIEM Lampenring

Back to the 60ies! **Lampengitter** werden einfach vor den Scheinwerfer geschraubt. Befestigung an den Löchern des Scheinwerfers!



Scheinwerferschirmchen im 60er Jahre Style. Dieser wird zwischen Scheinwerferglas und Lampenring eingeklemmt. Die Passform ist abhängig vom Ø eures Scheinwerfers. Bitte vorher vermessen.





§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Scheinwerferstecker Piaggio

Fern & Abblendlicht Sockel: BA20d / Standlicht Sockel: BA15s		Art.-Nr.	€
1	für Vespa PK50-125/S/SS/XL/PK/S/XL, Standlicht Sockel: BA9s	57272100	5,90
2	für Vespa PX80-150X /PX80-200E/P200E	57211000	9,90
3	für Vespa PX80-200/PE/Lusso/ˊ98	57212000	6,90


1


2

Scheinwerferstecker für Bosatta Scheinwerfer mit Bügelbefestigung

Fern & Abblendlicht Sockel: BA20d / Standlicht Sockel: BA15s		Art.-Nr.	€
4	für Vespa 50-125/S/SR/SS/90 RC/R/SS/PV/ET3/Super/150 Super	57216000	8,90
5	für Vespa 125 VNB3-6/150 VBA/VBB/VGLA-B/GS VS5	57216000	8,90
6	für Vespa 125 GTR/TS/150 SprintV/180-200 Rally	57216000	8,90


3


4 5 6

Scheinwerferstecker für SIEM Scheinwerfer mit Klammerbefestigung

Fern & Abblendlicht Sockel: BA20d / Standlicht Sockel: BA15s		Art.-Nr.	€
7	für Vespa 125 GT/150 GL/Sprint/180 SS	57273100	5,90
8	für Vespa 50-125/S/SR/SS/90 RC/R/SS/PV/ET3/Super/150 Super	75269R00	18,90
9	für Vespa 125 GTR/TS/150 SprintV/180-200 Rally	75269R00	18,90
10	für Vespa 125 VNB3-6/150 VBA/VBB/VGLA-B/GS VS5	75269R00	18,90
11	für alle SIEM Scheinwerfer ohne Standlicht	75268R00	18,90


7


8 9 10

Durch schlecht isolierte Kabel oder Feuchtigkeit im Lenkkopf geht auch ein Scheinwerferstecker mal in die Knie. Scheinwerferstecker gibt es für BOSATTA Scheinwerfer mit Bügel- und für SIEM Scheinwerfer mit Klammerbefestigung. Diese sind untereinander auch nicht tauschbar. In der Artikelbeschreibung findet ihr immer noch den Verweis zum passenden Sockel des Leuchtmittels!

SIP-TIPP Immer noch einen Satz neue Leuchtmittel dazubestellen.


11

Blinker für Vespa 125 VNB/150 T4/GS/160 GS, (D)

In Deutschland gibt es seit ca. 1961 eine Blinkerpflicht, deshalb wurden Modelle für den deutschen Markt serienmäßig mit Blinkern ausgeliefert. Diese wurden an den Seitenhauben angebracht und sind daher auch einfach nachrüstbar. Wer die Blinker nachrüsten möchte, benötigt Blinkerglas, Dichtung, Sockel, Blinkerschalter und Kabelbaum.

FREIT Sauber gefertigte Repro Teile, die sich auch bei anderen Modellen montieren lassen.

SIP-TIPP Kombiniert mit passenden Zierleisten (Art.-Nr. 75434055) runden sie das Gesamtbild optisch ab.

SIP-COMMUNITY User „juri68“ über Art. Nr. J57056000:
„gelungener Nachbau da gibt es nichts zu meckern!“



Blinker für Vespa 125 VNB/150 T4/GS/160 GS, (D)		Art.-Nr.	€
1	Blinkerglas gelb, 1 Stück, ohne E-Norm	57055000	35,00
2	Blinkerglas gelb, 2 Stück, ohne E-Norm	J57056000	69,00
3	Blinkersockel, 1 Stück, V2A	57055100	39,00
4	Dichtung Blinker, grau	18372100	16,90
5	Dichtung Blinker, schwarz	18373000	11,90
6	Dichtung Blinker, creme	18372300*	11,90
7	Zierleisten Seitenhaube, chrom	75434055	95,00
8	Kabelbaum Blinker	86137000*	39,00
9	Blinkerschalter SIEM	24129000	69,00

* ohne Abbildung


1


2


3


4


5


7


9

§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

MOCKBA

55° 45′ N | 37° 37′ O

Vespa Club Moscow







Die offizielle Geschichte des Vespa Club Moskau beginnt im Jahre 2005 mit gerade einmal 7 Vespa Enthusiasten. Die ersten Vespas sind bereits früher in der Hauptstadt Russlands aufgetaucht: zwei Vespa PX im Jahr 1999. In den Folgejahren kamen dann nach und nach einige Importe dazu. Im Jahr 2004 formierte sich schließlich so etwas wie eine russische Vespisti Gruppe und intensivierte die Bemühungen, mehr alte Vespas aus Europa nach Moskau zu bringen. Darunter ein paar Primaveras, zwei PX200, eine Sprint Veloce und eine GL – alle in eher schlechtem Zustand.

Als absolutes Entwicklungsland mussten die Vespa Pioniere alle Schraubererfahrungen selbst machen, es gab keine Werkstätten oder Leute, die sich mit den italienischen Fahrzeugen ausgekannt hätten. Learning by doing. Auch die Ersatzteilversorgung war nicht vorhanden. Dank SIP Scootershop konnten aber alle benötigten Ersatzteile per Mailorder beschafft werden.

Im Jahr 2005 formierte sich der Vespa Club und die Mitglieder fuhren als Gruppe auf ihren Gefährten durch die Stadt und erregten einige Aufmerksamkeit. Immer mehr Leute begannen, sich für die Vespa, den Kult drumrum, die Musik zu interessieren. Auch Vespa Händler kamen jetzt auf. Zur Zeit gibt es etwa 10 Vespa Shops, in denen man die aktuelle PIAGGIO Modellpalette kaufen kann. Der Vespa Club Moskau hat heute 60 Mitglieder und etwa 40 Leute warten darauf, aufgenommen zu werden.

Александр Сидоров, Московского Vespa Клуба

www. vespaclub.ru



Anbauteile
Blinker

Blinker der Vespa MY/Millenium Modelle mit schönem Chromrand und weißem Glas. Die Blinker haben eine E-Zulassung und dürfen somit legal verbaut werden. Die Blinkerkits von PIAGGIO kommen im hochwertig verchromten Kunstoffgehäuse mit perfekter Passgenauigkeit. Die STELLA Version ist etwas günstiger mit ein paar Abstrichen in der Chromqualität. Lieferbar als komplettes Kit inkl. Leuchtmittel oder Blinker und Blinkerglas einzeln. Passend für alle Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5 Classic Modelle.

SIP-TIPP Kommt besonders gut in Verbindung mit den „Silver Bulbs" Blinkerbirnen. Diese sind chrom bedampft und leuchten orange.

SIP-COMMUNITY User Vectra 135 „Es gibt wohl keine noch schöneren Blinker für eine Vespa! stilvoll und zeitloses Design zeichnen diesen Blinkersatz aus!"

Blinker PIAGGIO, weiß mit Chromrand, E-Prüfzeichen

für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5 Classic		Art.-Nr.	€
1	Blinker Kit PIAGGIO vorne & hinten, weiß / Chromgehäuse, inkl. Leuchtmittel	J5797500	62,90
2	Blinker PIAGGIO vorne links, weiß / Chromgehäuse mit E-Prüfzeichen	57931500	15,90
3	Blinker PIAGGIO vorne rechts, weiß / Chromgehäuse mit E-Prüfzeichen	57921500	15,90
4	Blinker PIAGGIO hinten links, weiß / Chromgehäuse mit E-Prüfzeichen	57961500	15,90
5	Blinker PIAGGIO hinten rechts, weiß / Chromgehäuse mit E-Prüfzeichen	57951500	15,90
6	Blinkerglas PIAGGIO vorne rechts, mit E-Prüfzeichen	19689700	4,90
7	Blinkerglas PIAGGIO vorne links, mit E-Prüfzeichen	19689600	4,90
8	Blinkerglas PIAGGIO hinten links, mit E-Prüfzeichen	19689800	4,90
9	Blinkerglas PIAGGIO hinten rechts, mit E-Prüfzeichen	19689900	4,90
10	Birnen für Blinker, gelb, 12V/21W, Sockel: BAu15s, 1 Stück	57361000	2,70
11	Birnen für Blinker, "Silver Bulp", 12V/21W, Sockel: BAu15s, 1 Stück, E-Prüfzeichen	57363000	5,50



Blinker weiß mit Chromrand





Blinker STELLA, weiß mit Chromrand, E-Prüfzeichen

für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5 Classic		Art.-Nr.	€
1	Blinker Kit STELLA vorne & hinten, weiß / Chromgehäuse, inkl. Leuchtmittel	J57970000	49,90
2	Blinker STELLA vorne links, weiß / Chromgehäuse, mit E-Prüfzeichen	57931000	12,90
3	Blinker STELLA vorne rechts, weiß / Chromgehäuse, mit E-Prüfzeichen	57921000	12,90
4	Blinker STELLA hinten links, weiß / Chromgehäuse, mit E-Prüfzeichen	57961000	12,90
5	Blinker STELLA hinten rechts, weiß / Chromgehäuse, mit E-Prüfzeichen	57951000	12,90
6	Birnen für Blinker, gelb, 12V/21W, Sockel: BAu15s, 1 Stück	57361000	2,70
7	Birnen für Blinker, "Silver Bulp", 12V/21W, Sockel: BAu15s, 1 Stück, E-Prüfzeichen	57363000	5,50

Bling Bling!! Blinkerkits!! Die **Blinker** kommen im verchromten Kunststoffgehäuse mit klaren Blinkergläsern. Die Blinker haben eine E-Zulassung und dürfen somit legal verbaut werden. Orange Birnen sind bereits im Lieferumfang enthalten. Wir empfehlen allerdings Silver Bulbs. Diese haben eine chrom bedampfte Oberfläche und leuchten orange! Kommt besondes gut in Verbindung mit einem Klarglas Optik Scheinwerfer. Passend für alle Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5 Classic Modelle.

SIP-TIPP Kommt besonders gut in Verbindung mit den „Silver Bulbs" Blinkerbirnen. Diese sind chrom bedampft und Leuchten orange.

SIP-COMMUNITY User Vectra 135 „Es gibt wohl keine noch schöneren Blinker für eine Vespa! stilvoll und zeitloses Design zeichnen diesen Blinkersatz aus!"

Blinker Klarglas-Optik mit Chromgehäuse, E-Prüfzeichen

für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5 Classic		Art.-Nr.	€
1	Blinker Kit vorne & hinten, Klarglas-Optik / Chromgehäuse, inkl. Leuchtmittel	57810000	34,90
2	Blinkerglas vorne links, Klarglas-Optik / Chromgehäuse, mit E-Prüfzeichen	57811000	8,90
3	Blinkerglas vorne rechts, Klarglas-Optik / Chromgehäuse, mit E-Prüfzeichen	57812000	8,90
4	Blinkerglas hinten links, Klarglas-Optik / Chromgehäuse, mit E-Prüfzeichen	57813000	8,90
5	Blinkerglas hinten rechts, Klarglas-Optik / Chromgehäuse, mit E-Prüfzeichen	57814000	8,90
6	Birne für Blinker 12V/21W "Silver Bulp", Sockel BA15s	57362000	5,90



Blinker Klarglass-Optik mit Chromgehäuse

Komplette Blinker und Blinkergläser in Erstausrüsterqualität.

Blinker gelb

für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5 Classic		Art.-Nr.	€
1	Blinker Kit vorne & hinten, gelb, mit E-Prüfzeichen, inkl. Leuchtmittel	J57971000	52,90
2	Blinker vorne links, gelb	57830000	13,90
3	Blinker vorne rechts, gelb	57820000	13,90
4	Blinker hinten links, gelb	57800000	13,90
5	Blinker hinten rechts, gelb	57030400	13,90
6	Blinkerglas Kit PIAGGIO vorne/hinten, gelb, mit E-Prüfzeichen	J57026000	20,90
7	Blinkerglas Kit PIAGGIO hinten links/rechts, gelb, mit E-Prüfzeichen	57061000	10,90
8	Blinkerglas Kit PIAGGIO vorne links/rechts, gelb, mit E-Prüfzeichen	57051000	10,90
9	Blinkerglas PIAGGIO vorne links, gelb, mit E-Prüfzeichen	57040000	5,00
10	Blinkerglas PIAGGIO vorne rechts, gelb, mit E-Prüfzeichen	57030000	5,00
11	Dichtung Blinkerglas/Blinker, hinten links/rechts	15472000	6,00
12	Dichtung Blinkerglas/Blinker, vorne links/rechts	15471000	6,00
13	Dichtung Blinker/Rahmen, vorne links/rechts	15471500	6,00

für Vespa PK50-125 XL/RUSH/XL2/N/FL/HP		Art.-Nr.	€
1	Blinker hinten rechts, gelb	57828000	12,90
2	Blinker hinten links, gelb	57827000	12,90
3	Blinker vorne rechts, gelb	57825000	12,90
4	Blinker vorne links, gelb	57826000	12,90
5	Blinkerglas Kit vorne/hinten, gelb	J57031000	14,90
6	Blinkerglas Kit vorne links/rechts, gelb	57032000	7,90
7	Blinkerglas Kit hinten links/rechts, gelb	57033000	7,90

für Vespa PK 50-125 S/SS/lusso//Automatica		Art.-Nr.	€
1	Blinker PIAGGIO vorne links, gelb, mit E-Prüfzeichen	21678200	14,90
2	Blinker PIAGGIO vorne rechts, gelb, mit E-Prüfzeichen	21678300	14,90
3	Blinker PIAGGIO hinten links, gelb, mit E-Prüfzeichen	21678400	14,90
4	Blinker PIAGGIO hinten rechts, gelb, mit E-Prüfzeichen	21678500	14,90
5	Blinker hinten rechts, gelb, mit E-Prüfzeichen	57823000	14,90
6	Blinker vorne links, gelb, mit E-Prüfzeichen	57822000	14,90
7	Blinker hinten links, gelb, mit E-Prüfzeichen,	57824000	14,90
8	Blinker vorne rechts, gelb, mit E-Prüfzeichen	57821000	14,90
9	Blinkerglas Kit vorne links/rechts, gelb	57035000	7,50
10	Blinkerglas Kit hinten links/rechts, gelb	57036000	7,50







Für den Austausch der serienmäßig gelben Blinkergläser bieten wir euch farbige Blinkerglaskits an. Diese besitzen allerdings keine Prüfzeichen.

SIP-TIPP Beim Austausch der Gläser auch gleich die Birnen gegen farbige auswechseln.









Blinkergläser farbig, ohne E-Prüfzeichen §

für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5 Classic	Art.-Nr. schwarz	€	Art.-Nr. rot	€	Art.-Nr. weiß	€
1 vorne und hinten	J57010000	13,90	J57000000	13,90	J57020000	13,90
2 vorne links/rechts	57011000	7,90	57001000	7,90	57021000	7,90
3 hinten links/rechts	57012000	7,90	57002000	7,90	57022000	7,90

für Vespa PK50-125 XL/RUSH/XL2/N/FL/HP	Art.-Nr.	€	Art.-Nr.	€	Art.-Nr.	€
1 vorne links/rechts	57032200	7,90	57032300	7,90	57032100	7,90
2 hinten links/rechts	57033200	7,90	57033300	7,90	57033100	7,90

für Vespa PK 50-125 S/SS/Lusso//Automatica	Art.-Nr.	€	Art.-Nr.	€	Art.-Nr.	€
1 vorne links/rechts	57035100	7,90	57035300	7,90	57035200	7,90
2 hinten links/rechts	57036100	7,90	57036300	7,90	57036200	7,90

§ **ONLY RACE & SHOW:** NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

ALLE PREISANGABEN STAND 04/2012, INKL. 19% MWST. ZZGL. VERSAND, SIEHE LETZTE SEITE **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM**



Anbauteile Lenkerendenblinker

Lenkerendenblinker SIP Style

Für jeden Oldie ab Bj. 1961 mit mehr als 125ccm gilt eine Blinkerpflicht. Wer motortechnisch aufrüstet, kommt also nicht umhin, auch in Punkto Blinker etwas zu unternehmen. Am einfachsten lassen sich Blinker mit den **Lenkerendenblinker SIP Style** nachrüsten. Die Blinker, wie auch Blinkergläser, haben eine E8 Zulassung und dürfen somit legal im Straßenverkehr verwendet werden. Die Blinker sind für leuchtstarke 12V/21W Halogenleuchtmittel vorbereitet und erfüllen somit die aktuellen Standards. Leuchtmittel sind nicht im Lieferumfang enthalten. Erhältlich mit gelbem oder weißen Blinkerglas. Die Blinkergläser passen ebenfalls auf die alten Fassungen der HELLA Lenkerendenblinker.

FAZIT Neue Technik im alten Design.

SIP-TIPP Bei Blinkerumrüstung die passenden Teile wie Blinkerschalter, Gummi, Griffe für Lenkerendenblinker und Relais gleich mitbestellen. Passendes Leuchtmittel nicht vergessen.

Lenkerendenblinker SIP Style, 1 Stück, e-geprüft		gelb	€	weiß	€
1	Blinker	57150000	21,90	57155000	21,90
2	Blinkerglas	57151000	7,90	57151000	7,90
3	Birne, 12V	57365100	4,90	57365000*	4,90

* mit e1 Prüfzeichen



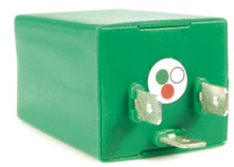
Lenkerendenblinker SIP Style

Bei Vespa Modellen die serienmäßig mit **Lenkerendenblinker** hergestellt wurden, wie z.B. Sprint/Rally Modelle, ist das Nachrüsten von Blinkern kein Problem. Streng genommen gilt, dass sich die Lenkerendenblinker nicht mit dem Gas- bzw. Schaltrohr mitdrehen dürfen. D.h. die Blinker werden in passende Innenrohre montiert, in das Gas- und Schaltrohr gesteckt und im Lenkkopf fixiert. Somit dreht sich das Gas-/Schaltrohr außen um das Blinkerrohr. Die benötigten Innenrohre sind noch verfügbar bzw. wurden von uns in der **SIP Vintage** Line neu aufgelegt.

Bei allen Vespa Modellen der VNA/VNB/VBB etc. Serie waren Blinker nie vorgesehen und wurden von PIAGGIO nie für solche konstruiert. Es war schon immer „Arm rausstrecken" angesagt. Daher ist das umrüsten auf Lenkerendenblinker bauartbedingt nicht problemlos möglich. Allein um die fehlenden Halterungen im Lenkkopf für das Fixieren der Blinkerinnenrohre anzufertigen, wird viel handwerkliches Geschick benötigt. Die sicher einfachste, aber eigentlich nicht zulässige Art Lenkerendenblinker nachzurüsten, ist das direkte Verschrauben der Blinker mit dem Gas- und Schaltrohr. Dabei dreht sich allerdings der Blinker beim Gas geben und Schalten mit. Mehr zum Einbau ist in der Montageanleitung zu finden!

SIP-TIPP Um einen Spannungseinbruch bei Modellen mit 6V Elektrik zu umgehen, kann optional das Batteriepack zur Stromversorgung der Blinker genutzt werden.



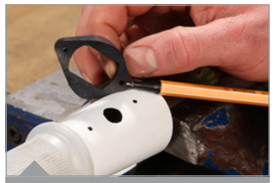


Kleinteile für Lenkerendenblinker		Art.-Nr.	€
4	Blinkerschalter	60096000	16,90
5	Blinkerschalter SIEM mit Kontrollleuchte	24129000	69,00
6	Gummi Blinkerschalter	12195900	5,90
7	Schraube Blinkerschalter, M3x16mm	83050000	0,20
8	Buchse Lenkerendenblinker*	70501000	4,10
9	Batteriepack, 9V	64040ET01	9,50
10	Blinkrelais, 6-12V, 10-21 Watt	85030000	14,90

* passt für Rohrdurchmesser bis 30 mm



Montage – Nachrüstung von Lenkerendenblinkern



Gummi Blinkerschalter auf original Gangrohr auflegen und 3 Löcher anzeichnen.



2.5mm Schraubenlöcher vorbohren sowie Kabeldurchführung (etwa 10mm Bohrer).



M3 Gewinde mit Gewindeschneider in die beiden Löcher schneiden.



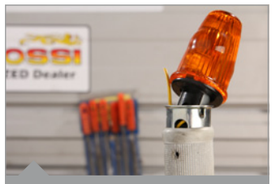
Gummi Blinkerschalter aufsetzen, Kabel durchführen und am Blinkerschalter befestigen.



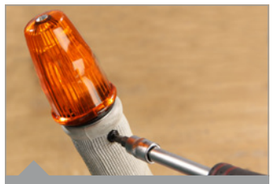
Blende aufsetzen und Blinkerschalter festschrauben.



Bei Modellen ohne Blinkerinnenrohre Loch zur Befestigung Blinker bohren (z.B. 6mm).



Lenkerendenblinker anschliessen und mit Buchse in Lenkrohr einsetzen.

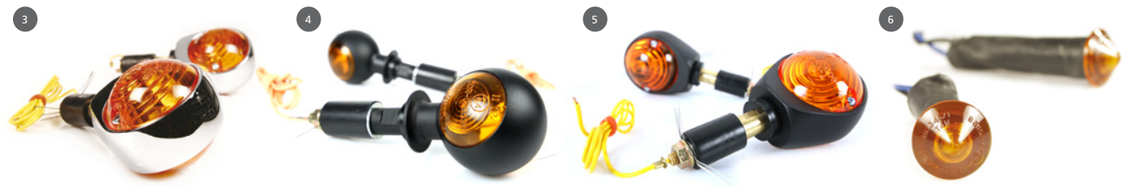


Lenkerendenblinker mit Holzschraube (ca. 5mm) festschrauben, wahlweise auch unter den Griffen.

Lenkerendenblinker Diverse §

Lenkerendenblinker diverse		Art.-Nr	€
1	Hella, orange, 1 Stück, nicht e-geprüft	57100000	21,90
2	Hella „Ochsenauge", 1 Stück, nicht e-geprüft	57130000	45,00
3	„Bulls Eye" chrom, e-geprüft, 1 Stück	57110000	28,50
4	„Bulls Eye" schwarz matt, e-geprüft, 1 Stück	57145000	28,50
5	„Bulls Eye" schwarz matt, e-geprüft, 1 Stück	57115000	28,50
6	„Straßenkampf", e-geprüft, 1 Stück	57090000	29,90





Griffe für Lenkerendenblinker

Griffe für Lenkerblinker		Ø mm	Farbe, Länge	Logo	Art.-Nr.	€
7	für Vespa 50S/Special/SR/90 R, (D)	20	grau, L=120mm	-	37063150	21,90
8	für Vespa 50S/Special/SR/90 R, (D)	20	schwarz, L=120mm	-	37063100	21,90
9	für Vespa 50S/Special/SR/90 R, (D)	20	schwarz, L=125mm	-	37063000	12,90
10	für Vespa 50-125 PV/ET3/125 GT/GTR/Super/TS/ 150 GL/Sprint/V/Super/180SS/Rally/PX80-200/PE Lusso*	24	grau, L=120mm	-	17983550	21,90
11	für Vespa 50-125 PV/ET3/125 GT/GTR/Super/TS/ 150 GL/Sprint/V/Super/180SS/Rally/PX80-200/PE Lusso*	24	schwarz, L=120mm	6-Eck	17983500	21,90

* passt auch für Vespa 125 VNA/VNB/150 VB1/VBA/VBB/VGL1/VGLA-B/150 GS VS2-5/160 GS



§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE



Anbauteile
Rücklichter

Rücklichter gibt es in Hülle und Fülle. Bei der Auswahl des passenden Rücklichts sind euch keine Grenzen gesetzt und es gilt das Motto „erlaubt ist, was gefällt". Rücklichter der Smallframes werden mit einer Schraube, die der Wideframe Modelle mit zwei Schrauben/Bolzen am Rahmen befestigt. Es ist also problemlos möglich, so gut wie alle Rücklichter der verschiedensten Modelle untereinander zu tauschen.

Vor allem die **Rücklichter** der Smallframe machen sich auch an Largeframe Modellen besonders gut. Diese haben allerdings nicht immer ein Bremslicht. Wenn ihr damit sicher und vor allem legal unterwegs sein wollt, achtet darauf dieses nachzurüsten.

Alle Rücklichter sind, wenn nicht anders gekennzeichnet, aus Kunststoff mit rotem Rücklichtglas und Reflektor, und werden mit passender Dichtung ausgeliefert. Zusätzlich findet ihr immer noch die Angabe zu den Ersatz- und Zubehörteilen wie Glas, Dichtung etc. direkt beim Artikel.

Die Leuchtmittel sind bei fast keinem Rücklicht im Lieferumfang enthalten. Beachtet hier einfach den Hinweis zum passenden Sockeltyp und bestellt euch die Leuchtmittel gleich mit. Solltet ihr die Spannung eures Rollers durch den Umbau auf einen andere Motor oder Zündung geändert haben, achtet bei der Bestellung auf die richtige Voltzahl der Leuchtmittel. Die höhere Wattzahl gibt immer die Stärke für das Bremslicht an.

Um euch die Auswahl bei einer Restauration zu erleichtern, ordnen wir jedem Teil die Modellbezeichnung zu, bei der das Rücklicht ursprünglich verbaut wurde.

Rücklicht

für Vespa 50N V5A1T>122876

Das Urgestein unter den Rücklichtern der Smallframe Modelle verpackt in einem Metall Druckgussgehäuse. Der Reflektor ist mit einem dezenten Aluminiumrahmen versehen. Nur Rücklicht, Bremslicht kann mit etwas Geschick nachgerüstet werden.

Rücklicht
1. Rücklicht BOSATTA, Metallgehäuse — Art.-Nr. 56016000 **€ 79,00**

Rücklichtglas
2. rot, für BOSATTA* — Art.-Nr. 56258000 **€ 9,90**
3. rot, Reflektor mit Alurahmen für BOSATTA — Art.-Nr. 56257300 **€ 14,90**
4. rot, Reflektor mit Alurahmen für SIEM — Art.-Nr. 56257900 **€ 19,90**

Dichtung Rahmen
5. grau — Art.-Nr. 18363100 **€ 15,90**

*IGM Prüfzeichen auf Reflektor



Leuchtmittel: Soffitte 6V/5W Art.-Nr. 57400000

Rücklicht

für Vespa 50 N/L/R V5A1T 122877>

Weniger ist oft mehr. Extrem kleines Rücklicht der Vespa 50 N/L/R Modelle. Durch die extrem kleine Bauweise bietet es echte Custom Qaulitäten. Nur Rücklicht, Bremslicht kann mit etwas Geschick nachgerüstet werden.

Rücklicht
1. Rücklicht BOSATTA* — Art.-Nr. 56510000 **€ 12,90**

Rücklichtglas
2. rot, Reflektor mit Alurahmen für BOSATTA — Art.-Nr. 56257500 **€ 9,90**

Dichtung Rahmen
3. grau — Art.-Nr. 56510100 **€ 4,90**
4. schwarz — Art.-Nr. 56510200 **€ 4,90**

*IGM Prüfzeichen auf Reflektor



Leuchtmittel: Soffitte 6V/5W Art.-Nr. 57400000

Rücklicht

für Vespa 50 Special(D)/125 PV 0140162>/ET3

Erstes Rücklicht der Smallframe Modelle mit Bremslicht. Erinnert optisch stark an den kleineren Bruder des PX alt Rücklichts und macht sich gerade deswegen auch an vielen Largeframe Modellen sehr gut. Für den 80`s Style mit Rücklichtgitter kombinieren.

Rücklicht
1. Rücklicht BOSATTA — Art.-Nr. 56290000 **€ 25,90**

Rücklichtglas
2. rot, für BOSATTA — Art.-Nr. 56291000 **€ 12,90**
3. transparent, für BOSATTA — Art.-Nr. 56291100 **€ 12,90**

4. Dichtung Rahmen schwarz — Art.-Nr. 23096900 **€ 6,90**

5. Rücklichtgitter schwarz — Art.-Nr. 81561000 **€ 7,50**
6. Rücklichtgitter weiß — Art.-Nr. 81562000 **€ 7,50**



Leuchtmittel: Birne 6V/5W BA15s Art.-Nr. 57420000, Soffitte 6V/10W Art.-Nr. 5740000

Rücklicht

für Vespa 50S/SR/SS/90 SS/R/125 VMA1T

Der Klassiker unter den Rücklichtern für alle Smallframes. Im Volksmund auch unter „Antik klein" bekannt, ziert es u.a. das Heck der legendären 50 SS / 90SS Modelle. Lieferbar in verchromtem Kunststoff- oder Metallgehäuse und als SIEM Repro in Metallgehäuse unlackiert.

Rücklicht
1. Rücklicht BOSATTA* — Art.-Nr. 56020000 **€ 26,90**
2. Rücklicht Repro, Metallgehäuse — Art.-Nr. 56031000 **€ 49,00**
3. Rücklicht SIEM Repro, Metallgehäuse** — Art.-Nr. 56032000 **€ 55,00**

Rücklichtglas
4. rot, für BOSATTA* — Art.-Nr. 56257000 **€ 9,90**
5. transparent, für BOSATTA — Art.-Nr. 56257200 **€ 11,90**
6. rot, Reflektor m. Alurahmen f. BOSATTA — Art.-Nr. 56257400 **€ 13,90**
7. rot, Reflektor m. Alurahmen f. SIEM** — Art.-Nr. 56257100 **€ 18,90**

Dichtung Rahmen
8. grau — Art.-Nr. 18363000 **€ 7,90**

Dichtung Glas
9. grau — Art.-Nr. 18366000 **€ 6,90**

*IGM Prüfzeichen auf Reflektor
** IGM Prüfzeichen auf Reflektor / E-Prüfzeichen auf Glas



Video im SIP-Tutorialkanal:
http://bit.ly/scheinwerfer



Leuchtmittel:
Soffitte 6V/5W Art.-Nr. 57400000
Soffitte 6V/10W Art.-Nr. 57410000

Rücklicht

für Vespa V50 Special

Durch die kleine Bauart auch besonders beliebt für alle PX Modelle. Der Deckel auf dem Rücklichtglas ist abnehmbar und kann z.B. in Rollerfarbe lackiert werden. Ein Rücklichtglas mit Prüfzeichen ist im Zubehör erhältlich. Nur Rücklicht; Bremslicht kann mit etwas Geschick nachgerüstet werden.

Rücklicht
1. Rücklicht BOSATTA, — Art.-Nr. 56520000 **€ 14,90**
2. Rücklicht BOSATTA, transparent — Art.-Nr. 5652W000 **€ 16,90**

Rücklichtglas
3. rot, mit zwei Deckel (schwarz/grau)* — Art.-Nr. 56524100 **€ 17,90**

Dichtung Rahmen
4. schwarz — Art.-Nr. 56523000 **€ 6,90**

*DGM Prüfzeichen auf Reklektor / E-Prüfzeichen auf Glas



Leuchtmittel: Soffitte 6V/5W Art.-Nr. 57400000

Rücklicht

für Vespa PK50-125 S/XL/FL/N/Automatica

1. für Vespa PK50-125 S	Art.-Nr. 56500000	**€ 27,90**
2. für Vespa PK50 S (I)*	Art.-Nr. 56501000	**€ 25,90**
3. für Vespa PK50 XL/XL Rush	Art.-Nr. 56502000	**€ 25,90**
4. für Vespa PK100-125 XL/XL Plurimatic	Art.-Nr. 56503000	**€ 25,90**
5. für Vespa PK50 XL FL/HP/XL N	Art.-Nr. 56504000	**€ 25,90**
6. Rücklichtglas für Vespa PK50 XL FL/HP/XL N	Art.-Nr. 56505000	**€ 15,90**

* ohne Bremslicht



Leuchtmittel:
Birne 12/5W Ba15s Art.-Nr. 57310000
Birne 12V/10W Ba15s Art.-Nr. 57320000

Rücklicht

Rücklichter der Vespa 98 und V1-15 Modelle sind selbst für viel Geld und gute Worte als Originalteil fast nicht mehr zu bekommen. Wir haben für euch ein Repro Licht in sehr guter Qualität aufgetan.

1. für Vespa 98-125	Art.-Nr. 56013900	**€ 95,00**
2. für Vespa 125 V1-15, Metallgehäuse	Art.-Nr. 56013800	**€ 95,00**



Rücklicht

für Vespa 160 GS (D)

Wunderschöne Replika des deutschen GS160 Rücklicht, das bei keiner Restauration fehlen darf. Optisches Gimmick sind die farblich getrennten Gläser von Rück-und Bremslicht in rot bzw. orange.

1. Rücklicht Repro	Art.-Nr. 56042000	**€ 169,00**
2. Dichtung Rahmen grau	Art.-Nr. 56045100	**€ 15,90**



Leuchtmittel:
Soffitte 12V/5W Art.-Nr. 57330000
Soffitte 12V/10W Art.-Nr. 57340000



Rücklicht

Der puristische Look der Wideframe Modelle geht auch nicht spurlos am Stlye des Rücklichtes vorbei. Die konkave Form des Rücklichtgehäuses passt sich perfekt an die Rundung des Hecks an. Die Lichter sind zusätzlich alle mit einem Bremslicht versehen.

für Vespa 125 V30-33

Rücklicht SIEM		
1. Metallgehäuse	Art.-Nr. 56014000	**€ 85,00**
Rücklichtglas		
2. rot, für SIEM	Art.-Nr. 56012500	**€ 13,90**
3. klar, für Kennzeichenbeleuchtung	Art.-Nr. 56259500	**€ 5,90**
Dichtung Rahmen		
4. grau	Art.-Nr. 56014200	**€ 9,90**

für Vespa VM1/VU

Rücklicht SIEM		
5.Metallgehäuse	Art.-Nr. 56013000	**€ 85,00**
Rücklichtglas		
6. rot, für SIEM	Art.-Nr. 56012500	**€ 13,90**
7. klar, für Kennzeichenbeleuchtung	Art.-Nr. 56259600	**€ 5,90**
Dichtung Rahmen		
8. grau	Art.-Nr. 56014200	**€ 9,90**

Vespa 125 VM2/VN/VNA/150 VL/VB/GS VS1-3

Rücklicht SIEM		
9. Metallgehäuse	Art.-Nr. 56012000	**€ 85,00**
Rücklichtglas		
10. rot, für SIEM	Art.-Nr. 56012300	**€ 13,90**
11. klar, für Kennzeichenbeleuchtung	Art.-Nr. 56259700	**€ 5,90**
Dichtung		
12. grau	Art.-Nr. 56012200	**€ 9,90**



Leuchtmittel:
Soffitte 6V/5W Art.-Nr. 57400000
Soffitte 6V/10W Art.-Nr. 57410000

Rücklicht

für Vespa 150 VBA/GS VS4

Rücklichter der VBA/GS VS4 sind selbst für viel Geld und gute Worte als Originalteil fast nicht mehr zu bekommen. Wir haben für euch ein Repro Licht in vertretbarer Qualität aufgetan. Optisches Gimmick sind hier die farblich getrennten Gläser von Rück- und Bremslicht in rot bzw. orange.

Rücklicht		
1. Metallgehäuse, rot	Art.-Nr. 56022000	**€ 69,00**
2. Metallgehäuse, orange	Art.-Nr. 56022500	**€ 69,00**
Rücklichtglas		
3. rot, oben	Art.-Nr. 56252000	**€ 6,90**
4. orange, oben	Art.-Nr. 56252500	**€ 6,90**
5. rot, unten	Art.-Nr. 56252300	**€ 8,90**
Dichtung Rahmen		
6. grau	Art.-Nr. 18362550	**€ 16,90**





Leuchtmittel:
Birne BA9S Art.-Nr. 57511200

Rücklicht

für Vespa 50/150 GS/T2-4/VNB (D)

Schwanenhals Rücklichter wurden serienmäßig nur an deutschen Vespa Modellen verbaut. Das Repro ist sehr schön gearbeitet, mit kompletter Elektrik, Dichtung und Sofitte, Rücklichtglas original Hella und schönem Chromring!

Rücklicht

1. Rücklicht Schwanenhals, Repro*	Art.-Nr. W54070	€ 199,00
2. Rücklichtgehäuse	Art.-Nr. 56046000	€ 49,00

Rücklichtglas

3. rot, Echtglas*	Art.-Nr. 56259400	€ 35,00
4. rot, Kunststoff*	Art.-Nr. 56259000	€ 25,90
5. klar, für Kennzeichenbeleuchtung*	Art.-Nr. 56259100	€ 14,90

Dichtung Rahmen

6. grau	Art.-Nr. 18370000	€ 12,90
7. weiß	Art.-Nr. 18385000	€ 12,90
8. schwarz	Art.-Nr. 18380000	€ 12,90

















* mit E-Prüfzeichen

Rücklicht

für Vespa 125 VNB1-5/150 VBB/GS VS5/160 GS

Das „GS" Rücklicht ist auf fast allen 125 und 150 Modellen der 60er Jahre zu finden und ist Nachfolger des VBA Rücklichts. Im Gegensatz zum Vorgänger ist das Glas für Rück- und Bremslicht eine Einheit. Die Rücklichter von BOSATTA haben ein verchromtes Kunststoffgehäuse und sind wahlweise mit rotem oder transparentem Rücklichtglas erhältlich. SIEM liefert qualitativ hochwertig verchromte Metallgehäuse.

Rücklicht

1. Rücklicht BOSATTA*	Art.-Nr. 56040000	€ 45,00
2. Rücklicht BOSATTA, transparent*	Art.-Nr. J56045000	€ 59,00
3. Rücklicht SIEM, Metallgehäuse**	Art.-Nr. 56040100	€ 109,00
4. Rücklicht SIEM Repro, Metallgehäuse	Art.-Nr. 56041000	€ 65,00

Rücklichtglas

5. rot, für BOSATTA*	Art.-Nr. 56253100	€ 8,90
6. transparent, für BOSATTA*	Art.-Nr. 56261000	€ 12,90
7. rot, für SIEM**	Art.-Nr. 56266000	€ 22,90
8. rot, für SIEM Repro*	Art.-Nr. 56264000	€ 17,90

Dichtung Rahmen

9. schwarz, für SIEM Repro	Art.-Nr. 18362700	€ 7,90
10. grau, für BOSATTA	Art.-Nr. 18362000	€ 14,90
11. grau, für SIEM	Art.-Nr. 18362710	€ 14,90

Dichtung Glas

12. grau	Art.-Nr. 18362100	€ 8,90

KAUF TIPP



















*IGM Prüfzeichen auf Reflektor
**IGM Prüfzeichen auf Reflektor/Glas

Leuchtmittel: Birne 6V/5W BA15s, Art.-Nr. 57420000 Soffitte 6V/10W, Art.-Nr. 5740000

Rücklicht

für Vespa 125 VNB6/150 GL/Sprint> 025478/180SS >0018000

Der Klassiker unter den Rücklichtern für alle Largeframe Modelle. Im Volksmund auch unter „Antik gross" bekannt, ziert es u.a. das Heck der Vespa 180 Super Sport. Die Rücklichter von BOSATTA haben ein verchromtes Kunststoffgehäuse und sind wahlweise mit rotem oder transparentem Rücklichtglas erhältlich. SIEM liefert qualitativ hochwertig verchromte Metallgehäuse.

Rücklicht

1. Rücklicht BOSSATTA**	Art.-Nr. 56010000	€ 29,90
2. Rücklicht BOSATTA, transparent**	Art.-Nr. J56017000	€ 39,00
3. Rücklicht SIEM, Metallgehäuse*	Art.-Nr. 56015500	€ 109,00

Rücklichtglas

4. rot, für BOSATTA**	Art.-Nr. 56017000	€ 8,90
5. transparent, für BOSATTA**	Art.-Nr. 56011000	€ 17,90
6. rot, für SIEM*	Art.-Nr. 56251200	€ 22,90
7. rot, für Repro*	Art.-Nr. 56251000	€ 7,90

Dichtung Rahmen

8. beige	Art.-Nr. 56021300	€ 8,50
9. schwarz	Art.-Nr. 56021100	€ 8,50
10. grau	Art.-Nr. 56021200	€ 8,50

Dichtung Glas

11. grau	Art.-Nr. 18365000	€ 7,90

*IGM Prüfzeichen auf Reflektor/Glas
**IGM Prüfzeichen auf Reflektor



















Leuchtmittel: Soffitte 12V/5W Art.-Nr. 57330000 Soffitte 12V/10W Art.-Nr. 57340000

Rücklicht

für Vespa 125 Super/GT/150 Super/Sprint 025479>/180 SS 0018001>

Das Rücklicht der Vespa 125 GT und späteren 180 SS Modelle. Der Unterschied zum Vorgänger ist der kürzere Deckel über dem Rücklichtglas. SIEM liefert qualitativ hochwertig verchromte Metallgehäuse. Zusätzlich bieten wir die Rücklichter noch als günstigere Repro Version an.

Rücklicht

1. Rücklicht SIEM, Metallgehäuse*	Art.-Nr. 56015800	€ 109,00
2. Rücklicht SIEM, Repro	Art.-Nr. 56021000	€ 45,00
3. Rücklicht Repro, Metallgehäuse	Art.-Nr. 56015000	€ 29,90

Rücklichtglas

4. rot, für SIEM*	Art.-Nr. 56267000	€ 22,90
5. rot, für SIEM Repro	Art.-Nr. 56263000	€ 10,90
6. rot, **	Art.-Nr. 56256000	€ 8,90

Dichtung Rahmen

7. beige	Art.-Nr. 56021300	€ 8,90
8. schwarz	Art.-Nr. 56021100	€ 8,90
9. grau	Art.-Nr. 56021200	€ 8,90

Dichtung Glas

10. grau	Art.-Nr. 18365100	€ 6,90

*IGM Prüfzeichen auf Reflektor/Glas
** IGM Prüfzeichen auf Glas / E-Prüfzeichen auf Glas

















Leuchtmittel: Soffitte 12V/5W Art.-Nr. 57330000 Soffitte 12V/10W Art.-Nr. 57340000

Rücklicht

für Vespa 125 GTR/TS/150 SprintV/180 -200 Rally/ V50 Special (d)

Passend zum eleganten Look der GTR/TS/Sprint und Rally Modelle entschied sich PIAGGIO wieder für ein Kunststoffrücklicht. Der Rücklichtdeckel ist abnehmbar und kann z.B. in Rollerfarbe lackiert werden. Original wurde je nach Modell ein grauer bzw. schwarzer Deckel verbaut. Diese gibt es zusätzlich noch in weiteren Farbvariationen.

Rücklicht

1. Rücklicht BOSATTA, Deckel/schwarz	Art.-Nr. 56092000	**€ 26,90**

Rücklichtglas

2. rot, für BOSATTTA*	Art.-Nr. 56255400	**€ 8,50**

Dichtung Rahmen

3. schwarz	Art.-Nr. 56255500	**€ 6,90**
4. weiß	Art.-Nr. 56255700	**€ 6,90**

Rücklichtdeckel

5. chrom	Art.-Nr. 56255300	**€ 8,50**
6. Carbon-Look	Art.-Nr. 56255310	**€ 10,90**
7. grau	Art.-Nr. 56255100	**€ 6,90**
8. schwarz	Art.-Nr. 56255200	**€ 4,90**

*E-Prüfzeichen auf Reflektor/DMG auf Glas



Leuchtmittel:
Birne 6V/5W Ba15s Art.-Nr. 57420000
Birne 6V/10W Ba15s Art.-Nr. 57430000



Rücklicht

für Vespa 125 T5

Passend zum markanten Heck der Vespa T5 kommt auch das Rücklicht in massiv bulliger Optik!

Rücklicht

1. PIAGGIO	Art.-Nr. 56200000	**€ 35,00**

Rücklichtglas

2. rot	Art.-Nr. 56230000	**€ 15,90**

für Vespa Cosa 125-200 Cosa/FL

3. Rücklicht	Art.-Nr. 25379800	**€ 35,00**
4. Rücklichtglas	Art.-Nr. 25379900	**€ 27,90**



Rücklicht

für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98

Rücklicht

1. PIAGGIO*	Art.-Nr. 56210000	**€ 29,90**

Rücklichtglas

2. rot,*	Art.-Nr. 56240000	**€ 13,90**

Dichtung Rahmen

3. schwarz	Art.-Nr. 18361800	**€ 9,90**

* DGM Prüfzeichen auf Glas / E-Prüfzeichen auf Reflektor



Leuchtmittel:
Birne 12/5W Ba15s Art.-Nr. 57310000
Birne 12V/10W Ba15s Art.-Nr. 57320000

Rücklicht

für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E

Der Stufenabsatz im Rücklichtglas und das zeitlose Design machen das Rücklicht der Vespa P80-150X/P200E Modelle zu einem absoluten Evergreen. Für alle, die es etwas ausgefallener wollen, bieten wir es noch in transparent oder Klarglas-Optik an.

Rücklicht

1. Rücklicht PIAGGIO*	Art.-Nr. 56220000	**€ 19,90**
2. Klarglas-Optik	Art.-Nr. 56225000	**€ 29,00**
3. transparent	Art.-Nr. 56225J00	**€ 35,00**

Rücklichtglas

4. rot*	Art.-Nr. 56250000	**€ 11,90**
5. Klarglas-Optik**	Art.-Nr. 57236000	**€ 13,90**
6. transparent	Art.-Nr. 57235000	**€ 15,90**

Dichtung Rahmen

7. schwarz	Art.-Nr. 18361700	**€ 4,90**

Tönungsspray FOLIATEC

8. schwarz, 150ml	Art.-Nr. 81091000	**€ 16,00** (10,67 €/100ml)

*DGM Prüfzeichen auf Glas / E-Prüfzeichen auf Reflektor
** E-Prüfzeichen auf Glas



Leuchtmittel:
Birne 12/5W Ba15s Art.-Nr. 57310000
Birne 12V/10W Ba15s Art.-Nr. 57320000



Rücklicht

für Vespa PX125-200/MY

Schluss mit der klotzigen Straßenlampe! Das Rücklicht der MY Serie passt sich durch die fließende Form des Rücklichtglases optimal an die Heckform an. Eine große Chromumrandung liefert 50er/60er Jahre Cadillac Style und lässt euer Hinterteil in neuem Glanz erscheinen. Das Rücklicht/Reflektor sind mit einem E-Prüfzeichen versehen. Es darf auch an allen Modellen legal verbaut werden, die nach EG Recht zugelassen sind. Lieferung inklusive Dichtung und Leuchtmittel. Passt auch für alle PX80-200/PE Lusso/`98 Modelle.

Rücklicht

1. Rücklicht, PIAGGIO*	Art.-Nr. 56205000	**€ 31,00**

Rücklichtglas

2. rot*	Art.-Nr. 56241000	**€ 15,90**
3. weiß	Art.-Nr. 56242000	**€ 15,90**

* E-Prüfzeichen auf Reflektor / Glas



Leuchtmittel:
Birne 12/5W Ba15s Art.-Nr. 57310000
Birne 12V/10W Ba15s Art.-Nr. 57320000



Rücklicht Tunnelkit SIP Style §

KAUF TIPP

Facelift für euer Heck mit dem **SIP Rücklicht Tunnelkit**. Zur Montage müssen zwei ca. 6,5cm große Löcher in den Rahmen gebohrt werden. Die schwarz beschichteten Rücklicht-Tunnel werden einfach eingesetzt und mit den beiliegenden Schrauben am Rahmen fixiert. Wer das Heck perfekt cleanen möchte, schweißt die Rücklicht-Tunnel am Rahmen an.

Rückleuchten können wahlweise bündig mit Rahmen oder innenliegend montiert werden. Rückleuchten sind e-geprüft und haben ein Rück-und Bremslicht. Eine Kennzeichenbeleuchtung ist ebenfalls im Lieferumfang enthalten. Wird ohne Leuchtmittel ausgeliefert. Passendes Leuchtmittel: Soffitte 12V/5W Art.-Nr. 57330000, 12V/5W Art.-Nr. 57340000.

FAZIT Der Klassik für eine coole Race Optik.

SIP-TIPP Kommt besonders gut in Verbindung mit der SIP Sportsitzbank.

SIP-COMMUNITY User Arnold Schwarz
„Schon einmal gekauft und jetzt wieder, super Optik"

Art.-Nr. J56091000 **€ 79,00**





Rücklichter & Kennzeichenbeleuchtungen

Rücklichter & Kennzeichenbeleuchtungen		Art.-Nr.	€
1	Kennzeichenbeleuchtungen, chrom	56085000	14,90
2	Kennzeichenbeleuchtungen, schwarz	56080000	9,50
3	Kennzeichenbeleuchtungen, rund	56099000	12,50
4	Rücklicht Cat-Eye, e-geprüft	57293000	49,00
5	Rücklicht, Lucas, e-geprüft	56000000	36,00
7	Rücklicht LED, blau/chrom	AC204406	21,90
8	Rücklicht LED, klar/chrom	AC204401	21,90

Weitere Rücklichter & Kennzeichenbeleuchtugen online unter
www.sip-scootershop.com

1



2



3



4



5



7 8



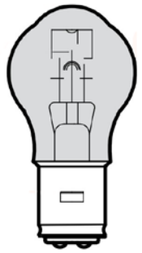
§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

60 Jahre
VESPA CLUB VON DEUTSCHLAND
gegr. 1952
DER Dachverband der deutschen Vespa-Clubs!
WIR verbinden
Tradition und Moderne!
Über 140 Ortsclubs
mit mehr als
4.000 Mitgliedern
Der VCVD – die
erste Adresse
für den
Vespa-Fan!
www.vcvd.de
ADAC
Korporativclub
im ADAC e.V.

Anbauteile Leuchtmittel



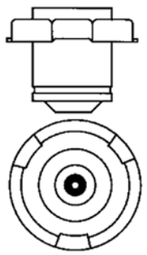
Leuchtmittel BA 20d



BA 20d



Leuchtmittel P 26S



P 26S



Scheinwerferbirne Sockel: BA20d

Volt	Watt	Typ	Farbe	*	Art.-Nr.	€
6V	25/25W	Standard	klar	E1	57500000	5,50
6V	35/35W	Standard	klar	E11	57561000	5,90
6V	35/35W	Standard	gelb	E11	57561500	7,50
12V	25/25W	Standard	klar	E11	57312000	5,00
12V	35/35W	Standard	klar	E11	57300000	4,90
12V	35/35W	Halogen	klar	E4	57550000	13,90
12V	35/35W	Xenon-Effekt	Blue Light	E11	57990000	7,90

* mit E-Prüfzeichen

Scheinwerferbirne Sockel: P26s

Volt	Watt	Typ	Farbe	*	Art.-Nr.	€
6v	15W	Standard	klar	E1	57440000	3,90
12V	15W	Standard	blau	E13	57980000	5,50
12V	25W	Standard	klar	E1	57303000	3,90
12V	15W	Halogen	klar	E1	57505000	6,50

* mit E-Prüfzeichen

Scheinwerferbirne Halogen Sockel: P43T

Volt	Watt	Farbe	*	Art.-Nr.	€
12V	35/35W	klar	E11	57305000	8,90
12V	60/55W	klar	E1	57590000	5,90
12V	60/55W	klar "Super White"	E1	57509000	25,50

* mit E-Prüfzeichen

Scheinwerferbirne Sockel: P45T

Volt	Watt	Typ	Farbe	*	Art.-Nr.	€
12V	45/40W		klar	E1	57301000	6,50
12V	45/40W	Halogen	klar	E4	57307000	9,90

* mit E-Prüfzeichen

Birne Sockel: BA 15s

Volt	Watt	klar*	gelb**	rot**	grün**	blau**	€
6V	5W	57420000	-	-	-	-	1,90
6V	10W	57430000	-	-	-	-	2,00
12V	5W	57310000	57319000	57315000		-	1,50/2,50
12V	10W	57320000	57381000	57880000	57382000	57383000	1,90
12V	21W	57350000	57360000	57870000	57901000	57902000	1,50/2,50

* mit E-Prüfzeichen
** nur für Innenbeleuchtung

Scheinwerferbirnen mit den zwei gängigen Sockeltypen BA20d für Fern und Abblendlicht und P26s für Roller, die nur über ein Abblendlicht verfügen.

Standardbirne: Gleichen den originalen Birnen und können ohne Probleme ausgetauscht und gefahren werden.

Halogenbirnen bieten sehr helles Licht durch Halogenglaskolben. Das wirkt sich positiv auf das Sehen und Gesehen werden aus. Die Lichtleistung wird um 34-45% erhöht. Das Umschalten zwischen Abblend- und Fernlicht geht schneller als bei einer herkömmlichen Kugellampe.

SIP-TIPP Wegen der höheren Temperatur der Halogenbirne sollte ein Scheinwerfer mit Echtglas-Streuscheibe verwendet werden.

Xenonbirne: Bietet eine ca. 35% höhere Lichtstärke als herkömmliche Birnen.

Birnen mit Xenon-Effekt haben eine ähnliche Lichtausbeute wie Xenonbirnen. Unterschied: Der Lichtschein ist bläulicher und die Birne ist legal.



P 43T

Semihalogenbirne: mit Xenongasanteil und verlängertem Glühwedel sorgt für weißen, tageslichtähnlichen Lichtschein bei kaum höherer Temperatur als normale Birnen.

Die P43T Halogenbirnen sind nur für den MY-Scheinwerfer gedacht.

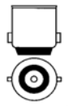
Für eine noch bessere Lichtausbeute (um ca. 30-40% höher als normale Halogenbirnen) empfehlen wir die Mega-/Super-White Birnen im praktischen 2er-Set.

Diese Birne ist nur passend für Vespa T5 und Cosa Scheinwerfer!

Birnen mit BA15s Sockel werden meist für Rücklicht, Bremslicht und Blinker verwendet.

Hier gilt:

- Rücklicht 5W
- Bremlicht 10W
- Blinker 21W



BA 15S



BA 15s Birnenkits für Blinker

Volt	Watt	Farbe	Art.-Nr.	€
12V	21W	Silver Bulb*	57362J00	21,90
12V	21W	Silver Bulb**	57363J00	19,90
12V	21W	blau***	J57873000	9,90
12V	21W	gelb***	J57370000	9,90
12V	21W	grün***	J57872000	9,90
12V	21W	rot***	J57871000	9,90

* Birnenkontakt „6.00" Uhr
** Birnenkontakt „7.00" Uhr
*** Nur für Innenbeleuchtung

Soffitten

Volt	Watt	Sockel	Maß	Farbe	Art.-Nr.	€
6V	1W	SV6	24x6mm	klar	57331000	2,90
6V	3W	SV7	30x7mm	klar	57333000	1,90
6V	5W	SV6	31x6,5mm	klar	57460000	1,50
6V	5W	SV8,5	38x11mm	klar	57400000	1,50
6V	10W	SV8,5	43x11mm	klar	57410000	1,50
6V	15W	SV8,5	43x13,5mm	klar	57700000	1,90
6V	18W	SV8,5	43x15mm	klar	57710000	1,90
6V	18W	SV8,5	43x15mm	gelb	57718000	2,90
12V	0,6W	SV8,5	39x11mm	klar	57332000	2,90
12V	3W	SV7	30x7mm	klar	57334000	1,50
12V	5W	SV8,5	38x11mm	klar	57330000	1,50
12V	10W	SV8,5	43x11mm	klar	57340000	1,50
12V	15W	SV8,5	45x14mm	klar	57390000	1,50
12V	18W	SV8,5	43x14mm	klar	57660000	1,90
12V	18W	SV8,5	43x15mm	gelb	57718012	3,90

LED Soffitten im 2er Set

Volt	Sockel	Maß	Farbe	Art.-Nr.	€
12V	SV8,5	30x11mm	weiß	R246510585	7,90
12V	SV8,5	39x11mm	weiß	R246510595	9,50
12V	SV8,5	44x11mm	weiß	R246510605	5,50

Tachobeleuchtung

Volt	Watt	Farbe	Art.-Nr.	Zusatz	€
12V	1,2W	klar	57501000	W2x4,6d	2,90
12V	1,2W	grün	57551000	W2x4,6d	2,90
12V	1,2W	gelb	57521000	W2x4,6d	2,90
12V	1,2W	rot	57531000	W2x4,6d	2,90
12V	1,2W	blau	57541000	W2x4,6d	2,90

Birne Sockel: BA7s

Kontrollleuchten					
6V	1,2W	klar	57511400	BA7s	1,90
12V	2W	klar	57511300	BA7s	1,90

Birne Sockel: BA9s

Volt	Watt	Typ	Farbe	Art.-Nr.	€
6V	4W	Standard	klar	57511100	1,50
6V	5W	Standard	klar	57511200	1,90
12V	2W	Standard	klar	57511000	1,90
12V	4W	Standard	klar	57650000	1,50
12V	20mA	LED	blau	E3602	13,50
12V	20mA	LED	weiß	E3601	13,50
12V	20mA	LED	grün	E3603	13,50
12V	20mA	LED	rot	E3604	13,50



BA 15S

Um die Suche zu erleichtern haben wir auch komplette **Birnenkits**,bestehend aus jeweils vier Birnen im Sortiment, damit nicht jede Birne einzeln bestellt werden muss.

Silver Bulb Birnen sind innen orange und außen verspiegelt. Dies ist ein absolutes Muss für klare Blinkergläser!



Soffitten benötigt man oft in Rücklichtern, Lenkerendenblinkern oder in Tachobeleuchtungen.

Ein optisches Highlight sind die LED Soffitten im praktischen 2er-Set. Diese können einfach anstelle der normalen Soffitten eingesetzt werden.

Hier gilt:

- Tachobeleuchtung 0,6-3W
- Rücklicht 5W
- Bremslicht 10W
- Lenkerendenblinker 15-18W

Die Bezeichnung SV beschreibt die Bauart der Soffitte und die Zahl den Durchmesser des Sockels in mm.

Die **Glassockellampen** mit Sockel: W2x4,6d für die Tachobeleuchtung der Vespa PX/PK/T5/Cosa Modelle.

Birne mit **BA7S Sockel** für Kontrolleuchte Fernlicht/Blinker der alten Vespa PX Modelle. Findet auch Verwendung bei Tachometern der 60/70er Jahre Largeframe Modelle

Standlichtbirnen in jeglicher Ausführung. Von der Standard Glassockelbirne bis zur farbigen LED ist alles dabei! Findet ebenfalls Verwendung bei Repro Scheinwerfern und Rücklichtern.





Anbauteile Elektrik

Kabelbaum

Der **Kabelbaum** ist das Nervensystem der Vespa und sorgt dafür, dass der Strom genau dort ankommt, wo er hin soll. Oft sind bei einem 30 Jahre alten Scheunenfund die Kabel brüchig, Kontakte lose und die Kabelfarben nicht mehr erkennbar.

Ein defekter Kabelbaum stört allerdings nicht nur die Elektrik, sondern beeinflusst auch den Motorlauf negativ. Den Fehler ‚irgendwo' im Kabelbaum zu finden und zu beheben ist jedoch fast unmöglich und der Kabelbaum muss komplett ausgetauscht werden.

Deshalb haben wir für alle Small-, Wide-, und Largeframemodelle die jeweils passenden Kabelbäume im Programm. Diese verfügen über die exakt gleichen Anschlüsse von Verbrauchern wie Scheinwerfer, Rücklicht etc. die original zum jeweiligen Modell gehören.

Wir listen deshalb alle Modelle exakt (sollten sich innerhalb der Baureihe Veränderungen ergeben haben, auch mit den jeweils zugehörigen Grenzfahrgestellnummern) auf und ordnen ihnen den jeweils passenden Kabelbaum zu. So findet man in der erschlagenden Vielfalt der Kabelbäume ganz einfach den, der zum eigenen Roller passt.

Wird der Roller z.B. auf 12V PX Motor mit E-Zündung oder Vespatronic/Parmakit Zündung umgerüstet, empfehlen wir die Verwendung der **SERIE PRO** Kabelbäume.

FREIT Der Kabelbaum sollte bei einer Restauration immer getauscht werden.

SIP-TIPP Kabelkästchen und Gummiteile gleich mitbestellen.

für Vespa Smallframe	Licht	Blinker	Art.-Nr.	€
für Vespa 50 N/L/R	F-A	-	87025000	34,90
für Vespa 50 N/L/R	F-A-B	-	87025100	34,90
für Vespa 50 R/S/SR/SS/90R/SS/100	F-A-B	Lenker	86147000	59,00
für Vespa 50 Special	F-A	-	87026500	29,90
für Vespa 50 Special	A-B	Lenker	86122500	45,90
für Vespa 50 Special (D) 199603 ->	A-B	4-fach	18679300	75,00
für Vespa 50 Special Elestart, mit Batterie	A-B	-	18679200	75,00
für Vespa 90/125 PV VMA	F-A-B	ohne	86131000	39,00
für Vespa 90/125 PV VMA	F-A-B	Lenker	86147000	59,00
für Vespa 125 ET3	F-A-B	-	86140000	34,90
für Vespa 125 ET3	F-A-B	Lenker	86141000	34,90
für Vespa PK50-125 Modelle online auf www.sip-scootershop.com				

F: Fernlicht, A: Abblendlicht, B: Bremslicht

für Vespa Wideframe	Licht	Blinker	Bremslicht	Batterie	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 V1-15/V30-33/VM1/VU/Hoffmann HA	F-A-	-	nein	-	87003100	55,00
für Vespa 125 VM2/VN/150 VL1	F-A-	-	nein	-	87003200	55,00
für Vespa 150 VL2-3/VB1	S-F-A-	-	nein	mit	87003250	55,00
für Vespa 150 GS VS1T	S-F-A-	-	nein	mit	87003000	69,00
für Vespa 150 GS VS2-4T -> 41715	S-F-A-	-	ja	mit	87004000	55,00
für Vespa 150 GS VS4T 41716 -> 47310/ VS5	S-F-A-	-	ja	mit	87005000	55,00
für Vespa 150 GS (D)	S-F-A-	Backen		mit	87005100	84,90

S: Standlicht, F: Fernlicht, A: Abblendlicht

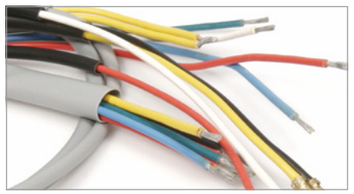
Kabelbaum

für Vespa Largeframe	Licht	Blinker	Batterie	Art.-Nr.	€
für Vespa 125 VNA, ohne Bremslicht	S-F-A-	-	-	81021100	55,00
für Vespa 125 VNB1T	S-F-A-	-	mit	87006000	55,00
für Vespa 125 VNB2-6T	S-F-A-	-	-	93489000	55,00
für Vespa 150 VBA1T -> 76049	S-F-A-	-	mit	87007000	55,00
für Vespa 150 VBA1T 76050 ->	S-F-A-	-	mit	87007100	55,00
für Vespa 150 VBB1T -> 71000	S-F-A-	-	mit	87009000	55,00
für Vespa 150 VBB1T 71001>/ VBB2T	S-F-A-	-	mit	99341000	55,00
für Vespa VBB2T 71000>	S-F-A-	-	-	87001100	55,00
für Vespa 150 T4 VGLA-B	S-F-A-	-	mit	86139200	76,00
für Vespa 150 T4 VGLA-B/T4 (D)	S-F-A-	Backen	mit	86139100	89,00
für Vespa 125 Super/150 Super	S-F-A-	-	-	87001500	59,00
für Vespa 125 GT/150 Sprint/GL	S-F-A-	-	-	91462000	55,00
für Vespa 150 GL	S-F-A-	-	mit	87001700	55,00
für Vespa 125 GTR/TS/150 Sprint V./180 Rally	S-F-A-	-	-	11430900	55,00
für Vespa GL/Sprint (D), Zündschloss am Lenker links	S-F-A-	Lenker		87001180	79,00
für Vespa 160 GS VSB1T -> 36000	S-F-A-	-	mit	93736000	55,00
für Vespa 160 GS VSB1T 36001->	S-F-A-	-	mit	87008100	55,00
für Vespa 160 GS (D)	S-F-A-	Backen	mit	86136000	86,00
für Vespa 180 SS	S-F-A-	-	-	87001100	55,00
für Vespa 180 SS 0024701>	S-F-A-	-	mit	87001800	55,00
für Vespa 200 Rally VSE1T -> 18100	S-F-A-	-	-	87001300	65,00
für Vespa 200 Rally VSE1T 18001->, Zündschloss am Lenkkopf	S-F-A-	-	-	87001400	65,00
für Vespa 200 Rally (D)	S-F-A-	Lenker	mit	87001310	85,00
für Vespa 200 Rally, Zündschloss am Lenkkopf, FEMSATRONIC Zündung	S-F-A-	Lenker	ohne	87001410	85,00

S: Standlicht, F: Fernlicht, A: Abblendlicht

für Vespa PX/PE		Batterie	Art.-Nr.	€
für Vespa P125-150X/PX125-200E/Lusso 1°/P200E, (I)*	ohne Blinker, 6V Unterbrecherzündung	-	87035000	69,00
für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P200E, Eco	ohne Blinker, 12V E-Zündung	mit	86130000	69,00
für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P200E, Premium	-	mit	86131100	75,00
für Vespa P125-150X/PX125-200E/Lusso 1°/P200E, (I)*	-	-	86138000	65,00
für Vespa PX125-200E Lusso (I)	-	-	86139000	69,00
für Vespa PX80-200E Lusso	ohne Hupengleichrichter	-	86100000	89,00
für Vespa PX80-200E Lusso	mit Hupengleichrichter	-	86110000	95,00
für Vespa PX˙98/MY/˙11, passt auch für Vespa PX80-200 E Lusso	-	mit	86111000	69,00
für Vespa T5	mit Hupengleichrichter	-	23387200	91,00
für Vespa T5	-	mit	23387300	91,00

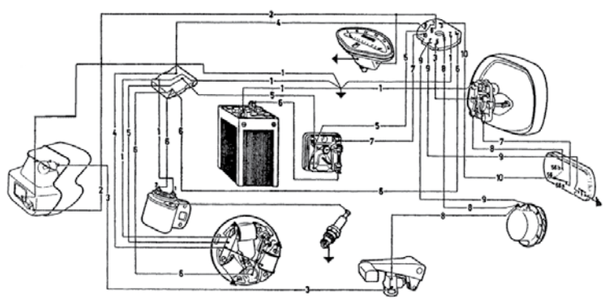
* nur italienische Modelle







Schaltpläne als Download beim Artikel unter **www.sip-scootershop.com**



Moritz, SIP beantwortet:

Wie ziehe ich meinen Kabelbaum am besten durch den Rahmen?



Die schnellste und einfachste Methode ist, einen Draht oder einen alten Bowdenzug durch die Hupenöffnung durch den Rahmen in Richtung Tank zu schieben. Anschließend den Kabelbaum mit etwas Klebeband befestigen und durch schieben und ziehen durch den Rahmen befördern. Gleiches gilt dann für den Rest zum Lenkkopf und zur Rücklichtöffnung.

Kabelbaum SERIE PRO für Umrüstung auf E-Zündung

Um den Anschluss eines Umrüstkits E-Zündung zu erleichtern und Anschlussfehler zu vermeiden, bieten wir die **SERIE PRO Kabelbäume** zur Umrüstung auf E-Zündungen an. Lieferbar in zwei Qualitäten. Ein detaillierter Schaltplan liegt bei.

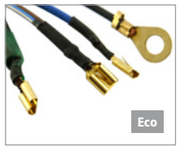
Eco: Universell passend für Smallframe und Largeframe Modelle. Dadurch auch ggf. Anpassungen der Kabellängen am Kabelkästchen möglich. Kabelflachstecker und Kabelringschuhe für Anschlüsse an der Elektronikzentrale, Spannungsregler und Kabelkästchen sind nur teilweise vormontiert. Für Spannungsregler mit 3 Anschlüssen vorgefertigt. Wahlweise lieferbar für Modelle mit oder ohne Lenkerendenblinker.

Premium: Durch die unterschiedlichen Rahmenlängen und Anschlüsse der Zündgrundplatte wahlweise für Smallframe oder Largeframe lieferbar. Kabelflachstecker und Kabelringschuhe für Anschlüsse an der Elektronikzentrale, Spannungsregler, Kabelkästchen und Verbraucher (Scheinwerfer, Rücklicht, Hupe etc.) sind bereits passend gefertigt.

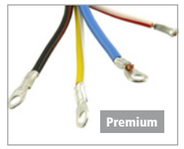
Für Spannungsregler mit 3 Anschlüssen vorgefertigt. Kabelstrang für Rücklicht / Scheinwerfer ist bewusst länger gewählt, um die Arbeiten beim Anschließen zu erleichtern. Rahmengummi für Rücklichtkabel bereits vormontiert. Kabelbäume sind für Lenkerendenblinker vorbereitet. Werden keine Blinker benötigt, Kabel einfach nicht belegen. Made in Europe. Im Lieferumfang sind zusätzlich Kabelschuhe zur Umrüstung auf „Flachstecker" enthalten. Höchste Kabelqualität. Jeder Kabelbaum wurde auf Funktion kontrolliert und gekennzeichnet.

FREIT Erleichtert die Anschlussarbeiten deutlich und verhindert Anschlussfehler durch falsche Verkabelung.

SIP-TIPP Passendes Umrüstkit auf E-Zündung gleich mitbestellen. Bremslichtschalter und Lichtschalter auf „Schließer" umrüsten. Glühbirnen/Soffitten in Ausführung 12V montieren.

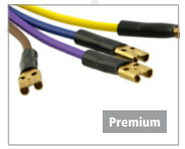












Kabelbaum SERIE PRO für Umrüstung auf E-Zündung		Art.-Nr.	€
Eco	für Vespa Smallframe / Largeframe, ohne Blinker	86134000	49,00
Eco	für Vespa Smallframe / Largeframe, mit Blinker	86134100	55,00
Premium	für Vespa Smallframe, mit Blinker	86135256	89,00
Premium	für Vespa Largeframe, mit Blinker	86135257	89,00

Kabelbaum SERIE PRO für VESPATRONIC/ PARMAKIT Zündung

Um den Anschluss einer VESPATRONIC / PARMAKIT Zündung zu erleichtern und Anschlussfehler zu vermeiden, bieten wir die **SERIE PRO Kabelbäume** zur Umrüstung auf VESPATRONIC / PARMAKIT Zündung an.

Die Kabelbäume sind für einen Spannungsregler mit 4 Anschlüssen vorgefertigt. So kann optional noch eine Batterie betrieben werden. (z.B. Anschluss für Laptop / iPhone Ladekabel etc.). Made in Europe. Höchste Kabelqualität. Jeder Kabelbaum wurde auf Funktion kontrolliert und gekennzeichnet. Ein detaillierter Schaltplan liegt bei.

Premium: Kabelbaum vorbereitet für alle **VESPATRONIC / PARMAKIT** Zündungen mit passenden Steckern und Länge.

Anschluss im Kabelkästchen durch Kabelringschuhe. Im Lieferumfang sind zusätzlich Kabelschuhe zur Umrüstung auf „Flachstecker" enthalten. Für alle Modelle mit Killschalter am Lichtschalter. Kann aber mit passendem Kabelstrang (Art.-Nr. 86135255) auf Zündschloss am Lenker umgerüstet werden (ET3, Rally etc.). Kabelbaum ist bereits so vorbereitet, dass dieser einfach angesteckt werden kann. Kabelstrang für Rücklicht und Scheinwerfer sind bewusst länger gewählt, um die Arbeiten beim Anschließen zu erleichtern. Wahlweise lieferbar für Modelle mit oder ohne Lenkerendenblinker. Rahmengummi für Rücklichtkabel bereits vormontiert.

FREIT Erleichtert die Anschlussarbeiten deutlich und verhindert Anschlussfehler durch falsche Verkabelung.

SIP-TIPP Passende VESPATRONIC / PARMAKIT Zündung mitbestellen. Bremslichtschalter und Lichtschalter auf „Schließer" umrüsten. Glühbirnen/Soffitten in Ausführung 12V montieren.








Kabelbaum für VESPATRONIC / PARMAKIT Zündung	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125 PV/ET3, ohne Blinker	86125250	89,00
für Vespa 50-125 PV/ET3, mit Blinker	86125251	89,00
für Vespa 125 V30-33/VM/VN/150 VB1/VGL1/VL	86135252	89,00
für Vespa 150 GS VS2-5	86135253	95,00
für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-T4/Rally, ohne Blinker	86135250	89,00
für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-T4/Rally, mit Blinker	86135251	89,00
für Vespa 160 GS/180 SS, mit / ohne Blinker	86135254	95,00
Kabelsatz Umrüstung Zündschloss am Lenkkopf	86135255	12,90

TECH TIPP

Tech-Tipp: Umrüstung 6V auf 12V

Eine Umrüstung von 6V auf 12V Bordelektrik empfehlen wir praktisch jedem Oldtimerpiloten, der sein Fahrzeug regelmäßig pannenfrei nutzen möchte. Die bestechenden Vorteile im Vergleich zur 6V Unterbrecherzündung alter Vespas sind zum einen die Verschleißfreiheit und damit die höhere Zuverlässigkeit. Die höhere Spannung sorgt für deutlich bessere Lichtausbeute und damit mehr Komfort und Sicherheit. Die Ersatzteilversorgung wird erheblich erleichtert, zeit- bzw. kostenintensive Wartungsintervalle entfallen. Verstellbare Zündungen wie Parmakit oder Vespatronic sorgen mit ihrem variablen Zündzeitpunkt für eine kühlere Verbrennung und mehr Drehmoment, beides gern gesehen bei Tourenrollern bzw. getunten Fahrzeugen. Es gibt 2 verschiedene Ausgangspositionen für die Umrüstung, mit unterschiedlichem Aufwand bei der Montage. Für beide Versionen bieten wir passende Umrüstkabelbäume an, so dass die Umrüstung mit überschaubarem Aufwand von jedem etwas geübten Bastler problemlos realisierbar ist.

Ein Motor mit elektronischer Zündung soll in eine alte Vespa eingebaut werden, z.B. ein Vespa PX200 Motor in eine Vespa VBB.

Benötigte Artikel bestehende Zündung:

- Motor PX mit Zündgrundplatte, Lüfterrad und Elektronikzentrale (z.B. gebraucht)
- Spannungsregler Art.-Nr. 16163900
- Bremslichtschalter „Schließer", z.B. Art.-Nr. 18163700
- alle Birnen/Sofitten in Ausführung 12V
- Umrüstkabelbaum SERIE PRO, z.B. Art.-Nr. 8613400



Alte Vespa soll mit dem original Motor oder einem Motor ohne Zündungsteile auf elektronische Zündung umgebaut werden. Hierfür stehen VESPATRONIC und PARMAKIT zur Wahl.

Benötigte Artikel PARMAKIT/VESPATRONIC:

- PARMAKIT/VESPATRONIC Zündung kpl. inkl. Zündgrundplatte, Lüfterrad, CDI, Spannungsregler, z.B. Art.-Nr. 75043220
- Bremslichtschalter „Schließer", z.B. Art.-Nr. 18163700
- alle Birnen/Sofitten in Ausführung 12V
- Umrüstkabelbaum PARMAKIT, z.B. Art.-Nr. 86135251



Neben dem Bremslichtschalter muss auch der Hupenknopf von „Öffner" auf „Schließer" umgerüstet werden. Für viele Modelle bieten wir bereits fertige Lichtschalter mit „Schließer"-Hupe an, z.B. Art.-Nr. 6009290. Aber auch der Umbau des bestehenden Lichtschalters ist kein großer Aufwand. Die beiden Kontaktbleche seitlich vom Hupenschalter hochbiegen, Hupenkontakt durchrutschen lassen und die Bleche wieder runterbiegen - fertig!



„Schließer"-Hupenschalter



„Öffner"-Hupenschalter



seitliche Kontaktbleche hochbiegen



Hupenkontakt durchrutschen lassen und die Kontaktbleche wieder umbiegen.

Weitere benötigte Kleinteile zur Umrüstung auf 12V Zündung:



Bremslichtschalter „Schließer", für Vespa 125 VNB-TS/150 VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally

Art.-Nr. 18163700 € 20,90



Lichtschalter „Schließer", für Vespa 50-125 PV/ET3/VNA-TS/150 VBA-T4/Rally

Art.-Nr. 60092900 € 17,00



Bremslichtschalter „Schließer" uni, zur Montage am Motorgehäuse

Art.-Nr. 18418000 € 11,90



CDI „Vintage Style", 12V 4 Anschlüsse

Art.-Nr. 85005000 € 89,00

Kabelkästchen



Kabelkästchen		Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50-125 PV/ET3, geschraubte Kontakte, Ringschuhe	70744000	9,90
2	für Vespa 50-125 PV/ET3, gesteckte Kontakte, Flachstecker	18545800	7,90
3	für Vespa 150 GS VS 2-5	12081700	32,90
4	für Vespa 125 VNA/VNB1-5T, rot, innenliegende Zündspule, PREMIUM	55287000	29,90
5	für Vespa 125 VNA/VNB1-5T, schwarz, innenliegende Zündspule, PREMIUM	55287100	29,90
6	für Vespa 150 VBA/VBB/VGL1/VGLA/B, schwarz, außenliegende Zündspule, PREMIUM	84356100	29,90
7	für Vespa 150 VBA/VBB/VGL1/VGLA/B, rot, außenliegende Zündspule	84356000	17,90
8	für Vespa 150 VBA/VBB/VGL1/VGLA/B, schwarz, außenliegende Zündspule	12081900	11,90
9	für Vespa 125 VNB6/GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V./Rally, eckig	12081100	10,90
10	für Vespa 125 VNB6/GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V./Rally, eckig, ECO	16348000	7,90
11	für Vespa 125 VNB6/GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V./Rally, oval, PREMIUN	12082100*	23,90
12	für Vespa 160 GS/180 SS, PREMIUM	12081200	37,90
13	für Vespa PX80-200 E Lusso/T5, ohne E-Start	16347600	6,90
14	für Vespa PX80-200 E Lusso/´98/MY/´11/T5, mit E-Start	17989500	4,80

* ohne Abbildung

Gummiteile



Gummiteile, diverse			Art.-Nr.	€
1	Zündspule	für Vespa 50 R 2°/Revival/S 2°/Special/SR/SS/90 2°/R/SS/100/125 PV	73943000	2,50
2	Zündspule	für Vespa 150 VL1T-3T/VB1T/GS VS1T-5T	25525900	7,50
3	Zündspule	für Vespa 150 VBA1T/VBB/VLA1T/180 Rally	25525800	7,50
4	Zündspule	für Vespa 160 GS/180 SS	25526000	7,20
5	Zündspule	für Vespa VNB6T/GT/GTR/Super/TS/150 VBB2T 2°/GL 2°/Sprint/V/Super/P125-150X/P150S	73943000	2,50
6	E-Zentrale	für Vespa PK50-125 S/XL/XL FL/XL2/ETS	25525700	3,70
7	E-Zentrale	für Vespa PX80-200 E Lusso/T5/Cosa, ohne E-Start	25525600	6,90
8	E-Zentrale	für Vespa PX80-200 E Lusso/´98/MY/´11/T5/Cosa, mit E-Start	17950300	5,50
9	Zündverteiler	für Vespa 98/V1-33/Hoffmann HA	85113100	12,90
10	Zündverteiler	für Vespa 125 VM/VN/VU/150 VL/VB/VGL1T	85113200	8,50
11	Kabelkästchen	für Vespa 50-125 PV/ET3/VNA-TS/150 VBA-T4/Rally/PX/PE	99204000	1,60
12	Kabelkästchen	für Vespa 160 GS/180SS	25526200	10,90
13	Kabelkästchen	für Vespa 160 GS/180SS	25526300	10,90

Hupen

Wir führen **Hupen** für alle Vespa Modelle in hochwertiger Originalqualität. Diese unterscheiden sich in Farbe, Form und Befestigungsart. Generell können alle Hupen mit gleichem Ø untereinander getauscht werden – das macht die Auswahl besonders groß.

Während die Wideframemodelle serienmäßig meist schwarze Hupen verbaut haben, führen wir die übrigen Hupen auch in grau, verzinkt oder in Chrom-Optik. Das Muster hat dabei entweder Balken-, Kreuz-, Stern- oder Muschelform. Die verchromten Hupen der 70er Jahre mit ansprechender Muschelform sind bei Largeframe Modelle besonders beliebt.

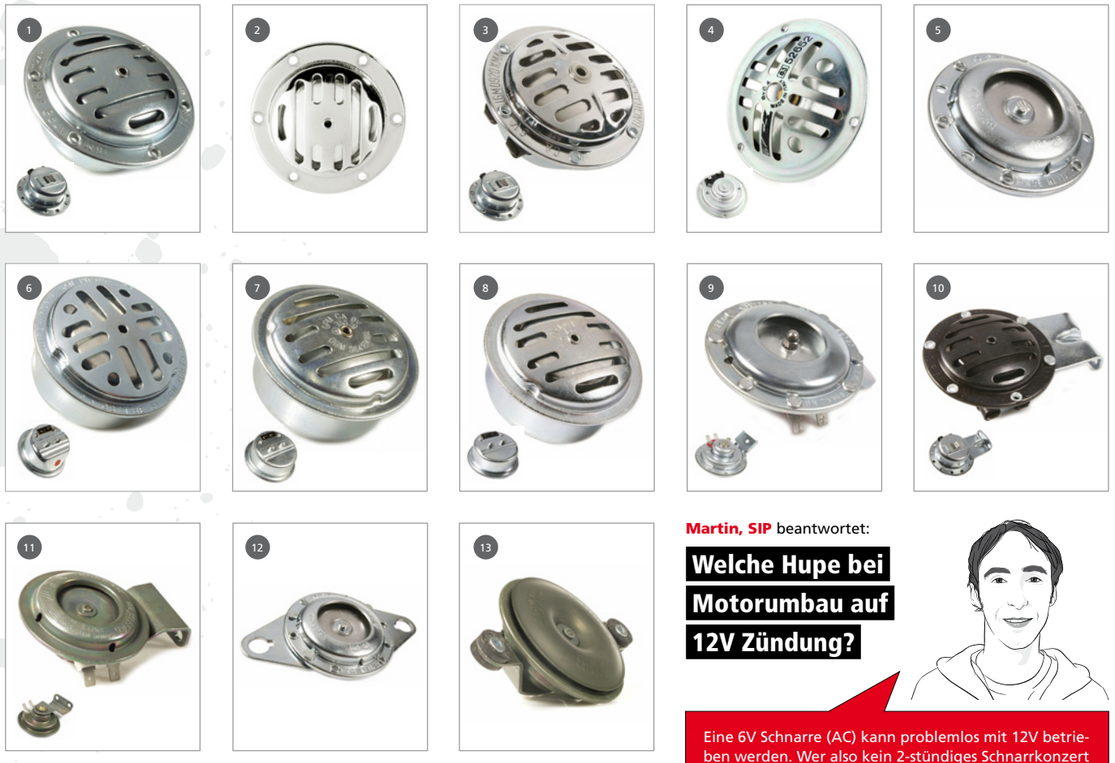
Die Befestigung der Hupe erfolgt je nach Ausführung mit Klammer, Halter, Winkel oder geschraubt. Die Anzahl der Befestigungslöcher gibt die benötigte Menge an Schrauben vor.

Grundsätzlich unterscheidet man noch zwischen Hupen und Schnarren. Bei einer „Schnarre“ schwingt die Membran und die Tonhöhe ändert sich mit der Drehzahl des Motors. Schnarren sind immer AC, also für Wechselstrom ausgelegt. Eine „Hupe“ hupt immer in einer gleichmäßigen Tonhöhe und ist für DC, also Gleichstrom ausgelegt.

FREI!T TÜV relevant und optisches Finish für jede Restauration.

SIP-TIPP Passende Dichtung und Befestigungsschrauben gleich mitbestellen. Wer auf der Customshow richtig glänzen will, richtet den Schlitz der Schrauben immer horizontal aus.

SIP-COMMUNITY User „gerdes“ über Art.-Nr. 70301000 „Sieht gut aus. Angeschlossen und hupte“



Martin, SIP beantwortet:

Welche Hupe bei Motorumbau auf 12V Zündung?

Eine 6V Schnarre (AC) kann problemlos mit 12V betrieben werden. Wer also kein 2-stündiges Schnarrkonzert veranstalten will, sollte nie ein Problem mit einer 6V AC Schnarre im 12V AC Betrieb haben.

Hupen Vespa Smallframe

für Vespa Smallframe, Ø=72mm		Farbe	Volt	Muster	Standard	€	Zubehör	€	Befestigung
1	für Vespa 50/N/L/R/S/90 /R/SS/100/125 PV/ET3	verzinkt	6V AC	Balken	70301000	14,90	-	-	4 Loch
2	für Vespa 50/N/L/R/S/90 /R/SS/100/125 PV/ET3	chrom	6V AC	Balken	-	-	70302000	18,90	4 Loch
3	für Vespa 50/N/L/R/S/90 /R/SS/100/125 PV/ET3	chrom	6V AC	Balken			93753000	69,00	4 Loch
4	für Vespa 50 Special/Revival	verzinkt	6V AC	Kreuz	58022300	21,90	-	-	3 Loch
5	für Vespa 50 Special Elestart	verzinkt	12V CC	-	12350800	18,60	-	-	4 Loch
6	für Vespa PK50/S	verzinkt	6V AC	Kreuz	21644300	23,90	-	-	Klammer
7	für Vespa PK50-125/S	verzinkt	6V AC	Balken	21587300	17,90	-	-	Klammer
8	für Vespa PK50/SS/PK80-125S/Automatica	verzinkt	12V AC	Balken	18938000	22,90	-	-	Klammer
9	für Vespa PK50-125S /PK50SS/ Elestart, Ø=85mm	verzinkt	12V DC	-	23317130	21,90	-	-	Halter
10	für Vespa PK50-125 XL/ETS ohne Elestart	schwarz	12V AC	Balken	23132100	21,90	-	-	Winkel
11	für Vespa PK50-125 XL/FL/HP/N/ETS	grau	12 DC	-	29329300	17,90	-	-	Winkel
12	für Vespa PK50-125S Automatica	verzinkt	12 DC	-	19993500	16,90	-	-	2 Loch
13	für Vespa PK50-125S Automatica	grau	12 DC	-	-	-	16375000	17,90	2 Loch



Hupen Vespa Wide-/Largeframe































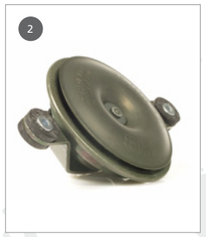


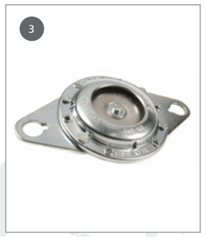


für Vespa Wide-/Largeframe, Ø=72mm, Befestigung: 4-Loch		Farbe	Ø mm	Volt	Muster	Standard	€	Zubehör	€
1	für Vespa 125 V1-15/V30-33/VM1T->031145	schwarz	72	6V AC	Stern	70304200	69,00		
2	für Vespa 125 VM1 031146>/VM2/VU/VN/150 VL1-2/ACMA	schwarz	72	6V AC	Stern	70304000	69,00		
3	für Vespa 150 VL3/VB1	chrom	72	6V AC	Stern	70304100	79,00		
4	für Vespa 150 GS VS1	schwarz				70304300	79,00		
5	für Vespa 125 VNA1-2	schwarz	72	6V AC	Stern	70304000	69,00	-	-
6	für Vespa 125 VNB1-2	schwarz	72	6V AC	Balken	93753500	49,00	-	-
7	für Vespa 125 VNB3-4	chrom	72	6V AC	Balken	93753000	69,00	-	-
8	für Vespa 125 VNB5-6, passt auch für Vespa 125 VNB3-4	verzinkt	72	6V AC	Balken	70301000	14,90	-	-
9	für Vespa 125 VNB5-6, passt auch für Vespa 125 VNB3-4	chrom	72	6V AC	Balken	-	-	70302000	18,90
10	für Vespa 150 VBB1 ->32069/VBA/160 GS/180 SS, passt auch für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-T4/Rally	chrom	72	6V AC	Muschel	70303300	79,00	-	-
11	für Vespa 150 VBB1 ->32069/VBA/160 GS/180 SS, passt auch für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-T4/Rally	chrom	72	6V AC	Muschel	-	-	70303000	21,90
12	für Vespa 150 VBA/VBB1 32070->/GL/GS VS2-5/160 GS/180 SS, passt auch für Vespa 125 T1-4/150 GS 3-4 deutsch	chrom	72	6V CC	Muschel	85240000	65,00	-	-
13	für Vespa 150 VBA/VBB1 32070->/GL/GS VS2-5/160 GS/180 SS, passt auch für Vespa 125 T1-4/150 GS 3-4 deutsch	chrom	72	6V/12 CC	Muschel	-	-	70303400	21,90
14	für Vespa 150 VBA/VBB1 32070->/GL/GS VS2-5/160 GS/180 SS, passt auch für Vespa 125 T1-4/150 GS 3-4 deutsch	verzinkt	72	6V CC	Balken	-	-	70303200	29,90
15	für Vespa 125 GT/GTR/TS/Super/150 GL/Sprint/V/Super/Rally	verzinkt	72	6V AC	Balken	70301000	14,90	-	-
16	für Vespa 125 GT/GTR/TS/Super/150 GL/Sprint/V/Super/Rally	chrom	72	6V AC	Balken	-	-	70302000	18,90
17	für Vespa 180-200 Rally (deutsch)*, Ø Hupe: 85mm	verzinkt	85	6V CC	Kreuz	70305000	85,00	-	-

Hupen Vespa PX/PE/T5/Cosa





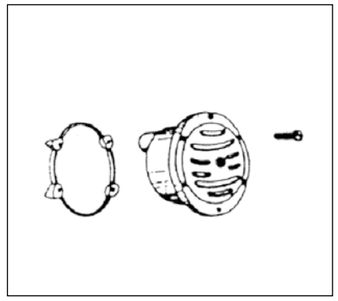






ERSATZTEILKATALOG : EXPLOSIONSZEICHNUNGEN

Weitere Ersatzteile für Hupe unter
www.sip-scootershop.com/de/ersatzteile



für Vespa PX80-200/PE/Lusso/T5/Cosa		Farbe	Volt	Muster	Standard	€	Zubehör	€
1	für Vespa PX80-200/PE/Lusso	verzinkt	12 AC	Balken	85210000	19,20	-	-
2	für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso/ˊ98/MY/ˊ11	-	12 DC	-	16375000	17,90	-	-
3	für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso/ˊ98/MY/ˊ11	verzinkt	12 DC	-			19993500	16,90
4	für Vespa 125 T5	verzinkt	12 AC	Balken	23322300	19,90	-	-
5	für Vespa Cosa/Cosa FL 125-200	verzinkt	12V DC	-	23317130	21,90	-	-

Pierre, SIP beantwortet:

Was ist der Unterschied zwischen Hupe und Schnarre?



Bei einer „Schnarre" ändert sich die Tonhöhe mit der Drehzahl des Motors. Eine „Hupe" hupt immer gleichmäßig.
Schnarre = AC (Wechselstrom) / Hupe = DC (Gleichstrom).

Dichtung Hupe







Dichtung Hupe, Original	Farbe / Stärke	Ø Innen / Aussen	Art.-Nr.	€
für Vespa 50-125/PV/ET3	grau, Rand eckig, 4mm	54mm / 80mm	90747000	7,90
für Vespa 50-125/PV/ET3	schwarz, Rand eckig, 4mm	54mm / 80mm	90740000	4,90
für Vespa 125 V1-15/V30-33/VN/VM/VNA	schwarz, Rand eckig, 2mm	50mm / 72mm	90742100	8,90
für Vespa 125 V1-15/V30-33/VN/VM/VNA	grau, Rand Eckig, 2mm	50mm / 72mm	90742000	8,90
für Vespa 125 VNB/150 VL/VB/VBA/VBB/GS VS1-5/160 GS	grau, Rand eckig, 4mm	50mm / 72mm	90743000	7,90
für Vespa 125 VNB/150 VL/VB/VBA/VBB/GS VS1-5/160 GS	weiß, Rand eckig	50mm / 72mm	90743500	5,90
für Vespa 150 T2-4/150 GS (D)/Hoffmann/Königin	schwarz, 2mm	54mm / 72mm	90744700	9,50
für Vespa 150 T2-4/150 GS (D)/Hoffmann/Königin	grau, 2mm	54mm / 72mm	90744600	9,50
für Vespa 125 GT/Super/150 GL/Sprint/Super/180 SS	dunkelgrau, Rand abgerundet, 4mm	54 mm / 80mm	90741200	7,90
für Vespa 125 GTR/TS/150 SprintV/Rally	schwarz, Rand abgerundet, 4mm	54 mm / 80mm	90741800	8,90
für Vespa 125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V/Super/180 SS/Rally	weiß, Rand abgerundet	54 mm / 80mm	90741500	7,90

Schraube Hupe

Schraube für Hupe		Art.-Nr.	€
für Vespa 125 V1-15/V30-33	Schlitz, 1 Stück	84320000	1,90
für Vespa 125 VM/VN/VNA/VNB1-2/150 VL/VB1	Schlitz, 1 Stück	32131000	1,50
für Vespa 98/125 VNB3-6/150 VBA/VBB/GS VS1-5/160 GS	Schlitz, 1 Stück	29630000	1,90
für Vespa 50-125 PV/ET3/125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V/Super/160 GS/180 SS/Rally -> 1973	Schlitz, 4 Stück	84310000	5,90
für Vespa 50-125 PV/ET3/125 GT/GTR/Super/TS/150 GL/Sprint/V/Super/160 GS/180 SS/Rally 1974 ->	Kreuzschlitz, 1 Stück	89990000	0,90



Lichtschalter Conversion
für Umbau auf 12V E-Zündung „Schließer
Art.-Nr. 60092900 **17,00 €**

Lichtschalter

Der **Schalter** verteilt den ankommenden Strom vom Kabelbaum und sorgt dafür, dass er an den Verbrauchern wie Blinker, Licht, Hupe etc. genau dort ankommt, wo er hin soll. Oft ist bei einem 50 Jahre alten Schalter der Kunststoff brüchig und die Kontakte sind lose oder korrodiert. Das stört die Elektrik und Verbraucher (wie Hupe, Beleuchtung etc.) lassen sich nicht mehr bedienen. Einen alten Schalter zu reparieren ist meist und mit viel Aufwand verbunden. Daher sollte er besser gleich ausgetauscht werden.

Deshalb haben wir für alle Small-, Wide-, und Largeframemodelle die jeweils passenden **Licht- und Blinkerschalter** im Programm. Diese verfügen über die exakt gleichen Anschlüsse von Verbrauchern (wie Scheinwerfer, Blinker, Rücklicht etc.), die original zum jeweiligen Modell gehören. Wir listen deshalb alle Modelle exakt (sollten sich innerhalb der Baureihe Veränderungen ergeben haben, auch mit den jeweils zugehörigen Grenzfahrgestellnummern) auf und ordnen ihnen den jeweils passenden Schaltern zu. So findet man in der erschlagenden Vielfalt ganz einfach den Schalter, der zum eigenen Roller passt. Bei der Hupenfunktion unterscheidet man in sogenannte „Öffner“ und „Schließer“. Bei Betätigung wird der Kontakt dementsprechend entweder „geöffnet“ oder „geschlossen“. Wir schreiben bei allen Schaltern dazu, um welche der beiden Funktionen es sich handelt.

Beginnend mit der PX Lusso Baureihe besitzt die Vespa neben den einzelnen Kabeln auch Multistecker mit mehrfach belegten Pins. Die Anzahl dieser Multistecker und Pins geben wir ebenfalls an.

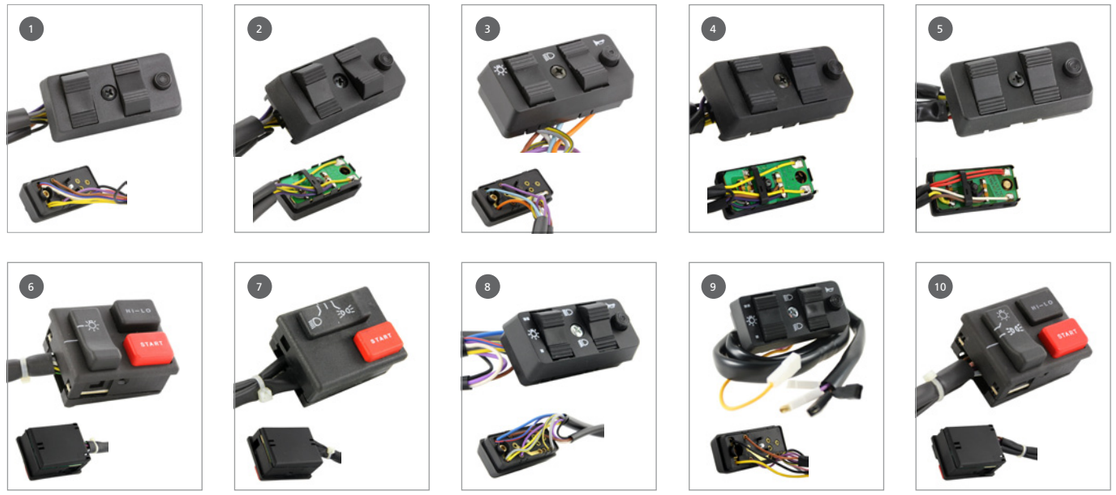
Lichtschalter für Vespa 50-125 PV/ET3



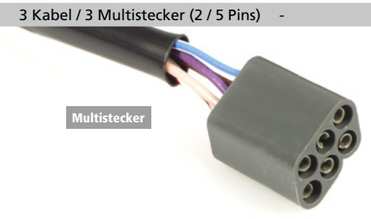
Lichtschalter für Vespa 50-125 PV/ET3		Funktion Hupe	Hupenknopf	Farbe	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50 N/L/R (d)	Öffner	rund	chrom	60095000	21,90
2	für Vespa 50 N/L/R, mit Fern-/Abblendlicht	Öffner	rund	chrom	60095100	27,90
3	für Vespa 50 S/SR/SS	Schließer	eckig	chrom	60092100	32,90
4	für Vespa 50 R/Special (i)	Öffner	rund	schwarz	60094000	28,90
5	für Vespa 50 Special (d)	-	-	schwarz	60093000	28,90
6	für Vespa 50 Special, E-Start	Schließer	-	schwarz	12325700*	27,90
7	für Vespa 50 R/Special, mit Fern-/Abblendlicht	Schließer	rund	schwarz	60099000	36,90
8	für Vespa 90/R/SS/100/125 VMA/PV, Eco	Öffner	rund	chrom	60092200	13,90
9	für Vespa 90/R/SS/100/125 VMA/PV, Premium	Öffner	rund	chrom	60092000	25,90
10	für Vespa 125 ET3	Öffner	rund	chrom	60091000	21,90

(d) = deutsche Modelle
(i) = italienische Modelle
* ohne Abbildung

Lichtschalter für Vespa PK50-125



Lichtschalter für Vespa PK50-125			Funktion Hupe	Art.-Nr.	€
1	für Vespa PK50/S	5 Kabel / 1 Multistecker (3 Pins)	Öffner	21644200	28,90
2	für Vespa PK50-125 S/Automatica (d)	5 Kabel / 1 Multistecker (5 Pins)	Schließer	21703300	28,90
3	für Vespa PK50-125 S/Automatica, ohne E-Start	8 Kabel / 1 Multistecker (5 Pins)	Öffner	21677900	32,90
4	für Vespa PK50-125 S/Automatica, mit E-Start	5 Kabel / 1 Multistecker (5 Pins)	-	21734000	28,90
5	für Vespa PK80/100S (ohne Blinker)/PK125	6 Kabel / 1 Multistecker (3 Pins)	Öffner	21587100	28,90
6	für Vespa PK50 XL2, mit E-Start	3 Kabel / 2 Multistecker (5 / 1 Pin)	-	29044400	42,90
7	für Vespa PK50 XL FL/HP/Plurimatic	3 Kabel / 2 Multistecker (2 / 5 Pins)	-	29187200	34,90
8	für Vespa PK125 XL/ETS, ohne E-Start	4 Kabel / 2 Multistecker (3 / 5 Pins)	Öffner	23107400	28,90
9	für Vespa PK125 XL/ETS, mit E-Start	5 Kabel / 1 Multistecker (5 Pins)	Schließer	21961300	28,90
10	für Vespa PK125 N FL	3 Kabel / 3 Multistecker (2 / 5 Pins)	-	29041900	39,00



Multistecker

Lichtschalter für Vespa Wideframe



Lichtschalter für Vespa Wideframe		Funktion Hupe	Hupenknopf	Farbe	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 125 V1-15, passt auch für Hoffmann AB	Schließer	rund	chrom/schwarz	15185500	109,00
2	für Vespa 125 V30-33	Schließer	rund	chrom/grau	15185000	109,00
3	für Vespa 125 VM1->31145/VU1	Schließer	rund	grau	20042000	89,00
4	für Vespa 125 VM1 31146->/VM2/VN/150 VL1	Schließer	rund	grau	18189000	69,00

Benny, SIP beantwortet:

Wie unterscheidet man beim Hupenschalter einen „Öffner“ oder „Schließer“?



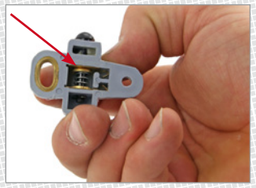
Öffner: Bei gedrückter Hupe öffnet sich der Kontakt, die Hupe erhält nun Massekontakt und hupt. Schließer: Bei gedrückter Hupe schließt sich der Kontakt, Strom fliesst. (Siehe auch Technik Schalter)

TECH TIPP

Technik Schalter



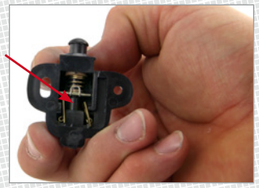
Bremslichtschalter Vespa „Schließer". Hier sieht man den Zustand wenn das Pedal nicht betätigt wird - kein Strom fließt.



Bremspedal gedrückt, der Schalter wird entlastet, der Kontakt geschlossen, Strom fließt = das Bremslicht leuchtet.

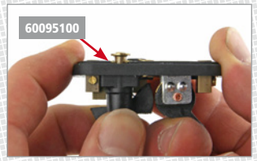


Bremslichtschalter Vespa „Öffner". Eingebauter Zustand, Kontakt geschlossen. Unbetätigt fließt der Strom durch den Schalter gegen Masse ab.



Bremspedal betätigt, Schalter entlastet, Kontakt geöffnet, Massekontakt hergestellt = Bremslicht leuchtet.

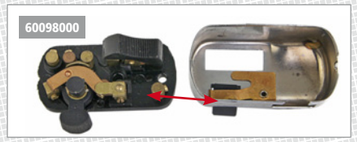
Bremslicht- wie Hupenschalter gibt es je als sogenannte „Öffner" oder „Schließer". Bei Betätigung wird der Kontakt „geöffnet" oder „geschlossen". Wir schreiben bei allen Schaltern dazu, um was für eine Bauart es sich handelt. Auf den Bildern links und unten könnt ihr erkennen was gemeint ist.



Hupenknopf „Öffner". Bei gedrückter Hupe öffnet sich der Kontakt, die Hupe erhält nun Massekontakt und hupt.



wird der Hupenknopf losgelassen schließt sich der Kontakt wieder, Massekontakt weg, Hupe hat Funkstille.



Hupenknopf „Schließer". Bei gedrückter Hupe schließt sich der Kontakt, Strom fliesst.

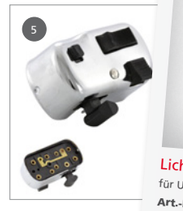
Lichtschalter für Vespa Largeframe











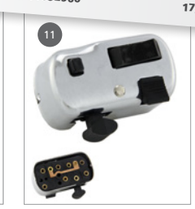












Lichtschalter für Vespa Largeframe		Funktion Hupe	Hupenknopf	Batterie	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 125 VNA (d)	Schließer	eckig	-	89471000	31,90
2	für Vespa 125 VNA/VNB1/150 VL2-3/VB1/VBA1T ->76049/T4 VGLA->15859 (d)/ ACMA GL	Schließer	oval	-	89471500	69,00
3	für Vespa 125 VNB2-6/Super/GT/GTR/TS/150 VBB2/Sprint/V/Super/160 GS/180 Rally/180 SS 0024701->, Eco	Öffner	rund	-	60092200	13,90
4	für Vespa 125 VNB2-6/Super/GT/GTR/TS/150 VBB2/Sprint/V/Super/160 GS/180 Rally/180 SS 0024701->, Premium	Öffner	rund	-	60092000	25,90
5	für Vespa 150 VBA1T 76050->/VBB1/T4 VGLA 15860->/VGLB/VLA, passt auch für Vespa 125 VNB4-6/Super/GT/GTR/TS/150 Super/Sprint/V	Schließer	eckig	mit	87558000	34,90
6	für Vespa 125 GTR/Super/150 Sprint/V/Super/180 Rally, mit Blinker	Öffner	rund	-	60095100	27,90
7	für Vespa 150 GS VS1-5/T2-3 (d)/160 GS	Schließer	oval	mit	24128000	39,00
8	für Vespa 180 Rally/180 SS VSC1T -> 0024700	Schließer	eckig	mit	73218000	31,90
9	für Vespa 200 Rally, mit Zündschloss am Lenker	Öffner	rund	-	60091000	21,90
10	für Vespa 200 Rally, Killschalter am Rahmen	Schließer	eckig	mit	60098500	24,90
11	für Vespa 200 Rally, mit Ausschalter	Schließer	eckig	mit	89471000	31,90



Lichtschalter Conversion
für Umbau auf 12V E-Zündung „Schließer
Art.-Nr. 60092900 **17,00 €**

SIP AID: ROLLERFAHRER HELFEN! **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM/SIPAID** - HELFT MIT!



Multistecker

Lichtschalter für Vespa PX80-200/PE/Lusso/`98/MY/T5





















Lichtschalter für Vespa PX/PE		Funktion Hupe	Batterie	Art.-Nr.	€
1	für Vespa P125-150X/PX150-200E, mit Zündschloss am Lenker	6 Kabel, 6V, ohne Blinker	Öffner	-	16074000	28,90
2	für Vespa P125-150X/P150 S/PX150 E -> 345648, mit Killschalter	7 Kabel, 6V, ohne Blinker	Öffner	-	16075200	28,90
3	für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P200E	6 Kabel	Schließer	mit	18790000	39,00
4	für Vespa P125X/PX125E-> 100049/P150X ->410580/P200E -> 137653	9 Kabel	Öffner	-	21961200	28,90
5	für Vespa PX125 E 100050->PX150E 410581->/PX200E 137654 ->	9 Kabel	Öffner	-	21566800	27,90
6	für Vespa PX80-125E Lusso/PX150E 627925->/PX200E Lusso	7 Kabel / 1 Multistecker (5 Pins)	Öffner	-	23224000	28,90
7	für Vespa PX80-200E Lusso/`98/MY/`11, Premium	6 Kabel / 1 Multistecker (5 Pins)	Schließer	mit	21961300	28,90
8	für Vespa PX80-200E Lusso/`98/MY/`11, Eco	5 Kabel / 1 Multistecker (5 Pins)	Schließer	mit	23354800	27,90
9	für Vespa 125 T5	4 Kabel / 2 Multistecker (3 / 5 Pins)	Öffner	-	23362100	45,00
10	für Vespa 125 T5	2 Kabel / 2 Multistecker (3 / 5 Pins)	Schließer	mit	23328400	45,00



Abdeckung Licht-/Blinkerschalter

Oft sind die Licht- und Blinkerschalter selbst noch in Ordnung, aber der Kunststoff ihrer **Abdeckung** ist mit der Zeit brüchig geworden oder gänzlich verloren gegangen. Das ist nicht nur ein optischer Makel, sondern legt auch die empfindlichen elektrischen Kontakte frei: Das Todesurteil für jeden Schalter. Wir haben deshalb Abdeckungen für Licht- und Blinkerschalter in Kunststoff schwarz, chrom oder besonders edel aus der SIP Style Linie in Edelstahl oder poliertem Alu im Programm. Blitzschnell ausgetauscht - Schalter gerettet.

FAZIT Günstiger Austausch oder kleines Style Detail.

SIP-TIPP Passende Schraube immer mitbestellen.

SIP-COMMUNITY User „Goofy" über Art.-Nr. 55014150: „Wunderschöne Kleinigkeit aber große Wirkung"



Abdeckung Lichtschalter		Ausführung	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50 Special (d), für Art.-Nr. 60095000	Edelstahl poliert	60093150	21,90
2	für Vespa 50 R/Special (i)/P125-150X/P150 S/PX150 E -> 345648, für Art.-Nr. 16075200 / 16074000 / 60094000	Kunststoff, schwarz	12667900	7,50
3	für Vespa P125X/PX125E-> 100049/P150X ->410580/P200E -> 137653, für Art.-Nr. 21961200	Edelstahl poliert	16333750	21,90
4	für Vespa P125X/PX125E-> 100049/P150X ->410580/P200E -> 137653, für Art.-Nr. 21961200	Kunststoff, schwarz	16333700	7,50
5	für Vespa PK50-125/S/XL/ETS/PX80-200E Lusso/˙98/MY/˙11/T5	Edelstahl poliert	21961400	21,90



Abdeckung Blinkerschalter		Ausführung	Art.-Nr.	€
6	für Vespa PK50-125/S/XL/ETS/PX80-200E Lusso/˙98/MY/˙11/T5	Edelstahl/poliert	21961600	27,90
7	für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P200E	Alu/poliert	55014160	21,90
8	für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P200E	Kunststoff, schwarz	55014100	6,90
9	für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P200E	Edelstahl/poliert	55014150	21,90





Gummi Blinkerschalter
für Vespa 50-125 PV/ET3/VNA-TS/160 GS/180 SS/Rally
Art.-Nr. 12195900 **5,30 €**



Blinkerschalter



Blinkerschalter			Farbe	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 50-125 PV/ET3	-	chrom	60096000	17,90
2	für Vespa PK 50 XL HP	2 Multistecker (2 / 3 Pins)	schwarz	29172000	28,90
3	für Vespa PK50S/SS/XL/80-125S/ETS, ohne E-Start	ohne Kabel, mit Warnblink Funktion	schwarz	55014700	20,90
4	für Vespa PK50S/SS/XL/80-125S/ETS, mit E-Start	3 Kabel / 1 Multistecker (3 Pins)	schwarz	55014600	28,90
5	für Vespa PK50S/SS/XL/80-125S/ETS, ohne E-Start	6 Kabel / 1 Multistecker (6 Pins)	schwarz	55014500	22,90
6	für Vespa 150 GL/Sprint (d)	mit Zündschloss	chrom	24129500	89,00
7	für Vespa 125 VNB/150 T4/GS/160 GS (d), passt auch für Vespa 50-125 PV/ET3/VNA-TS/160 GS/180 SS/Rally	mit Kontrolleuchte, SIEM	chrom	24129000	-
8	für Vespa VNA-TS/150 VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally	-	chrom	60096000	17,90
9	für Vespa P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P200E	3 Kabel	schwarz	16451600	22,90
10	für Vespa P125X/PX125E-> 100049/P150X ->410580/P200E -> 137653	6 Kabel	schwarz	55014000	24,90
11	für Vespa PX125 E 100050->PX150E 410581->/PX200E 137654 ->	6 Kabel, ohne Batterie	schwarz	21566900	21,90
12	für Vespa PX80-200E Lusso	3 Kabel / 1 Multistecker (3 Pins)	schwarz	55014600	28,90
13	für Vespa PX80-200E Lusso/˙98/MY/˙11	6 Kabel / 1 Multistecker (6 Pins)	schwarz	55014500	22,90
14	für Vespa PX80-200E Lusso/˙98/MY/˙11	ohne Kabel, mit Warnblink Funktion	schwarz	55014700	20,90

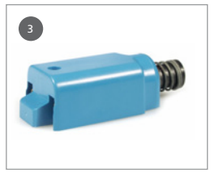
Bremslichtschalter

Bremslichtschalter gibt es je als sogenannte „Öffner" oder „Schließer". Bei Betätigung wird der Kontakt dementsprechend entweder „geöffnet" oder „geschlossen". Wir schreiben bei allen Schaltern dazu, um welche der beiden Funktionen es sich handelt. Die Bremslichtschalter der Vespa Wideframe Modelle eignen sich ideal zur Nachrüstung auf ein Bremslicht.

SIP-TIPP Bei Umrüstung auf 12V E-Zündung wird immer ein „Schließer" benötigt.













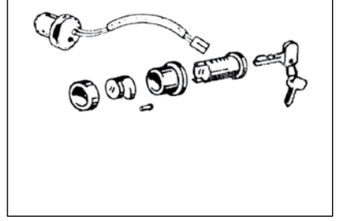




Bremslichtschalter		Funktion / Farbe	Art.-Nr.	€
1	für Vespa 98/V1-33/VM/VN/150 VL/VB/T1-3/Hoffmann	Schließer	18418000	13,90
2	für Vespa 98/V1-33/VM/VN/150 VL/VB/T1-3/Hoffmann	Öffner	18419000	11,90
3	für Vespa 50 N/L/R/S/Special/SS/SR/PK50 (I)/90 SS/R/125 PV/ET3/P80-150X/PX80-200E/Lusso 1°/P150S/P200E	Öffner, blau	18188100	7,90
4	für Vespa PK50-125 S/XL/XL2/XL FL/HP/N/PX80-200E Lusso/`98/MY/`11/T5	Schließer, grau	18187800	7,90
5	für Vespa 125 VNB1/150 VBA/VBB1/VGLA-B/GL/GS VS4-5/160 GS/180 SS->0024700, passt auch für Vespa 125 Super/GT/TS/150 Super/Sprint/V/180 SS 0024701->/Rally, mit Batterie	Schließer, grau	18163700	17,90
6	für Vespa 125 VNB2-6/GT/GTR/Super/TS/150 VBB2/Super/Sprint/V/180 SS/Rally, passt auch für Vespa 150 GL/160 GS/180 SS ->0024700 ohne Batterie	Öffner, grau	55317000	12,90
7	für Vespa 125 VNB2-6/GT/GTR/Super/TS/150 VBB2/Super/Sprint/V/180 SS/Rally, passt auch für Vespa 150 GL/160 GS/180 SS ->0024700 ohne Batterie	Öffner, schwarz	55316000	12,90
8	für Vespa PX`98 /MY/`11, für Hauptbremszylinder	-	58072300	8,90

ERSATZTEILKATALOG : EXPLOSIONSZEICHNUNGEN

Weitere Ersatzteile für Zündschlösser unter
www.sip-scootershop.com/de/ersatzteile





Aufkleber Zündschloss
„OFF-ON" Art.-Nr. 70057200 3,50 €
„OFF-ON-P" Art.-Nr. 70057210 3,50 €











Zündschlösser

Zündschloss			Art.-Nr.	€
9	für Vespa 160 VSB1 0036001-> passt auch für Vespa 150 GS VS2-5/160 GS ->0036000	10 Anschlüsse	16837900	85,00
10	für Vespa Rally 200 VSE1T -> 0018100	Anschluss am Rahmen	98056000	21,00
11	für Vespa ET3/P80-150X/PX80-150E/P150S/P200E/Rally (i)	4 Anschlüsse, Modell ohne Batterie	31110000	21,00
12	für Vespa P80-150X/PX80-150E/P150S/P200E (d)	8 Anschlüsse, Modell mit Batterie	31190000	59,00
13	Killswitch, LEONELLI	universell	LEO74071	36,00



BUENOS AIRES

34° 36′ S | 58° 23′ W

Vespa Club Buenos Aires

Schon der Name klingt nach Tango und Evita! Der VC Buenos Aires wurde 1999 von Manuel Munoz gegründet. Ein Jahr zuvor las er die Ankündigung zur ersten internationalen Vespa Rally in Rosario (350km von Buenos Aires entfernt) und entschloss sich, auf seiner hellblauen PX150 daran teilzunehmen. Auf diesem Treffen lernte er einige Mitglieder des Vespa-Dachverbands FIV kennen und knüpfte Kontakt mit Salvator Mateo Ruiz vom Vespa Club Argentinien, der ihm anbot, bei der Gründung eines neuen Clubs behilflich zu sein.

Im Januar 1999 startete der VCBA von der YPF Service Station aus zu seiner ersten Ausfahrt nach San Pedro – mit ganzen drei Leuten auf zwei Rollern. Schon beim zweiten Treffen kamen weitere Leute hinzu, das Grüppchen von Vespisti aus Buenos Aires und Rosario machte nun gemeinsame Sache. Im November 1999 veranstaltete der VC Argentinien die zweite internationale Rally in San Juan (1200km von Buenos Aires entfernt) und der VCBA reiste geschlossen auf der Vespa dazu an. Auch Christa Solbach, Präsidentin des FIV, war mit von der Partie und im Laufe des Wochenendes wurde dem jungen Club aus Buenos Aires vorgeschlagen, die kommende Rally im November 2000 in Buenos Aires auszurichten.

Beide internationalen Rallys, die der VCBA 2000 und 2006 organisierte, waren ein voller Erfolg und der Club ist auch gut zehn Jahre nach seiner Gründung immer noch mit Feuereifer bei der Sache. Man organisiert dabei nicht nur selbst Treffen, Ausfahrten, Custom-shows, etc., sondern hat auch Treffen in ganz Argentinien (und das ist groß!) in den letzten Jahren angefahren, zum Beispiel Carlos Paz (850km), Cordoba (800km), Santiago de Chile (1500km) oder Santa Fe (400km).

Der Vespa Club Buenos trifft sich einmal pro Woche um Freundschaften zu pflegen, Aktionen zu planen und sich der gemeinsamen Leidenschaft ›Vespa‹ hinzugeben. Wer mal in Buenos Aires ist soll sich unbedingt vorher bei Ruben Guerrero melden!

www.vespaclub-ba.com.ar







Allgemein
Werkzeug & Zubehör

Ob Wartungsarbeiten oder Tuningmaßnahmen – die Technik der Vespa hält sich simpel und das macht wahrscheinlich den unvergleichlichen Charme der zeitlosen Lady aus. Zur Überlebens-Grundausstattung eines jeden Vespisti gehört ein anständiger Steckschlüssel- und Gabelschlüsselsatz, Schraubendreher, Wasser- und Kombizange, Seitenschneider und diverses Spezialwerkzeug. Auf den folgenden Seiten haben wir für euch übersichtlich die verfügbaren Spezialwerkzeuge aufgelistet, die das Arbeiten an Rahmen und Motor wesentlich erleichtern. Spezielle Werkzeuge wie Haltewerkzeug Lüfterrad, Polradabzieher oder Kupplungsabzieher sind bei Motoröffnungen unverzichtbar und sollten ins Werkzeugrepertoire aufgenommen werden.



Motormontageständer

Ein **Motormontageständer** gehört zur Grundausstattung einer Vespa-Werkstatt. Der Motor wird sicher vor Verrutschen oder Kippeln eingespannt. Zerlegen, Lagereinbau, fräsen - all dies ist ohne fremde Hilfe möglich und erleichtert die Arbeiten enorm. Die Montageständer passen für angegebene VESPA Motoren und können mit Schrauben an der Werkbank fixiert werden.

Motormontagestütze – Dieser Stützarm **(1)** wird an den Motorblock geschraubt und bockt das Fahrzeug bei Arbeiten am Hinterrad zuverlässig auf. Kein lästiges Umlegen oder auf Bierkisten stellen mehr!

LML Motormontageständer – Die LML Motormontageständer wurden so konstruiert, das ohne Probleme alle Vespa Motoren eingespannt werden können. Erhältlich für PX80-150ccm/LML und T5 Motoren **(2)** oder einen umgearbeit für alle Large- und Smallframe Motoren **(3)**. Beide Versionen sind 360° drehbar!

SIP Motormontageständer – Die SIP pulverbeschichteten Luxusmontageständer werden in eigener Produktion hergestellt. Hierbei sind wir auf die ergonomischen Bedürfnisse in der Werkstatt eingegangen. Das Ergebnis ist ein perfekter Montageständer in starr **(5)** für den schmalen Geldbeutel und die Profiversion **(4)** in 360° dreh- und schwenkbar!

SIP-COMMUNITY **User cicco04 zu SIP Motormontageständer (5):**
„Hat mir sehr gut geholfen klasse zu arbeiten!"

ECO Ausführung – Motormontageständer in einer simplen Ausführung **(6)** in starr und verzinkt. Passend für alle Vespa Motoren.

FAZIT Allen die öfter im Jahr einen Motor zerlegen, empfehlen wir die Luxusversion mit schwenk- und drehbarer Einstellung, fix montiert auf der Werkbank. Rücken, Hände und Nerven werden es euch danken!

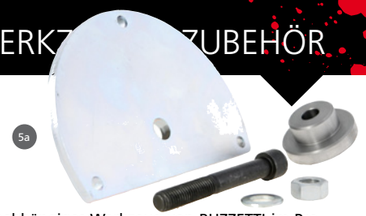
Motormontageständer		Art.-Nr.	€
1	Motormontagestütze für Vespa 125 VNA–TS/150 VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX/T5/Cosa, chrom	10550000	29,00
2	LML für Vespa 125 VNA–TS/150 VBA-T4/PX80-150/PE/Lusso/ T5/Cosa, 3-teilig, drehbar mit verschiedenen Aufnahmen	89004100	115,00
3	LML modifiziert für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/125 VNA–TS/150 VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX/T5/Cosa, 3-teilig, drehbar	89004200	149,00
4	SIP für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/125 VNA–TS/150 VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX/T5/Cosa, schwenk- und drehbar	89006100	169,00
5	SIP für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/125 VNA–TS/150 VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX/T5/Cosa, starr	89005100	75,00
6	SERIE PRO für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/125 VNA–TS/150 VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX/T5/Cosa, starr	89005200	49,00

MITTENDRIN, STATT NIE DABEI! SIP TV AUF YOUTUBE: **WWW.YOUTUBE.COM/SCOOTERSHOP**

Werkzeug Motorgehäuse/-Lager

Speziell für Arbeiten am Motorgehäuse empfehlen sich diese nützlichen Helfer. Ohne Gewalteinwirkung und mit geringem Kraftaufwand werden somit Gehäuse gespalten, Schwingengummis aus- und eingepresst oder O-Ringe gewechselt.

Werkzeug De- und Montage Silentgummis – Dieses 8-teilige Werkzeug **(1)** erlaubt die De- und Montage der Schwingenlagergummis sauber und bequem. Die verschiedenen Durchmesser der mitgelieferten Pressstücke ermöglichen die Verwendung auf fast jedes Vespa Motorgehäuse. **Werkzeug Abzieher Lager Motorgehäuse** – Dieser mehrteilige Abzieher **(2)** ermöglicht den einfachen Ausbau fast aller Motorlager einer Vespa. Lagerschalen und Lager werden dadurch geschont. **Werkzeug Demontage Motorgehäuse BUZZETTI** – Für die Gehäuse Spaltung haben wir ein Lochkreis unabhängiges Werkzeug von BUZZETTI im Programm **(3).** Angeschraubt am Gehäuse drückt der Bolzen die Hälften an der Kurbelwelle auseinander. Kurbelwelle- und Gehäuseschonend! Unser TIPP für Vielschrauber. **Hakenwerkzeugsatz** – 5-teiliger Hakenwerkzeugsatz **(4)** für z.B. für die O-Ring Demontage im Motorblock. Inklusive eines Minimagneten. **Werkzeug Einzieher Lager Motorgehäuse NIK** – Made in Germany. Speziell entwickeltes Werkzeug zum Einziehen aller Motorlager **(5)** ab PX erste Serie oder frühere Modelle mit PX Motorgehäuse. Ein Zusatzadapter für GS/SS/Rally/T5 Motoren **(5a)** mit Lima Lager 25x52x15 mm muss zusätzlich bestellt werden! **Kronenmutterschlüssel Lager Antriebswelle** – **(6+7)** Wird zum Öffnen und Schließen der Antriebswellen Kronenmutter bei Oldie Motoren benötigt.





Werkzeug Motorgehäuse/-lager		Art.-Nr.	€
1	Werkzeug Silentgummis Motorschwinge, Ein-/Ausbau für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/125 VNA–TS/150 VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX80-150/PE/Lusso/´98/MY/´11/T5/Cosa, 8-teilig	97560000	190,00
2	Werkzeug Abzieher für Lager Kurbelwelle/Antriebswelle/Primär Nebenwelle Vespa alle Modelle, 10-teilig	21467000	106,00
3	Werkzeug Demontage Motorgehäuse, universal, Ø 37-76mm	15196000	76,00
4	Hakenwerkzeugsatz Ausbau von O-Ringen inkl. Minimagnet, 5-teilig	15193200	9,20
5	Werkzeug NIK Einzieher Lager Motorgehäuse für Vespa 125 GT/GTR/TS/Super/150 GL/Sprint/V/Super/160 GS/180 SS/Rally/200 Rally/ PX/T5/Cosa, 7-teilig*	15199001	172,00
5a	Zusatzadapter NIK für Einzieher Lager Motorgehäuse für Vespa 125 T5/160 GS/180 SS/180-200 Rally mit Lager Lima 25x52x15	15199002	45,00
6	Kronenmutterschlüssel Mutter Lager Antriebswelle für Vespa 125 VNA/VNB/GT 1°/GTR 1°/150 VBA/VBB/VGLA/B/GL/Sprint 1°/ V 1°/180 Rally, 9 Zapfen	25276600	27,00
7	Kronenmutterschlüssel Mutter Lager Antriebswelle für Vespa 160 GS/180 SS, 9 Zapfen	21104400	27,00

*die Modelle 125 T5/160 GS/180 SS/180-200 Rally benötige bei Verwendung eines 25x52x15mm Lager den Zusatzadapter Art.-Nr. 15199002

Werkzeug Zylinder

Auch beim Zylinder heißt die Devise: „Nur so viel Kraftaufwand wie nötig!" Ein dosiertes Einsetzen der Schrauber-Euphorie ermöglichen diese Tools.

De- und Montage Kolbenbolzen – Praktische Tools zur De- und Montage des Kolbenbolzens **(9)**. Der BUZZETTI **(8)** wird mit verschiedenen Aufnahmen für Fremdmotoren geliefert. **Kolbenringzange** – Mit der Kolbenringzange **(10)** lassen sich ohne Handkrämpfe und Artikelzerstörung Kolbenringe montieren. **Kolbenstopper** – Der Kolbenstopper **(11+12)** fixiert Motoren aller Art. Wird anstelle der Zündkerze eingeschraubt, blockiert den Kolben und damit auch die Kurbelwelle. Vorsichtig handhaben! Wird zur Ermittlung von OT benötigt >> siehe Gradscheibe!

Will man die Zylinderhaube nicht demontieren empfehlen wir die extra lange Version. **Zündkerzenschlüssel** – Wir führen zwei unterschiedliche Zündkerzenschlüssel im Programm. Die gerade kurze Ausführung **(13)** für Largeframes oder die geneigte für Smallframes **(14)** mit längerem Hebel. **Zündkerzenbürste** – Handliche Stahlborsten-Bürste **(15)** speziell für verunreinigte Elektroden und Zündkerzengewinde.



Werkzeug Zylinder		Art.-Nr.	€
8	Werkzeug BUZZETTI Kolbenbolzen Ein-/Ausbau, Ø 13/15/16/19/22mm	15194000	59,00
9	Schlagdorn Kolbenbolzen Ein-/Ausbau, Ø 10/14,5mm	17820000	9,00
10	Kolbenringzange BUZZETTI für 1,2 bis 6,3mm Kolbenringe	BU5045	9,20
11	Kolbenstopper BUZZETTI, universal, Ø 14mm	BU4931	9,00
12	Kolbenstopper Serie Pro, extra lang, Ø 14mm	49310000	16,00
13	Zündkerzenschlüssel BUZZETTI für Vespa 125 V1-TS/ 150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX/T5/Cosa, kurz	48731000	7,10
14	Zündkerzenschlüssel RMS für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/SS/XL/XL2, lang, geneigter Kopf	48730000	7,00
15	Zündkerzenbürste, gewellter Messingdraht, L=150mm	88076000	3,00

ALLE PREISANGABEN STAND 04/2012, INKL. 19% MWST. ZZGL. VERSAND, SIEHE LETZTE SEITE **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM**

Werkzeug Kurbelwelle & Getriebe

Nach erfolgreicher Spaltung des Motors benötigt man nun spezielles Werkzeug zur De- und Montage der Kurbel-, Antriebs-, Nebenwelle und Lager. Zusätzlich zu Abziehern und Schlagdornen haben wir zur Getriebeprüfung auch die passenden Distanzlehren im Programm. Das Getriebespiel sollte bei jeder Revision geprüft werden. Oft vergessen wird die 1mm Distanz zur Kurbelwange beim Limalager PX. Wer vorab mehr zur Demontage eines Vespa Motors wissen möchte, dem empfehlen wir das Buch Werkstatthandbuch PX.



Demontage-/ Abzieh Werkzeuge

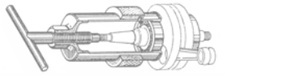
Hier kommt man mit roher Gewalt nicht zum Ziel. Spätestens bei der Demontage der Kurbelwelle benötigt man Vespa Spezialwerkzeug.

Demontagewerkzeug – Die Kurbelwelle sanft aus dem Motorgehäuse zu befreien ist ohne Werkzeug kaum möglich. Lager, Gehäuse und Kurbelwellenwangen nehmen in der Regel beim „Ausschlagen" schaden. Wir empfehlen euch deshalb dieses Werkzeug **(1)**.

Abzieher Lagerringe - Mit diesem Abzieher **(3)** lassen sich alle Lager/-ringe, die auf der Kurbelwelle oder Radnabe sitzen, schonend abziehen. Besonders beim Lagerring auf der Kurbelwelle ist das Abziehen ohne passendes Tool nicht möglich! Wir führen neben dem Vespa Werkzeug auch ein universelles Abzieher-Tool von Buzzetti **(2)**, hiermit lassen sich Ringe mit Durchmesser von Ø37mm bis 76mm abziehen.

Demontagewerkzeuge NIK – Auch der deutsche Werkzeughersteller NIK führt Demontagewerkzeuge für die Kurbel- und Antriebswelle im Programm. Ob das De- und Montagewerkzeug für PX Motoren **(4)** oder für Smallframe Kupplungsseitig **(5)** – hier ist Qualität im Spiel!













Werkzeug Kurbelwelle & Getriebe Demontage		Art.-Nr.	€
1	Demontage- und Einziehwerkzeug Kurbelwelle Kulu-Seite für Vespa 125 VNA–TS/150 VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX/T5/Cosa, 8-teilig	38886000	75,00
2	Abzieher BUZZETTI universal Lager/-ringe Kurbelwelle/Radnabe, Ø37-76mm	15195000	91,00
3	Abzieher Lager/-ringe, Kurbelwelle/Radnabe für PIAGGIO Vespa alle Modelle	14499000	84,00
4	Demontage- und Einziehwerkzeug NIK Kurbelwelle für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2° /Super 2°/PX/T5/Cosa	15199003	78,00
5	Demontage- und Einziehwerkzeug NIK Kurbelwelle Kulu-Seite für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2	15199010	42,00

Wuchtbock NIK

NIK Werkzeuge sind made in Germany. Hochwertige Qualitätswerkzeuge zu einem fairen Preis.

Wuchtbock – Ideal zum Wuchten von Lüfterrädern oder Kurbelwellen. Die integrierten Leichtlauflager sind Spezialanfertigungen und garantieren geringste Toleranzen. Kurbelwelle oder Lüfterrad wird auf Stahlrollen geführt. Sollten schon Lager auf der Kurbelwelle verpresst sein, kann man die Stahlrollen durch Prismenführungen **(7)** austauschen.

Wuchtbok NIK		Art.-Nr.	€
6	Wuchtbock NIK für Lüfterräder oder Kurbelwellen	15199005	120,00
7	Prismen für Wuchtbok NIK, 2 Stück	15199006	50,00







Montage-/ Einziehwerkzeuge

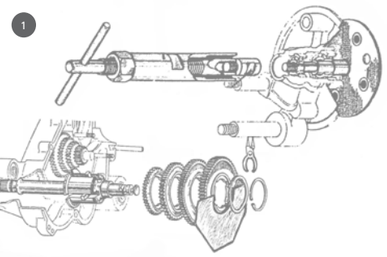
Die Verwendung von Einzieh-Werkzeug und speziellen Dornen für Lager & Wellendichtringe machen den Zusammenbau zum Kinderspiel. Kurbelwelle und andere Motorkomponenten werden euch die schonende Montage danken.

Werkzeug Hauptwelle/Kurbelwelle Einbau - Mit diesem **(1)** Werkzeug kann man Millimeter für Millimeter die Welle einziehen, bis sie am Anschlag anstößt. Ideal auch für die Radnabe alter Vespamodelle. Damit wird kein Gewinde mehr kaputt geschlagen. Werkzeug wird mit 3 unterschiedlichen Adaptern für Haupt- oder Kurbelwelle geliefert. Sind die Gewinde ausgeschlagen, bieten wir diese Adapter auch als Ersatzteil an **(2).**

Werkzeug Kurbelwelle Einbau in Limahälfte – Sofern Vespa Modelle doppelt (Lima&Kulu) Kugelgelagert sind (Smallframe/VBB/Sprint etc.), muss die Kurbelwelle bei der Montage zuerst in die Limahälfte eingezogen werden. Hierfür hat dieses Werkzeug **(3)** in der Zugschraube ein Innengewinde. Die Kurbelwelle kann somit fachmännisch eingezogen werden.

Werkzeug Montage Kugeln Schaltklaue Smallframe – Praktisches Tool um die Kugeln in der Smallframe Hauptwelle zu fixieren **(4).** Damit lässt sich die Schaltklaue in kürzester Zeit und mit max. einem Versuch montieren.

Werkzeug Montage Kurbelwelle PK/ETS/V50 – Speziell für PK Wellen mit großem Konus führt NIK ein Kurbelwellen-Einziehwerkzeug **(5)**. Natürlich auch erhältlich für Kurbelwellen mit kleinem Konus **(5a)**.









Werkzeug Kurbelwelle & Getriebe Montage		Art.-Nr.	€
1	Werkzeug Hauptwelle /Kurbelwelle Einbau für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2° /Super 2°/PX/T5/Cosa, 4-teilig	18119000	48,00
2	Werkzeug Adapter Hauptwelle /Kurbelwelle, 3-teilig, für Werkzeug 18119000	18119100	8,60
3	Werkzeug Kurbelwelle Einbau in Limahälfte, Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2/125 VNA/VNB/GT/GTR/Super/150 VBA/VBB/GL / Sprint/V/Super/T4 mit Kugellager Lima	10052700	25,00
4	Werkzeug Montage Kugeln Schaltklaue für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2	63791000	12,00
5	Werkzeug NIK Montage Kurbelwelle für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/SS/XL/XL2, großer Konus, M12	15199008	56,00
5a	Werkzeug NIK Montage Kurbelwelle für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50/S/PK80/PK125, kleiner Konus, M10	15199009	56,00

Distanzen und Fühlerlehren

Keil Kurbelwellenwange für Montage Limalagerring - Die **(6)** Wangen werden verkeilt und können sich deshalb bei der Montage des Limaringes nicht verziehen.

Distanzlehre Lagerring LIMA – Der Lagerring des Limalagers **(7)** bekommt damit den exakten Abstand, den er zur Wange benötigt.

Fühlerlehre Distanzscheibe Getriebe – Zur Prüfung des Axialspiels. Damit kann das exakte Spiel der Getriebescheiben (Schulterringe) bestimmt werden. Sollte das Spiel zu groß sein, müssen dickere Distanzscheiben eingebaut werden, da sonst die Schaltung ungenau wird, die Gänge nicht halten und das Schaltkreuz abgenutzt wird. Das Einbauspiel sollte zwischen 0,15 und 0,40 mm, Ausbauspiel maximal 0,50 mm betragen.









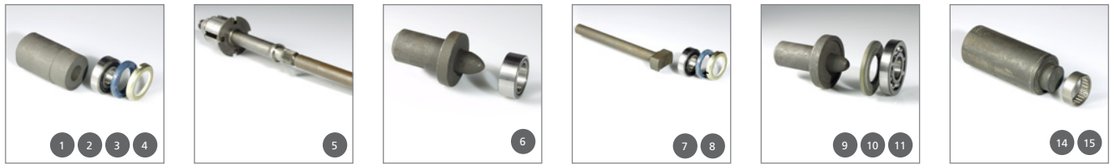


Werkzeug Distanze und Fühlerlehren		Art.-Nr.	€
6	Keil Kurbelwellenwange für Montage Limalagerring für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/PX/Cosa, max. Wangenabstand 10mm	25127000	12,00
7	Distanzlehre Lagerring LIMA für Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/PX/Cosa, Distanz zur Kurbelwellenwange 1mm	60007000	8,00
8	Fühlerlehre Distanzscheibe Getriebe zur Prüfung Axialspiel	60824000	32,00

Schlagdorne

Nur durch Schlagdorne mit speziellen Durchmessern oder Auflageflächen ist der fachmännische Einbau der verschiedenen Lager oder Wellendichtringe gewährleistet. Montagebeispiele Online!





	Schlagdorn für	Modelle	für Ø Lager/Wedi	Art.-Nr.	€
1	Lager Antriebswelle Radseite	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/125 VNA-TS/150 VBA-Super/ Rally/PX/T5/Cosa	20x47x14	20781000	17,00
2	Lager KULU/Nebenwelle/Primär	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2	17x47x14/25x47x8	20781000	17,00
3	Lager LIMA	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50/S/XL/XL2/PK80S/PK125/S 1°	20x47x14	20781000	17,00
4	Wedi Antriebswelle Radseite	für Vespa 125 GT 2°/GTR 2°/TS/150 Sprint 2°/V 2°/Super 2°/P150 S/200 Rally/PX/`98`MY`11/T5/Cosa 1	27/30x47x6/10/7	20781000	17,00
5	Antriebswelle	für Vespa alle Modelle		20837000	15,00
6	Lager LIMA	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50/S/XL/XL2/PK80S/PK125/S 1°	20x47x14	21071000	16,00
7	Lager Antriebswelle Radseite	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/XL/XL2/125 VNA-TS/150 VBA-Super/ Rally/PX/T5/Cosa	20x47x14	22480000	16,80
8	Lager KULU/Nebenwelle/Primär	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2	17x47x14/25x47x8	22480000	16,80
9	Lager KULU	für Vespa 125 V30-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX/T5/Cosa	25x62x12	23589000	15,40
10	Lager LIMA	für Vespa 125 V30-TS 1°/150 VL-Super 1°	25x62x12	23589000	15,40
11	Wedi KULU	für Vespa 125 VNA2 2°/VNB/GT/GTR/Super/TS/150 VBA 2°/VBB/ VGLA/B/GL/Sprint/V/Super/Rally/PX/T5/Cosa	20x62x6,5/ 31x62.1x5,8/4,3	23589000	15,40
12	Wedi LIMA	für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/160 GS/180 SS/200 Rally 2°/PX/T5/Cosa*	20/19x32x7/24x35x6R/24,9 x45x6,5/24x32x7	27338000	39,00
13	Lagerring Kurbelwelle LIMA	für Vespa PK125 S 2°/ETS/N/XL/XL2/125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/160 GS/180 SS/Rally/PX/T5/Cosa	25x38x15/25x52x15	31155760	25,00
14	Lager Antriebswelle Schaltrastenseite	für Vespa 125 GT 2°/GTR/Super 2°/TS/150 GL 2°/Sprint 2°/V/Super 2°/Rally/PX/T5/Cosa	29x35x13	33971000	17,00
15	Lager LIMA	für Vespa PK125 S 2°/ETS/N/XL/XL2/125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/200 Rally 2°/PX/Cosa	25x38x15	33971000	17,00

* für Modelle Vespa 125 GTR 2°/TS 2°/150 Sprint V 2°/Super 2°/160 GS/180 SS/200 Rally 2°/PX/T5/Cosa auch bei montierter Kurbelwelle möglich

Werkzeug Kupplung

Bei Arbeiten an der Vespa Kupplung stößt man mit dem Standard Werkstatt Sortiment schnell an seine Grenzen. Hier hilft nur Spezialwerkzeug.

Kupplungsabzieher – Nur mit einem speziellen Abzieher **(2+3)** lässt sich die Kupplung sanft von der Welle lösen. Einfach auf die Kupplung schrauben und die Gewindeschraube eindrehen. Verfügbar für Vespa 150GS/160GS/180SS oder für alle Vespa Smallframes. Die praktische Werkzeugkombination aus Pol- und Kupplungsabzieher **(1)** verbindet zwei Werkzeuge in einem.

Kupplungskompressor – Dieses Tool macht das Wechseln der Smallframe Kupplungsbeläge im eingebauten Zustand möglich. Zusätzlich benötigt man den passenden Kupplungsabzieher mit M10 **(4)** oder M12 **(5)** Schraube. Der Kupplungsabzieher wird zuerst ohne Schraube montiert. Danach den Kupplungskompressor über den Abzieher stecken und anschließend die Schraube vom Abzieher eindrehen. Der Kupplungskompressor drückt auf die Kupplungsgrundplatte und presst somit die Kupplungsfeder zusammen. Das ganze nimmt Druck von den Belägen so dass diese problemlos im eingebauten Zustand gewechselt werden können!

SIP-TIPP Passenden Kupplungsabzieher, Beläge und Getriebeöl nicht vergessen! Bei jedem Wechsel auch Andruckplatte und Trennpilz auf Abnutzung überprüfen.

Kupplungsmontagehilfe – Wer kennt das Problem nicht? Die Kupplungsfedern stehen komplett unter Spannung und beim Lösen des Sicherungsrings der Beläge, kann man nur hoffen, daß einem der Besuch beim Arzt erspart bleibt. Abhilfe schafft die Kupplungsmontagehilfe **(6)**. Die Beläge werden zusammengedrückt und nach ausgebautem Zustand stufenlos geöffnet.

Achtung: Bei PX 200 und Cosa Kupplungen muss die Montagehilfe, aufgrund der Kante im Kupplungsdeckel, seitlich angesenkt werden.

Haltewerkzeug SIP Kupplung – Das Haltewerkzeug Kupplung **(7)** kann universell am Motorgehäuse fixiert werden. Mit dem vorderen Haken wird die Kupplung blockiert um die Mutter zu lösen.

SIP-TIPP Uni Tool. Verwendung auf PX wie auch auf Smallframe Motoren möglich.

Kronenmutterschlüssel SIP – Hochwertiger gehärteter Kronenmutterschlüssel aus SIP Eigenproduktion. Wird zum Öffnen und Schließen der **(8)** Kupplungskronenmutter benötigt. **Haltewerkzeug Kupplung NIK** – Profiwerkzeug zum Blockieren der Kupplung in bester Qualität. Passend ab PX erste Serie oder bei Modelle mit PX Motorgehäuse.





Werkzeug Kupplung



	Werkzeug Kupplung	Art.-Nr.	€
1	Abzieher Kombi Polrad/Kupplung für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/125 GT-TS/150 GL-Super/200 Rally/PX/T5/Cosa, 28x1 außen/ 26x1 innen	93332500	20,00
2	Kupplungsabzieher für Vespa 150 GS/160 GS/180 SS, Außengewinde	29357000	15,50
3	Kupplungsabzieher RMS Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2, Innengewinde, Schraube Ø M12	93310000	7,50
4	Kupplungskompressor 10mm für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2 für M10 Kupplungsabzieher	93311000	21,00
5	Kupplungskompressor 12mm für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2 für M12 Kupplungsabzieher	93312000	21,00
6	Kupplungsmontagehilfe für Vespa alle Modelle, 3-teilig	93300000	9,00
7	Haltewerkzeug Kupplung SIP Vespa 125 VNA–TS/150 VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX/T5/Cosa	90991000	9,00
8	Kronenmutterschlüssel SIP Ein-/Ausbau Kronenmutter Kupplung für Vespa 125 V1-TS/150 VL-Super/160 GS/180 SS/Rally/PX -> 1994/Cosa 1/T5	93320000	7,90
9	Haltewerkzeug Kupplung NIK für Vespa 125 VNA–TS/150 VBA-T4/160 GS/180 SS/Rally/PX/T5/Cosa	15199004	24,00

*als Kupplungsabzieher nur für Vespa 50-125/PV/ET3/PK50 125/S/XL/XL2 verwendbar!

Werkzeug Lüfterrad/Polrad

Für Pol- oder Lüfterräder deren Mutter nicht mit einer Unterlegscheibe und Seegering gesichert ist (meist bei V50 alte Modelle vor ´78 oder Sprint/VBB), benötigt amn zum Abziehen einen Polradabzieher. Zusätzlich benötigt man einen Halter zum Fixieren.

Polradabzieher

Mit einem Polradabzieher wird das Polrad sanft vom Kurbelwellenstumpf abgezogen. Um ganz sicher zu gehen, dass ihr auch den richtigen Polrad-Abzieher bestellt, empfehlen wir, das Gewinde vorher nachzumessen.

SIP-COMMUNITY **User Popipipi**
Art.-Nr. 93332000:
„Simples Werkzeug aber unverzichtbar"



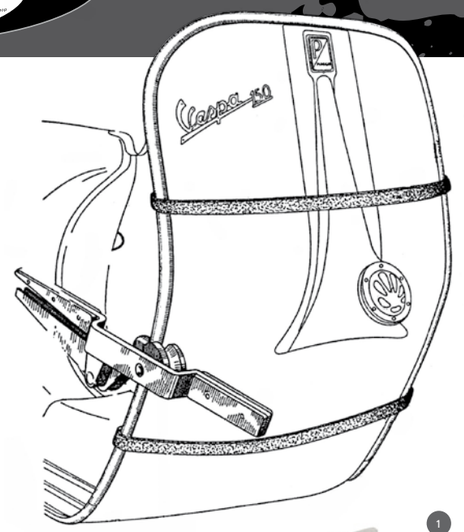
	Werkzeug Polradabzieher	Art.-Nr.	€
1	Abzieher Kombi Polrad/Kupplung für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/125 GT-TS/150 GL-Super/200 Rally/PX/T5/Cosa, 28x1 außen/ 26x1 innen	93332500	20,00
2	für Vespa PK50-125/S/XL Plurimatica/Automatica, BUZZETTI, 24x1, langer Abzieher	52600000	10,70
3	für Vespa PK50-125/S/XL Plurimatica/Automatica/PIAGGIO Ciao/SI/Bravo/Superbravo, BUZZETTI, M17x1	52550000	9,60
4	SIP für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/125 GT-TS/150 GL-Super/200 Rally/PX/T5/Cosa, 28x1	93332000	7,90
5	LML für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/125 GT-TS/150 GL-Super/200 Rally/PX/T5/Cosa, 28x1, ECO-Qualität	93334000	6,90
6	für MVT Zündung, BUZZETTI, 27x1,25/ 26x1,5, beidseitig nutzbar	BU5288	9,20
7	für BAJAJ Umrüstkit E-Zündung Art.-Nr. 50025000, 28x1	93331000	15,00
8	für VESPATRONIC Lüfterräder, 27x1	50005100	16,00
9	für PARMAKIT Lüfterräder, 24x1, neue Serie	BU5224	8,30
10	für PARMAKIT Lüfterräder, 22x1,5 alte Serie	BU5219	7,90
11	Universalabzieher BUZZETTI, Innenrotorzündungen für 32-46mm aller Hersteller	BU5491	13,00

Haltewerkzeug Lüfterrad

Lüfterrad oder Polrad Haltewerkzeuge erlauben ein bequemes Fixieren der Schwungrades. Ein an Brechen der Lüfterflügel wird damit vorgebeugt.



	Werkzeug Haltewerkzeug Lüfterrad	Art.-Nr.	€
12	für Vespa alle Modelle, für Lüfterräder mit Metallflügel	20095100	11,90
13	SIP, für Vespa 150 GS/160 GS/180 SS/180 Rally/200 Rally ->33996 Femsatronic	20095200	26,00
14	für PARMAKIT Lüfterräder, 2 Nippel, für Lochabstand 42mm	57001970	13,60



Werkzeug Rahmen

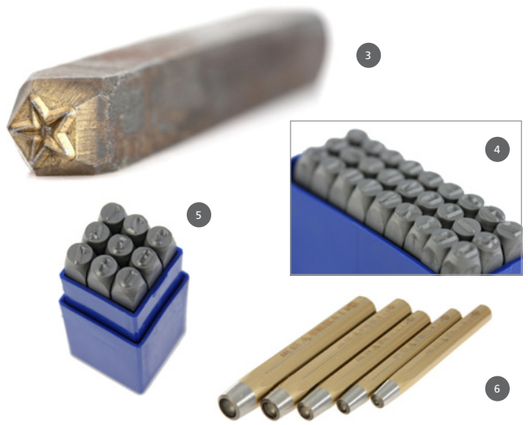
Auch bei Rahmenarbeiten sollte man auf passendes Werkzeug nicht verzichten. **Für grundlegende Rahmenarbeiten haben wir verschiedene Austausch- und Reparaturbleche im Programm. Diese findet ihr auf www.sip-scootershop.com!**

Bördelwerkzeug – Mit dem Bördelwerkzeug **(1)** wird das originale Monoschlitzrohr mit einer sauberen Falz fachmännisch an das Beinschild angebracht. Im Programm führen wir zwei Ausführungen in unterschiedlichen Qualitäten. Das ECO **(2)** ist die günstige Alternative zum teuren Original. Verarbeitung und Qualität ist simpler, kostet dafür aber um einiges weniger und ist in der Regel immer lieferbar!

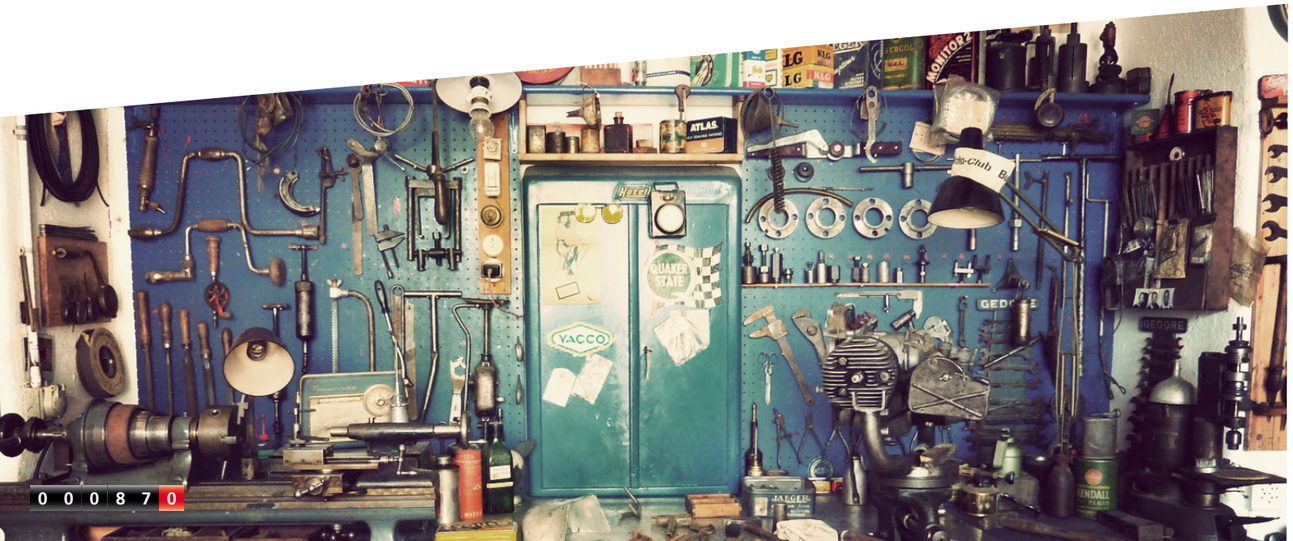
SIP-COMMUNITY **User Joeforro über Art.-Nr. 15190000: „Optimal! Super Bördelwerkzeug, funktioniert top!!! Ersatzrolle ist ebenfalls enthalten."**

Schlagstempel – Schlagstempel **(3)** von PIAGGIO sind ideal um verwitterte Rahmennummern aufzufrischen. Durch eine solide Fertigung und Verwendung qualitativer Materialien wird eine lange Lebensdauer garantiert! Der **Nietdöpper** eignet sich um die Nieten für Schriftzüge oder Trittleisten zu stauchen. Je nach Ø der Niete muss der passende Döpper benutzt werden. Set 5-Teilig.





Werkzeug Rahmen		Art.-Nr.	€
1	Bördelwerkzeug Monoschlitzrohr, schwarz für Vespa alle Modelle, Economy Qualität	15191000	57,00
2	Bördelwerkzeug Monoschlitzrohr, für PIAGGIO Vespa alle Modelle	1519000	89,00
3	Schlagstempel „Stern" für Rahmennummer, Ø=7mm	20837500	66,00
4	Schlagstempel „Buchstaben A-Z" für Rahmennummer, H=5mm	20837510	30,00
5	Schlagstempel „Zahlen 0-9" für Rahmennummer, H=5mm	20837511	15,00
6	Nietdöppersatz für Trittleisten/Schriftzüge, 2/3/4/5/6mm, 5-teilig	13109900	25,00
7	Nietzange SIP für Trittleisten, Premium Qualität	13104000	89,00



Werkzeug Lenksäule

Jeder, der schon mal eine Vespa restauriert hat, stand vor der Entscheidung die Lagerschalen im Rahmen und auf der Lenksäule zu erneuern. In nachhinein ist jeder Glücklich der diesen Aufwand betrieben hat. Einfach geht das Ganze mit dafür vorgesehenem Werkzeug.



Abzieher untere Lagerschale – Oft wird die untere Lagerschale der Lenksäule mit einem Schraubenzieher heruntergeschlagen oder gehebelt. Meist nicht ohne Schaden! Eine fachmännische Demontage ist nur mit diesem Abzieher Werkzeug **(1)** möglich.

Lenkkopflagernuss / -schlüssel – Universelles Werkzeug **(2)** zum Öffnen der oberen Lenkkopflagermutter. Passend auf die Mutter aufstecken und mit 24mm Maulschlüssel öffnen.

Anders aufgebaut, aber mit selbem Ergebnis, sind die Lenkkopflagerschlüssel **(3)**. Hier ist der Hebelarm gleich integriert.

SIP-COMMUNITY **User borsti zu Art.-Nr. BU5419: „Ein Werkzeug, dass mir beim einstellen des Lenkkopflagers sehr geholfen hat. Muss man einfach haben."**

SIP-TIPP Wichtig bei Austausch der Lenkkopflager und zum Nachziehen bei zu großem Spiel.

Schlagdorne - Ohne Schlagdorne **(4+5+6)** gestaltet es sich schwierig, die Lagerschalen von Lenksäule und Rahmen ohne Montageschäden zu demontieren. Die Schlagaufsätze sind genau auf die Lagerschalen und Spalten im Rahmen angepasst.

Werkzeug Montage obere/untere Lagerschale – **(7)** Die Lagerschalen werden mit einer Mutter langsam in die Rahmenpassung eingezogen. Ein Verkanten beim Einbau ist ausgeschlossen.



Moritz, SIP beantwortet:

Was hat es mit den SIP Werkzeugen auf sich?



Wir lassen mittlerweile immer mehr Werkzeuge selbst herstellen. Entweder waren wir mit der Qualität der auf dem Markt vorhandenen nicht zufrieden oder es gab sie einfach nicht mehr. Alle Werkzeuge, die mit dem SIP Logo gekennzeichnet sind, sind aus hochfestem Stahl und sehr präzise gefertigt. Das Sortiment wird ständig erweitert. Einfach öfter mal das Kapitel Allgemein/Werkzeuge unter www.sip-scootershop.com checken.

Werkzeug Lenksäule		Art.-Nr.	€
1	Abzieher untere Lagerschale des unteren Lenkkopflager für Vespa alle Modelle	16561000	66,00
2	Lenkkopflagernuss universal für Vespa alle Modelle	BU5420	32,00
3	Lenkkopflagerschlüssel universal für Vespa alle Modelle	BU5419	16,90
4	Schlagdorn obere Lagerschale des unteren Lenkkopflagers Ausbau für Vespa alle Modelle	20004000	34,00
5	Schlagdorn untere Lagerschale des oberen Lenkkopflagers Ausbau für Vespa alle Modelle	20842000	21,00
6	Schlagdorn untere Lagerschale des unteren Lenkkopflagers Einbau für Vespa alle Modelle	16029000	21,00
7	Werkzeug Montage obere/untere Lagerschale Rahmen für Vespa alle Modelle, 4-teilig	21330000	31,00







Werkzeug Reifen/ Fahrwerk

Reifenmontiergerät/-eisen – Reifenmontiereisen **(2)** helfen bei der De- und Montage des Reifens auf die Felge.

Werden Reifen häufiger gewechselt, ist das Reifenmontiergerät (3) (für Schlauchlosfelgen von 10" – 17") sinnvoll. Die Handhabung ist simpel und für Felge und Reifen schonend. Als perfekte Ergänzung empfehlen wir Felgenschoner **(1)**. Diese werden auf die Felgenwände angebracht und verhindern so Beschädigungen.

SIP-COMMUNITY **User Ruggeli zu Art.-Nr. 15210000:**
„Eigentlich für eine geteilte Vespa Felge unnötig. Dennoch, damit kann man auch festgeklebte Reifen sanft von der breiten Felgenhälfte drücken."

SIP-TIPP Mit dem Reifenmontiereisen und viel Fett lassen sich unsere Schlauchlosfelgen problemlos und in kürzester Zeit montieren. Ein Montagevideo findet man hier **http://bit.ly/schlauchlos**

Schlagdorne – Auch im Fahrwerksbereich empfehlen sich zum optimalen Ein- und Ausschlagen der Lager die dafür vorgesehenen Schlagdorne **(4+5+6)**.

Spanner Stoßdämpferfeder – Mit diesem passenden Werkzeug **(7)** können Stoßdämpferfedern aller Art gespannt werden.

Federvorspannung Einstellung – SIP Werkzeug **(8)** zur Einstellung der Federvorspannung an SIP Performance Stoßdämpfern.

Bremstrommelhalter NIK – Praktischer Halter, um die Mutter der Antriebswelle bei ausgebautem Motor zu lösen. Ein Muss für Vielschrauber!

Werkzeug Reifen/Fahrwerk		Art.-Nr.	€
1	Felgenschoner zur Reifenmontage, 2 Stück	15211100	9,00
2	Reifenmontiereisen BUZZETTI, L=200mm	15210000	6,20
3	Reifenmontiergerät zum Reifenwechsel aller schlauchlosen Reifen, alle Größen!	49690000	159,00
4	Schlagdorn Einbau Lager Bremstrommel vorne für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/PX/T5	20038000	16,00
5	Schlagdorn Einbau Nadellager Bremsankerplatte außen für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/PX/T5/Cosa	20036000	17,00
6	Schlagdorn Einbau Nadellager Bremsankerplatte innen für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/PX/T5/Cosa	20037000	17,00
7	Federspanner Stoßdämpferfeder BUZZETTI, Spannweite: 105mm	15193000	34,00
8	Werkzeug SIP zur Einstellung der Federvorspannung	73000500	8,50
9	Bremstrommelhalter NIK für Vespa 125 GT/ GTR/TS/150 Sprint/V/Rally/PX/T5/Cosa	15199007	45,00









Technik: OT suchen

Vorgehensweise:

1. Lüfterrad abschrauben
2. Gradscheibe montieren
3. Den oberen Totpunkt OT suchen
4. Stelle, 0° Punkt mit Hilfe der Gradscheibe am Gehäuse markieren, zu der der Pfeil auf den Kühlrippen zeigt
5. Gewünschten Zündzeitpunkt (gegen den Uhrzeigersinn) ebenfalls auf dem Gehäuse markieren
6. Gradscheibe demontieren, Roller anwerfen, mit Stroboskoplampe überprüfen, ob Markierung auf dem Polrad mit der Markierung an Zündplatte und Gehäuse übereinstimmt.

Werkzeug Elektrik

Abzieher Anlasserfreilauf – Passendes Werkzeug **(1),** um die Anlasserwelle im Anlasser zu lösen. Wird um die Welle geklemmt und mit einem Schraubenschlüssel gedreht.

Batterie-Ladegerät HELLA – Vollautomatisches 6-/12 Volt Mini Batterieladegerät **(2)** von HELLA. Die sichere Ladeelektronik ermöglicht sowohl die automatische Erhaltungs- und Dauerladung, als auch die Ladung von tiefentladenen Motorrad- oder PKW-Batterien.

Blitzlampe – Nach erfolgter Markierung der Vorzündung auf dem Lüfterrad muss der Zündzeitpunkt kontrolliert und ggf. eingestellt werden. Hierfür wird die Blitzlampe **(3)** induktiv am Zündkabel angeschlossen. Stromversorgung über externe 12-Volt Batterie.

Digital Multimeter – Durch 18 verschiedene Einstellbereiche (Volt, Ampere, Dioden etc.) ist das handliche VC130 **(4)** vielseitig einsetzbar. Inkl. Messleitungen, Batterie und Anleitung.

Fühlerlehre – Perfekt zum Einstellen des Unterbrecherabstandes ist dieses Werkzeug **(5)** geeignet. Die Einstellabschnitte in 0,05mm Schritten erlauben minimale Toleranzen. Der Abstand sollte im Idealfall für alle Vespa Modelle Unterbrecherzündungen 0,3 bis max. 0,5mm betragen!

Spannungsprüflampe – Die Spannungsprüflampe **(7)** ist unentbehrlich zum Aufsuchen von Elektrikfehlern und erleichtert die Installation elektronischer Bauteile.

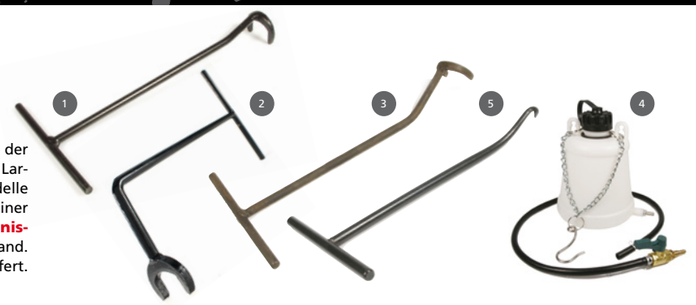
Gradscheibe PINASCO/SIP - Mit der exakten PINASCO Zündgradscheibe **(8)** könnt ihr die Vorzündung des Motors optimal einstellen. Für eine einfache Montage der Gradscheibe an der Kurbelwelle wird der Halter Art.- Nr. 83001000 **(9)** benötigt!

Speziell für Oldtimer mit einer anderen Kurbelwellenaufnahme können wir unsere eigenen SIP Gradscheiben **(6)** anbieten. Sie werden einfach anstatt des Lüfterrads auf das Polrad aufgeschraubt und bieten 4 vordefinierte Zündeinstellungen (28°/30°/31°/32°).

Werkzeug Elektrik		Art.-Nr.	€
1	Abzieher Anlasserfreilauf für Vespa PK50-125 Elestart/PX Elestart/T5 Elestart/Cosa	21081110	18,50
2	Batterie-Ladegerät HELLA 6V/12V, für Gel-Batterien geeignet	TR66001	27,00
3	Blitzlampe HELLA Einstellung Zündzeitpunkt	FS118600	85,00
4	Digital Multimeter VC 130	CR129402	26,00
5	Fühlerlehren Unterbrecherabstand, Stärke: 0,05-1,00mm	60825000	6,10
6	Gradscheibe SIP Oldtimer für Zündeinstellung Befestigung am Polrad 28°/30°/31°/32°	83001000	24,00
7	Spannungsprüflampe	CR843580	9,50
8	Gradscheibe PINASCO für Zündeinstellung, ohne Halter	83000000	30,00
9	Halter für PINASCO Gradscheibe für Vespa PK50-125/S/XL/XL2/PX/T5/Cosa, für M12 Aufnahme	83009100	22,00



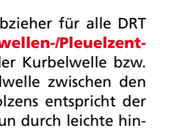
Werkzeug Kraftstoffanlage



Benzinhahnschlüssel – Diese Schlüssel **(1+2+3)** werden zum lösen der Benzinhahnmutter im Tank benötigt. Die gerade Ausführung für Largeframes und die gekröpfte Ausführung für Smallframes. Die Modelle 160GS und 180SS benötigen einen eigenen Schlüssel. Am besten mit einer Taschenlampe den Sitz der Mutter vor Bestellung prüfen. **Benzinkanister BUZZETTI** – **(4)** Praktisch bei Motortests im ausgebauten Zustand. Wird mit 74cm Schlauch und 2 Adaptern für Benzinschlauch geliefert. Fassungsvermögen 1,5 Liter.

	Werkzeug Tank/Kraftstoffanlage	Art.-Nr.	€
1	Benzinhahnschlüssel für Vespa 125 VNA-TS/150 VBA-T4/PX/T5, gerade	98820000	19,80
2	Benzinhahnschlüssel für Vespa 160 GS/180 SS/180-200 Rally, gewinkelt	98821000	24,00
3	Benzinhahnschlüssel für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2/ 125 V1-33/VN/VM/Hoffmann/ACMA/150 VL/VD/GS, gekröpft, ECONOMY Qualität	32973000	16,00
4	Benzinkanister / Tank BUZZETTI , 1,5 Liter	90828000	21,00

Werkzeug Auspuff



Werkzeug BUZZETTI Auspuff Feder – Dieses Werkzeug **(5)** zum Ein-/Aushängen von Auspufffedern und Seilzügen löst eure Kombizange ab.

Werkzeug GRAND SPORT Auslassstutzen – (6) Wichtig für jeden, der einen neuen Zylinder kauft, einen gebrauchten Zylinder überholt und auch ein „Must Have" für jeden, der sich mit Originalzylindertuning beschäftigt! Passend für Vespa 160 GS/180 SS/Rally/P200E/PX200 E/Lusso/´98/MY.

	Werkzeug Auspuffanlage	Art.-Nr.	€
5	Werkzeug BUZZETTI für Ein- /Aushängen Auspufffeder /Seilzüge	15198000	8,20
6	Werkzeug GRAND-Sport für De-/Montage Auslaßstutzen für Vespa 160 GS/180 SS/Rally/P200E/PX200 E/Lusso/´98/MY	13015000	42,00

Bordwerkzeug

Bordwerkzeuge **(7+8+9)** beinhalten eine kleine Grundausstattung. Neben Zündkerzenstecker und austauschbaren Schraubendrehern findet man in den erweiterten Ausführungen auch Schraubenschlüssel und dazugehörige Taschen. Vespa Liebhabern können wir die damals serienmäßige Werkzeugtasche **(10)** in oliv-grün aus Stoff empfehlen









Original VESPA Vintage

	Bordwerkzeug	Art.-Nr.	€
7	Bordwerkzeug PASCOLI für Vespa 125 V1-TS/150 VL-Super/PX/T5/Cosa, Schlüssel 7/8/10/11/14, Zündkerzenschlüssel, Schlitzschraubendreher, mit Tasche	90981000	50,00
8	Bordwerkzeug PIAGGIO für alle Vespa Modelle, Schlüssel 6/7/13/17/19/22, Schlitz- und Kreuzschraubendreher, Zündkerzenschlüssel, inkl. Piaggio Tasche	90980000	16,50
9	Bordwerkzeug für Vespa 125 V1-TS/150 VL-Super/PX/T5/Cosa, Schlüssel 7/8/11, Kreuz- und Schlitzschraubendreher, Zündkerzenschlüssel, ohne Tasche	90982000	15,00
10	Werkzeugtasche PIAGGIO Vintage, leer, ohne Werkzeug	90970000	40,00

Werkzeug DRT

Kupplungsabzieher DRT – Spezieller Kupplungsabzieher für alle DRT Race Kupplungen. **Werkzeug DRT zur Kurbelwellen-/Pleuelzentrierung** - Dieses Werkzeug wird zur Zentrierung der Kurbelwelle bzw. des Pleuels verwendet. Es wird anstatt der Kurbelwelle zwischen den Gehäusehälften montiert. Die innere Breite des Bolzens entspricht der Breite der Kurbelwellenwangen. Somit kann man nun durch leichte hin- und her Bewegungen ein Spiel, bzw. die Mittigkeit des Pleuels feststellen. Ausgeglichen wird das ganze durch mitgelieferte Distanzscheiben die zusammen mit der Kurbelwelle verbaut werden. Zusätzlich lässt sich im montierten Zustand der korrekte parallele Sitz der Kurbelwellenlager feststellen.



	Werkzeug DRT	Art.-Nr.	€
11	Kupplungsabzieher für DRT Race Kupplungskorb	40431850	17,00
12	zur Kurbelwellen-/Pleuelzentrierung für Vespa 50-125/PV/ET3/PK/S/XL/XL2, Ø20/17mm, inkl. Distanzscheiben	21073000	27,00

Werkzeug/Zubehör Universell

Auffahrrampe BGM – Die klappbare Auffahrrampe **(1)** aus Alu mit gummierten Auflageflächen ist die ideale Hilfe beim Verladen eines Fahrzeuges. Die Maximalbelastungsangabe von 300 Kg ermöglicht es, jeden Roller, aber auch schwere Motorräder oder Quads zu laden. **Hartmetall Frässtift – (2)** Mit seiner bewährten Walzenrundform (13x25mm) ist er vielseitig einsetzbar und ideal zum Anpassen der Überströmer und Einlasskanäle am Motorblock! Der Frässtift passt dabei in alle Druckluft-Stabschleifer und Bohrmaschinen mit einer 6mm Aufnahme.

SIP-TIPP Den Stift beim Fräsen gelegentlich in Fett tauchen. Das hilft ihm, noch leichter Material abzutragen.

Magnetschalen BUZZETTI – **(3+4)** Unentbehrlicher Helfer. Die aus Edelstahl gefertigte Schale haftet an Metallflächen. Schrauben und andere magnetische Teile werden dabei in der Schale gehalten und praktisch aufbewahrt. **Mini Präzesionsöle** – Kleiner Miniöler **(5)** im Stift-Look für akribische Schmierung. **Schlagschrauber 12-Volt** – Der Elekro-Schlagschrauber **(6)** wird einfach an die Batterie angeschlossen. Dann lassen sich bequem alle festsitzenden Muttern ohne Haltewerkzeuge lösen. **Sicherungsringzange – (7)** Wird inkl. 4 Aufsätzen geliefert. Somit lassen sich Sicherungsringe in unterschiedlichen Positionen öffnen.

SIP-COMMUNITY User ElCtr00nix über Art.-Nr. 15197000:
„ohne das richtige Werkzeug ist man einfach aufgeschmissen."

Werkzeugbox – 25-teilige Werkzeugbox **(8)** mit Schraubendreher, Aufsatzbits, Seitenschneider und Zange. **Werkzeug Zange Ein-/ Aushängen Seilzüge** – Die 3.Hand beim Kupplungs-Einstellen. Mit diesem Werkzeug **(9)** ist das Spannen von Zügen einfacher denn je. Normalerweise braucht man zum richtigen Spannen zwei Hände mehr, als man hat. Daher der Name ‚3.Hand-Werkzeug'. Wer einmal einen Zug damit gespannt hat, wird es nicht mehr in seinem Handschuhfach missen wollen. **Öl-Saugkissen** – Das Öl-Saugkissen **(10)** absorbiert Öle und Kraftstoffe im Handumdrehen. In vielen Rennserien sind diese sogar Pflicht in der gesamten Boxengasse! **Mobile Rollerhebebühne** – **(11)** Das Fahrzeug lässt sich einfach auf die gewünschte Arbeitshöhe positionieren und kann bei Bedarf auch leicht geschwenkt und um 360° gedreht werden. Der Lieferumfang beinhaltet zwei Adapter für die jeweiligen Modelle. Max. Traglast 350 kg!

Achtung: Die Hebebühne wiegt 60 kg. Versand erfolgt durch Spedition. Kosten bitte gesondert anfragen.



Tutorialvideo:
http://bit.ly/seilzugzange







	Werkzeug Zubehör Universell	Art.-Nr.	€
1	Auffahrrampe klappbar, Aluminium, L 1170/2300mm, B 310mm, max. Belastung 300kg	89007000	89,00
2	Frässtift 13x25mm, Walzenrundform, für Aluminium, Aufnahme Ø 6mm	61626000	89,00
3	Magnetschale BUZZETTI eckig, 240x140mm	BU0545	14,20
4	Magnetschale BUZZETTI rund, Ø 150mm	BU0546	11,30
5	Mini Präzisionsöler	90829000	5,60
6	Qualitäts-Schlagschrauber 12-Volt mit Zubehör	CR850144	67,00
7	Sicherungsringzange BUZZETTI mit 4 Adaptern	15197000	12,00
8	Werkzeugbox 25-teilig	CR432547	16,20
9	Werkzeug Zange für Ein-/Ausbau Auspufffeder/Seilzüge	15189000	13,00
10	Öl-Saugkissen 400x700, 3-5 Liter Saugleistung	55407000	29,00
11	Mobile Rollerhebebühne für Vespa Smallframe/Largeframe	15199000	570,00



Allgemein
Öl, Pflege & Schmierstoffe

Seit 1996 führen wir unser eigenes SIP Formula Race Haus-Öl. Durch die enge Zusammenarbeit mit unserem Ölproduzenten konnten wir über Jahre hinweg ein perfektes Motorenöl entwickeln - für Rollerfahrer von Rollerfahrern. Unser Anspruch ist und bleibt ein bezahlbares und dennoch qualitativ hochwertiges Produkt anzubieten. Die Qualität wurde von Jahr zu Jahr verbessert und blieb trotz allem bezahlbar. Mittlerweile haben wir unser Ölsortiment vom synthetischen Alltags 2-Takt Öl, über unsere SAE Getriebeöle, das vollsynthetische Hochleistungsöl Plus bis hin zum 4-Takt Öl erweitert. Aber auch andere Ölhersteller finden Platz in unserem Sortiment. Somit bieten die kommenden Seiten eine breite Auswahl an Ölen aus unserem Haus, aber auch von MALOSSI und CASTROL. Jedes der angebotenen Öle bieten wir übrigens auch als günstigen Sparpack an – perfekt für Clubs, Händler, Schraubergaragen und Vielfahrer.



12 LITER SPARPACK

J14420000



J14492000





14400000

2-Takt Öl SIP Formula Race

Als synthetisches Alltags-Öl können wir euch das **SIP Formula Race 2-Takt** Öl empfehlen. Es bietet beste Schmiereigenschaften zu einem bisher unerreicht günstigen Preis! Unser Öl erfüllt und übertrifft sogar die neue JASO-FC und ist besonders raucharm. Ein- und Auslasssysteme bleiben sauber, dadurch verringert sich der Benzinverbrauch und der Motor hat immer die optimale Leistung. Besonders erprobt im Kurzstreckenbetrieb und auf unseren legendären Ausfahrten!

SIP-COMMUNITY Scooter & Sport 5/2004: „Geld sparen beim Ölkauf". „Rauchfreies Öl nach JASO Norm empfehlenswert".

Motorradhändler Nr. 70 Dez. 2004: „für hochbelastete 2-Takt Motoren mit Mischungsverhältnissen bis 1:100".

Öl SIP Formula Race	Art.-Nr.	€	Grundpreis 1 Liter/kg €
„Klassik", 1000ml	14400000	7,00	(7,00)
„Klassik", 12 Liter Sparpack	J14420000	79,00	(6,58)
„Klassik", 100ml Miniflasche, 12 St.	J14492000	14,00	(11,66)
„Klassik", 100ml Miniflasche, 36 St.	J14492500	40,00	(11,11)





14440000

4-Takt Öl SIP Formula Race

Die 4-Takt Vespa Fraktion freut sich: Das vollsynthetisches **SIP Formula Race** 4-Takt Öl ist nicht nur besonders schonend für den Motor, auch der der Geldbeutel wird geschont. Unser 4-Takt Öl erfüllt und übertrifft die strenge japanische JASO-MA Norm und hat bei diversen Fachmagazin Tests beeindruckend abgeschnitten. Es hat optimale Schmier- und Reinigungsfähigkeiten selbst bei hochbelasteten 4-Takt Motoren. Hochwertige Additive geben wirksamen Schutz gegen Verschleiß und Korrosion bei gleichzeitig maximaler Leistungsausbeute! Der Ölverbrauch geht zurück, Dichtungen und Wellendichtringe werden geschont. Geeignet für Katalysator Motoren!

SIP-COMMUNITY Scooter & Sport Juli 2008: „Das Öl gehört zur Spitzenklasse, erfüllt die Norm API SH und die strenge japanische Motorradnorm JASO MA. Da kann sich der Preis sehen lassen, er ist im Konkurrenzvergleich eine Ansage."

Öl SIP Formula Race-4-Takt	Art.-Nr.	€	Grundpreis 1 Liter/kg €
„SIP Formula Race 4-Takt", 5W 40, 1 Liter	14405000	9,00	(9,00)
„Race+", Hochleistungsöl, 12 Liter Sparpack	J14406000	99,00	(8,25)

Informationen zur Altölentsorgung siehe letzte Seite.

2-Takt Öl SIP Formula Race +

Für beanspruchte Hochleistungsmotoren und speziell für den Rennbetrieb haben wir das vollsynthetische **SIP Formula Race Plus** entwickelt. Hochwertige Bestandteile garantieren optimale Schmierung und Schutz der Motorkomponenten. Kein Abreißen des Schmierfilms auch bei höchsten Temperaturen und Belastungen. Verbrennungsrückstände werden vermieden und spezielle Additive verhindern Ablagerungen und Korrosion.

FAZIT Das vollsynthetische SIP FORMULA RACE Plus 2-Takt Öl verhindert zuverlässig das Hängen des Gasschiebers bei nassen Bedingungen und ist auch für den täglichen Straßeneinsatz geeignet. Der Flammpunkt wird erst bei 90°C erreicht, Fließgrenze bei -48°C. Geprüft nach: API TC+, JASO FD (low smoke), ISO-L-EGD und TISI.

Öl SIP Formula Race+	Art.-Nr.	€	Grundpreis 1 Liter/kg €
Race+", Hochleistungsöl, 1 L.	14440000	12,00	(12,00)
„Race+", Hochleistungsöl, 12 Liter Sparpack	J1443000	129,00	(10,75)



14405000

Blick hinter die Kulissen

Ihr wolltet schon immer wissen, was ein gutes Motorroller Öl auszeichnet? Und wie es überhaupt hergestellt wird? Vollsynthetisch, 4Takt oder 2Takt - wo sind die Unterschiede? Damit Ihr sehen könnt, wie unsere hauseigenen SIP-Öle hergestellt werden, warf SIP TV 2011 einen Blick hinter die Kulissen unseres Öl Herstellers. Ihr findet das Video in unserem YouTube Kanal unter:

www.youtube.com/scootershop

Öl-Herstellung

Einfach QR Code z.B. mit dem App „ScanLife" auf deinem Smartphone scannen.



2-Takt Öl MALOSSI

Als Alltags-Öl führt **MALOSSI** das **teilsynthetische 7.3 Motoröl**. Dieses wurde über Jahre hinweg an LC wie auch an AC Motoren erfolgreich getestet. MALOSSI gibt dieses Öl als besonders Ablagerungsfrei an, dadurch werden Motorkomponenten und Auspuff geschont.

Wer auf der Rennstrecke unterwegs ist, sollte bei MALOSSI Ölen auf das **vollsynthetische 7.1 Hochleistungsmotoröl** zurückgreifen. Durch die Beigabe von hochwertigen Zusätzen ist das MALOSSI 7.1 Öl besonders für Rennfahrzeuge geeignet und wird im italienischen MALOSSI CUP ausschließlich gefahren.

Öl MALOSSI	Art.-Nr.	€	Grundpreis 1 Liter €
7.1 Racing, Hochleistungsöl, 1 Liter	76823000	22,00	(22,00)
7.1 Racing, Hochleistungsöl, 6 Liter Sparpack	J76824000	104,00	(17,33)
7.3 Racing, 1 Liter	76823100	12,00	(12,00)
7.3 Racing, 6 Liter Sparpack	J76824100	59,00	(9,83)

SIP-TIPP Hinweis: Alle Artikel im 6-Liter Sparpack erhältlich!



76823000

76823100

14032000



14190000

14180000

2-Takt Öl CASTROL

Auch aus dem Hause **CASTROL** kommt nur hochwertiges ÖL. Neben den Standardölen **TTS** oder **Scooting 2-Takt** haben wir auch die Rennöle **Power Racing 1** und den Geheimtipp **A747** im Programm.

Scooting – wurde speziell für hochdrehende Automatikmotoren entwickelt!

Power Racing – DAS Öl für Drag Race Motoren. Erzielte bei einem 125ccm 2Takt Beschleunigungsrennen eine 10% höhere Leistung.

A747 – Rundkursfahrer greifen gerne auf das A747 auf Ester- und Riziusbasis zurück, besondere Zusätze halten Zündkerze und den Motor besonders sauber!

Öl CASTROL	Art.-Nr.	€	Grundpreis 1 Liter €
A747, Hochleistungsöl, 1 Liter	14190000	19,00	(19,00)
Power 1 Racing, 1 Liter*	14032000	15,00	(15,00)
Power 1 Racing, 12 Liter Sparpack	J1403200	169,00	(14,08)
Scooting, 1 Liter*	14180000	12,00	(12,00)
Scooting, 12 Liter Sparpack	J15093000	139,00	(11,85)

SIP-TIPP Hinweis: Alle Artikel im 12-Liter Sparpack erhältlich!

Informationen zur Altölentsorgung siehe letzte Seite.

TECH TIPP

Tech-Tipp „Richtig mischen“

Bsp.: SIP Messbecher (Art.-Nr: 12195901, 5,00 €)

Das Mischungsverhältnis einer Vespa von 1:50 entspricht 2% des Tankinhalts. In der Regel gehen wir bei dieser Berechnung immer von einem 5 Liter Tank aus. Somit benötigt man bei einem 5 Liter Tankvorgang 100ml Motoröl. Bei zu wenig Öl wird der Motor schlecht geschmiert, bei zu viel Öl zieht ihr nicht nur eine kleine blaue Wolke hinter euch her, vor allem wird euer Motor schlechter gekühlt, die Kerze verölt und der Auspuff setzt sich zu. Die veraltete Ansicht, dass mehr Öl gleich bessere Schmierung ist, kommt aus einer Zeit, in der die Öle noch nicht nach den hohen Standards hergestellt wurden, die heute selbstverständlich sind. ‚Viel hilft viel‘ gilt hier also nicht. Zur einfachen Dosierung des Mischungsverhältnisses empfehlen wir unseren SIP Messbecher mit verschiedenen Skala Anzeigen für 1:50 und 1:25 Verhältnisse. Die Füllmengenanzeige, die kleinen Maße und der Schraubverschluss machen den SIP Messbecher zum Must-Have im Handschuhfach!



SIP AID: ROLLERFAHRER HELFEN! **WWW.SIP-SCOOTERSHOP.COM/SIPAID** - HELFT MIT!





Allgemein

Getriebeöl

Ein oft diskutiertes Thema ist die Wahl des richtigen Getriebeöls. Zwar ist hier die Viskosität (SAE) entscheidend, jedoch muss man zusätzlich einige wichtige Eigenschaften des Öls berücksichtigen. Perfekt für eine Standard Vespa Nasskupplung eigenen sich mineralische Getriebeöle. Speziell das SAE 30 Einbereichsgetriebeöl (SIP Art.-Nr. 14050000) wird ab Werk empfohlen und erfüllt alle notwendigen Voraussetzungen (API GL1 = ohne Additive). Aus Erfahrung wissen wir, dass man dieses Öl ohne Bedenken mit Standard-, wie auch mit verstärkten Sportkupplungen verwenden kann. Als Alternative zum SAE 30 kann auch ein SAE 80W/90 Mehrbereichsöl eingefüllt werden. Mehrbereichsöle verhalten sich resistenter gegenüber Temperaturschwankungen und können sowohl aus einem mineralischen, wie auch aus einem synthetischen Grundöl bestehen, spezielle Additive sorgen für weitere Eigenschaften. Für den Rennsportbereich haben wir eine Auswahl an erprobten Getriebeölen im Sortiment. Diese werden zum Teil von Herstellern (MMW, DRT, NEWFREN) empfohlen oder sind bei mehreren Rennteams, z.B. in der ESC, erfolgreich im Einsatz. Verwendet man ein Motoröl für das Vespa Getriebe mit Nasskupplung, sollte unbedingt auf die JASO MA Norm geachtet werden.



AUCH ALS 12-ER SPARPACK

SIP-TIPP Bei einer Motorrevision unbedingt das Getriebeöl nicht vergessen. Wir empfehlen immer 2 Flaschen: 1x für die Wiederbefüllung des Getriebes nach dem Zusammenbau, und 1x um die neuen Kupplungsbeläge über Nacht einzulegen!

14050000

Getriebeöl SIP Formula Race SAE 30

Das **SIP Formula Qualitäts-Getriebeöl** ist die ideale Schmierung für alle handgeschalteten Motorroller. Es wird aus sorgfältig ausgewählten Paraffinölen sowie hochwertigen Additiven raffiniert. Besonders Vespa Kupplungen benötigen diese dickflüssige Viskosität, da nur mit SAE 30 die Beläge sauber trennen. Geliefert wird das Getriebeöl in einer praktischen, verschraubbaren 250ml Flasche mit Mengenskala und Einfüllstutzen.

SIP Formula Qualitäts-Getriebeöl 250ml

Erfüllt und entspricht API GL-1 Norm, SAE 30 Viskosität bei 100°C, gutes Preis/Leistungsverhältnis, maximale Lebensdauer, optimale Lagerschmierung, für höchste thermische Belastungen, hochoxidationsbeständig, bester Verschleißschutz für Wellendichtringe.

SIP-COMMUNITY User Vespaseb:
„Unverzichtbares Öl bei jeder größeren Inspektion oder Motorzerlegung. Ein Muss!"

Getriebeöl SIP Formula	Art.-Nr.	€	Grundpreis 1 Liter/kg €
SAE 30, 250ml	14050000	3,10	(12,40)
SAE 30, 250ml, 12 Stk.	J14250000	34,00	(11,33)

Getriebeöl MALOSSI

MALOSSI Getriebeöle haben spezielle Zusätze, die die Scherfestigkeit der Molekülketten verbessern, das bedeutet, das Öl altert nicht so schnell wenn es ständig an den Zahnflanken gepresst und zerrieben wird.

MALOSSI SVX Sport SAE 80W/90

Für normal bis sportlich beanspruchte Vespa Getriebe und Nasskupplungen, mineralisch, mit EP-Additive (Extreme-Pressure-Additive), Vespa-Getriebeöl von Malossi produced by FUCHS Oil, Viskosität wie SAE 30 jedoch für mehr thermische Belastung, inkl. Schaumverhüter, perfekt für Carbonbeläge, wird von **Stoffi/SIP Racing Team** für alle Kupplungen und von DRT für alle **DRT** Kupplungen empfohlen.

MALOSSI SGX Sport SAE 80W/90

Für normal bis sportlich beanspruchte Getriebe, Mehrbereichsgetriebeöl, mineralisch, nach API-GL4/GL5, Sportgetriebeöl von Malossi produced by FUCHS Oil, Viskosität wie SAE30 jedoch für mehr thermische Belastung.

MALOSSI RGS Racing SAE 75W90

Für mittel bis schwer beanspruchte Getriebe und Nasskupplungen, Mehrbereichsgetriebeöl, synthetisch, nach API-GL 4, Racinggetriebeöl von Malossi produced by FUCHS Oil (entpricht dem Silkolene SRG75), sehr dünnflüssiges Öl, geeignet für Vespa Kupplungen, wird von **Scooter & Service** für mittel bis stark beanspruchte Kupplungen und Motoren ab 30 PS empfohlen.

SIP-TIPP Bei der Verwendung von Kupplungen mit Carbon-/Kevlarbelägen empfehlen wir die Verwendung von MALOSSI SAE 80W 90 Mehrbereichsgetriebeöl mit Schaumverhüter. Das Malossi Getriebeöl besitzt neben der API-GL-5 Kennung eine perfekte Mischung aus Scherfestigkeit und guter Schaltbarkeit auch bei extremsten Bedingungen.

Getriebeöl MALOSSI	Art.-Nr.	€	Grundpreis 1 Liter/kg €
SVX Sport, SAE 80W 90, 250ml	M7614336B	6,00	(24,00)
SGX Sport, SAE 80W 90, 250ml	M7613468B	6,00	(24,00)
RGS Racing, SAE 75W 90, 250ml	M7613470B	6,00	(24,00)

Informationen zur Altölentsorgung siehe letzte Seite.



M7613468B M7614336B M7613470B



14184901 14020000

Getriebeöl CASTROL MTX 75W 140

CASTROL MTX Full Synthetic ist ein vollsynthetisches **SAE 75W-140 Getriebeöl.** Entwickelt für alle 2- und 4-Takt-Hochleistungs-Motoren, die über eine Nasskupplung verfügen. Seit längerem schon hat die ESC dieses Öl für Vespa Getriebe/Nasskupplungen entdeckt und wird dort vermehrt eingesetzt.

CASTROL MTX 75W 140

für mittel bis stark beanspruchte Getriebe und Nasskupplungen, Mehrbereichsgetriebeöl, vollsynthetisch, nach API-GL5, Rennsportgetriebeöl für Rennmotoren und Motoren ab 30 PS, dickflüssiges Öl, bessere Kraftübertragung, Nachteil: Muss aufgrund Verklumpens öfters gewechselt werden, geeignet für Vespa Nasskupplungen. Einige Teams der ESC und FALC Racing empfehlen dieses Öl für mittel bis stark beanspruchte Kupplungen.

SIP-COMMUNITY User Jochen Undesser, Austria 09/08: „ Für stark getunte PX200 Motoren und Smallframe.Kisten setzen wir immer Castrol MTX 75W 140. Ich habe mit dem Lauro (Falc Racing) gesprochen, der setzt das auch ein."

Getriebeöl CASTROL	Art.-Nr.	€	Grundpreis 1 Liter/kg €
MTX 75W 140, 1000ml	14020000	21,90	(21,90)

Öl 4T CASTROL Act Evo 20W 40

Speziell für die HARTZ Kupplungen mit Belägen aus dem Motorradbereich empfiehlt MMW ein mineralisches ÖL in SAE 15W 40 oder 20W 40. Wichtig ist hier die japanische **„JASO MA"** Kennung. JASO MA ist ein Reibwert-Test für Motorradöle und garantiert schlupffreie Eigenschaften bei Nasskupplungen. Je höher der JASO Wert, desto besser der Reibwert.

Castrol SAE 20W 40

Perfektes Öl für alle **MMW Hartz Kupplungen**, Motoröl, mineralisch, nach JASO MA Norm, API SG, außergewöhnliche Hochtemperatur-Eigenschaften besonders bei luftgekühlten Motoren.

ÖL CASTROL Act EVO	Art.-Nr.	€	Grundpreis 1 Liter/kg €
Evo 20W 40, 1000ml	14184901	12,90	(12,90)

Ohne Dichtmasse keine Motorüberholung und dann ist auch noch der Bremsenreiniger leer. Gerade Schmierstoffe werden bei Restaurierungen und Motorüberholungen oft vernachlässigt, obwohl sie mindestens genauso wichtig sind, wie gutes Werkzeug. Wir haben unser Schmierstoffsortiment für euch erweitert. So findet ihr nun ZAPONLACK, der Metalloberflächen versiegelt und so vor Oxidation schützt im Sortiment. Auch der PELOX Rostentferner ist ein absoluter Geheimtipp und begeisterte uns bereits beim ersten Gebrauch.

Schmierstoffe & Lacke

Auspufflack – zum Nachlackieren. Extrem hitzebeständig. Pflegt und schützt!
Flip Flop Lack – Grund- und Effektlack für Self made Flip Flop Lackierung, inkl. Bedienungsanleitung.
HOLTS - Lacke silber/schwarz-matt/ In zwei Ausführungen zum einfachen Lackieren.
Tönungsspray – zum einfachen Abtönen von Schein-, Blinker- und Rücklichtgläser geeignet.
Zaponlack – (Geheimtipp) – schützt und versiegelt glatte Oberflächen!
Birnenlack – ideal für Blinker und Standlichtbirne.
Schrumpf-/ Kräusellack – Hitzebeständiger Lack, der sich nach dem Trocknen zusammenzieht und an Oberflächenhöhe bzw. Masse zunimmt. Hat man thermische Probleme, wird dieser Lack gerne als Beschichtung für Zylinder verwendet.

SIP-COMMUNITY User „jansotter“: „Einfach zum Neu- oder Nachlackieren, schnell grifffest und hält super...“

Schmierstoffe & Lacke	Art.-Nr.	€	Grundpreis 1 Liter/kg €
Auspufflack HOLTS, schwarz, 800°C, 400ml	14070000	10,00	(25,00)
Auspufflack „klar“ 800°C, 400ml	1407200	13,00	(32,50)
Auspufflack HOLTS silber, 600°C, 400ml	1407100	10,00	(25,00)
Flip-Flop Lack-Set MOTIP, rot/gold, Grund-& Effektlackdose, 400ml	DF042	40,00	(1000,00)
Spraydose HOLTS Felgensilber, 400ml	81080000	8,00	(20,00)
Spraydose HOLTS schwarz-matt, 500ml	81090000	7,00	(14,00)
Spraydose Zaponlack, farblos, 300ml	14073000	21,00	(70,00)
Spraydose HOLTS Tönungsspray, schwarz, 150ml	81091000	16,00	(106,66)
Tönungslack Birnen, blau, 12ml	81082000	13,00	(1083,33)
Schrumpflack, 400ml, schwarz, bis 300°	81096000	16,50	(41,25)



14070000


1407200

1407100


DF042


81080000


81090000


14073000


81091000


81082000

Schmierstoff - Pflege

Alu Magic/LIQUI MOLY – Hochglanzpolitur für verchromte Teile.
Nevr Dull Polierwatte – entfernt Rost,Teer und andere Verschmutzungen.
Lackreiniger – Lack muss vor dem Polieren gründlich gereinigt werden!
Polierwachs – lässt trübe Lacke wieder in neuem Glanz erstrahlen. Auch für Metalle geeignet!
Rostentferner – löst und beseitigt Rost rückstandsfrei. Besser als Rostumwandler!
Cockpitspray – Langzeitschutz für Kunststoffteile.
Lackschutz – versiegelt Lacke und andere glatte Oberflächen vor Verwitterung.
Schnellreiniger – milder Reiniger für Lacke und Kunststoffe. Alternative zum aggressiven Bremsenreiniger!

Schmierstoff - Pflege	Art.-Nr.	€	Grundpreis 1 Liter/kg €
Polierwatte Nevr Dull, 190gr	20025000	9,00	(47,37)
Alupolitur Alu Magic, 250ml	14220000	15,00	(60,00)
Chrompolitur LIQUI MOLY, 250	14200000	12,00	(48,00)
Lackreiniger SONAX, 250ml	81500000	8,00	(32,00)
Polierwachs SONAX, 500ml	41310000	15,00	(30,00)
Rostentferner PELOX RE, 250ml	14340000	17,00	(68,00)
Cockpitspray SONAX, 300ml	81150000	8,00	(26,66)
Lackschutz MOTO X-Treme, 400ml	41330000	14,00	(35,00)
Schnellreiniger LOCTITE 7063, 400ml	14106000	13,00	(32,50)



20025000

14220000


14200000


81150000


41310000


14340000


81500000


41330000


14106000



Mischa Landwehr /// 38 Jahre /// Berlin /// LCGB ///

In den 60er Jahren gab es einige Lambretta Racer, die direkt im Werk gebaut wurden, um die Marke bekannter zu machen. Auch einzelne Händler führten diese Tradition weiter und bauten Rennroller, sogenannte ‚Dealer Specials‘, um sich, bzw. ihr handwerkliches und gestalterisches Können ein wenig mehr ins Licht der Öffentlichkeit zu rücken. „Ich las 1991 zum ersten Mal über die Dealers Specials der 60er“ erzählt Mischa Landwehr. Vor allem die Supertune Low Line hatte es dem Berliner sehr angetan.

Optisch sollte nach Möglichkeit nur Zubehör der 60er verwendet werden. Technisch erlaubte er sich mehr Freiraum, wenn es der Zuverlässigkeit oder Sicherheit diente. So ist beispielsweise zwar ein Kolben aus den 70ern verwendet worden, die Steuerzeiten sind aber stark an die Wildcat-Motoren angelehnt.

„Ich hatte den Roller gleich angefangen zu restaurieren“ erzählt Mischa, „aber durch Studium und Beruf wohnte er von 1994-2009 in verschiedene Garagen und zuletzt im Wohnzimmer. Vermutlich die längste Restauration der Welt. Im Frühjahr 2009 war der Roller dann fahrbereit und ich hatte auch schon die HU machen lassen, aber bereits auf dem Weg zum Anrollern gab der Pick-up den Geist auf. Erst dieses Jahr kam Anna (so heißt die SX) dann tatsächlich auf die Straße.“

Als ein Bekannter von ihm im folgenden Jahr in Malcesine eine 67er SX 150 mit modifizierten Seitenhauben der 200er (laut Nigel Cox (Lambretta Museum) ein Indiz, dass es sich um das Fahrzeug eines Innocenti- Werksarbeiters handeln könnte) fand, war schnell klar, dass dieser Roller die Grundlage für Mischas ganz persönliches ‚Special‘ und eine Hommage an die ersten kommerziellen Streetracer werden sollte.

Rahmen
Basis: SX 150
Ancillotti Stzbank gecuttet, neu bezogen
Nannucci Ersatzradhalter
Supertune Ölhalter, modifiziert
Fahrwerk
Stoßdämpfer vorne: progressive Federn (MBD)
Zusatzstoßdämpfer hinten: BGM PRO R12
Scheibenbremse vorn SX200, teilhydraulisch mit TPH-Geber
Reifen: Heidenau K58 3.50-10
Motor
Gehäuse: SX 150, gefräst und poliert
AF Zündung, Augusto 7000, Spark Magnifier
190er Suzuki-Conversion Zylinder, Stage 5 mit Challenger Zentralkerzenkopf
Ansaugstutzen CDC, gekürzt
28er VHST Vergaser, modifiziert
Getriebe DL 200
4-Scheiben Kupplung mit LTH-Federn
Ancilotti Auspuffanlage









Messbecher

Messbecher erleichtern euch die Zugabe von Ölen und Additiven, wenn ihr selber mischt. Für eine saubere und umweltfreundliche Verbrennung ist es wichtig, eine exakt dosierte Ölmenge zu mischen. Zudem schont es den Geldbeutel. Der **SIP Messbecher** ist weniger verwirrend als der POLINI Messbecher, der mit einer großen Fülle an Skalen daherkommt. Wir haben uns auf die wichtigen Skalen 2% (1:50) und 4% (1:25) beschränkt. Unser Messbecher hat einen schraubbaren Deckel, der den Becher dicht verschliesst.

Messbecher	Art.-Nr.	€
MALOSSI, 25ml, 2%/4% Skala, ohne Deckel	M302102	6,00
MALOSSI, 50ml, 2%/4% Skala, ohne Deckel	M302103B	8,00
PIAGGIO, 100ml, 2%/4%, Liter/Gallonen, ohne Deckel	12170000	5,00
POLINI, 250ml, 1% bis 7%, mit Verschlussdeckel	12150000	5,00
SIP, 250ml, Skala 2%, 4%, für Liter, mit Schraubdeckel	12195901	5,00
UTAH, 100ml, 2%/4%, mit Verschlussdeckel	12160000	6,10



12195901 | 12160000 | 12150000 | 12170000 | M302102



14253000 | 14252000 | 21100000 | 81051000

30100000 | 14230000 | DP169359 | 20024000 | FROSTSCH | 81520000

Schmiermittel - Service

Serviceschmiermittel um das Fahrzeug auf Vordermann zu bringen.

Bremsenreiniger und Kupferpaste sind ein Muss in jeder Werkstatt, daher verwenden wir keine gewöhnlichen 08/15 Produkte sondern nur Qualität!

Verrosteter Tank? Dank des KREEM Tankentroster-Sets lässt sich der alte Tank im Handumdrehen restaurieren.

Schmiermittel - Service	Art.-Nr.	€	Grundpreis 1 Liter/kg €
Kontaktspray WD 40, 400ml	14253000	7,30	(18,75)
Ballistol, Wartung-Universalöl, 200ml	14252000	6,00	(30,00)
Tankentroster & Versiegler KREEM	20024000	63,00	-
Kupferpaste LIQUIO MOLY, 100gr	30100000	7,50	(75,00)
Bremsenreiniger MASTERCARE, 500ml	14230000	4,00	(8,00)
Pannenspray Reifenpilot, 300ml	81051000	12,90	(43,00)
Startpilot, 200ml	21100000	9,00	(45,00)
Kühlerfrostschutz MASTERCARE, 1500ml	81520000	11,10	(7,40)
Reifenstift, weiß	DP169359	5,40	-
Antifrost SONAX, Konzentrat, 1000ml	FROSTSCH	4,90	(4,90)

Schmiermittel - Service Bremsanlage

Neben der synthetischen **Bremsflüssigkeit** DOT4 von MALOSSI bieten wir auch Bremsflüssigkeit in DOT 5.1 aus dem Hause **LUCAS** an. Diese kommt bei uns in der GRIMECA Scheibenbremse oder in der SIP hydraulischen Kupplung zum Einsatz. Als vollsynthetische Lösung haben wir noch das RBX Racing Öl in DOT 4+ von MALOSSI im Programm.

SIP-TIPP Aufgrund der Eigenschaft von DOT 5.1 können Bremsanlagen die mit DOT 3 oder DOT 4 befüllt sind, problemlos mit DOT 5.1 aufgefüllt werden. Jedoch nicht andersrum!

Schmiermittel - Service Bremsanlage	Art.-Nr.	€	Grundpreis 1 Liter/kg €
Bremsflüssigkeit LUCAS DOT 5.1, synthetisch, 250ml	30021000	6,00	(24,00)
Bremsflüssigkeit MALOSSI SBX DOT 4, synthetisch, 250ml	M7613464B	5,00	(20,00)
Bremsflüssigkeit MALOSSI RBX DOT 4+, vollsynthetisch, 250ml	M7613466B	7,00	(28,00)
Schlauch für Bremsflüssigkeit, Ø5x2mm, L=400mm	33318100	7,00	-
Schlauch für Bremsflüssigkeit, Ø6, 4x2,4mm, L=200mm	33301500	7,20	-
Bremsen-Anti-Quietsch Paste, LIQUI MOLY, 10gr	14081000	3,00	(300,00)





M7613464B | M7613466B | 14081000

30021000 | 33318100 | 33301500



Schmiermittel - Additive

Einige Kraftstoffadditive schützen den Motor, andere hingegen wirken leistungssteigernd. Wem die üblichen 98 Oktan nicht reichen, greift auf **Oktanbooster** von **PUTOLINE** oder **DELL´ORTO** zurück. Das **GREEN POWER** dient zudem als Bleiersatz und schütz Lager und Wellendichtringe. Besonders können wir euch für Vespa Motoren das **Scooter TS Protect** empfehlen, welches wir im Kartsport endeckt haben. Es reduziert den Verschleiß im Motor bis zu 80%.

Bei längerer Standzeit des Fahrzeugs empfehlen wir den **Fuel Stabilizer.** Die Benzinbeigabe verhindert Oxidation sowie die damit verbundenen Gummi und Lackablagerungen.

Schmiermittel - Additive	Art.-Nr.	€	Grundpreis 1 Liter/kg €
Kraftstoffadditiv PUTOLINE, Octan Booster, 1000ml	14010000	17,90	(17,90)
Kraftstoffadditiv DELL´ORTO, Octan Booster, 150ml	55032000	6,60	(44,00)
Kraftstoffadditiv DELL´ORTO Green Power, 150ml	55031000	6,90	(46,00)
MP Oils Scooter TS Protect, 20ml	14251000	13,90	(695,00)
Fuel Stabilizer MOTOREX, 250ml	14061000	24,90	(99,60)



55034000 | 55033000 | 20026000 | 14241000

Schmiermittel - Werkstattbedarf

Wundermittel für den täglichen Einsatz haben wir in dieser Tabelle gelistet. Alle Artikel wurden von uns getestet und finden Verwendung in unseren eigenen Garagen.

SIP-TIPP Dichtmasse, Vereiserspray, Mehrzweckfett, Dichtungsentferner und Schraubensicherung LOCTITE werden bei jeder Motorüberholung benötigt! Am besten vor Saisonbeginn den Bestand prüfen und Artikel auf Vorrat legen. Spart Nerven und Portokosten!

Schmiermittel - Werkstattbedarf	Art.-Nr.	€	Grundpreis 1 Liter/kg €
Dichtmasse Auspuff HOLTS Gun Gum, 200gr	33503000	6,00	(30,00)
Dichtmasse Motor WÜRTH, 250°C, 70ml	92110000	12,30	(175,71)
Dichtungsentferner REINZ, 300ml	81103000	13,30	(41,00)
Handwaschpaste TEROQUICK, 300gr	14110000	5,30	(17,67)
Kaltmetall Set LOCTITE, 25ml	14090000	16,30	(652,00)
Konstruktionsklebstoff WÜRTH, schwarz, 70ml	92120000	9,30	(132,86)
Lagersicherung LOCTITE 641, mittelfest, gelb, 10ml	14101000	15,90	(1590,00)
Lager- und Wellendichtringsicherung LOCTITE 603, hochfest, grün, 10ml	14105000	14,60	(1460,00)
Lagersitzreparatur LOCTITE 660, 50ml	14102200	49,00	(980,00)
Lagersitzreparatur Aktivator LOCTITE 7240, 90ml	14103000	18,10	(201,11)
Mehrzweckfett LIQUI MOLY, 400gr	14080000	8,30	(20,75)
Motor/ Kaltreiniger, Sprühdose, 500ml	14751000	8,00	(16,00)
Schraubensicherung LOCTITE 243, 10ml	14100000	13,20	(1320,00)
Ventilschleifpaste TEROSON, 100ml	41320000	18,50	(185,00)
Vereiserspray WÜRTH, 200ml	81102000	15,00	(75,00)
Wellendichtringsicherung Loctite 542, mittelfest, braun, 10ml	14104000	14,40	(1460,00)



55033000 | 55031000 | 55032000



14010000 | 14061000 | 14251000

Schmiermittel - Vergaser & Luftfilter

Am einfachsten kann ein Vergaser von außen mit dem speziellen **DELL´ORTO** **Vergaserreiniger** gesäubert werden. Für das Innenleben verwendet man den Düsenreiniger – dieser verdrängt Feuchtigkeit und Ölrückstände.

Einen **Luftfilterreiniger** führen wir in zwei unterschiedlichen Mengen im Programm. Beide gleich gut und aus selbsttrocknendem Reinigungsfluid.

Schmiermittel - Vergaser & Luftfilter	Art.-Nr.	€	Grundpreis 1 Liter/kg €
DELL´ORTO Jet Spray, 400ml	55034000	12,90	(30,00)
Düsenreiniger DELL´ORTO Jet Cleaner, 150ml	55033000	6,90	(40,00)
Luftfilteröl PUTOLINE Action Fluid, 1000ml	20026000	12,90	(12,00)
Luftfilteröl CASTROL Foam Air Filter, 400ml	14241000	7,90	(20,00)



33503000 | 14103000 | 14102000 | 41320000 | 81103000 | 14104000

92120000

81102000 | 92110000 | 14090000 | 14110000 | 14751000 | 14080000 | 14100000



Allgemein
On the run

Es gibt kein schlechtes Wetter, nur schlechte Kleidung – Genau nach diesem Motto haben wir unser Schlechtwetterzubehör ausgebaut und führen nur Zubehör welches wir auch selber verwenden. Als besonderes Schmankerl können wir euch erstmals die SIP Faltgarage präsentieren – mit eingebauten Expander Zugriemen und einer praktischen Nummernschildaussparung spielt diese Faltgarage trotz des günstigen Preises in der oberen Liga mit. Besonders für Winterfahrer können wir euch das Zubehör von TUCANO URBANO empfehlen – der Beinschutz und die Lenkerstulpen schützen optimal vor Kälte!

TUCANO URBANO

Seit mehr als 10 Jahren produziert **TUCANO URBANO** Kleidung und Zubehör speziell für Roller- und Motorradfahrer. **„In Moto, always in Moto…"** lautet das Motto der Italiener und das stellen sie u.a. durch ihre Termoscud® Zubehörlinie eindrucksvoll unter Beweis. Auch uns hat TUCANO URBANO überzeugt, deshalb führen wir für alle gängigen Roller das Termoscud® Sortiment als Importeur.



TUR092

Beinschutz TUCANO URBANO

Hochwertig verarbeiteter **Beinschutz** für Schlechtwetterfahrer. Wasserdichte Außenhülle aus schwerem Nylon, mollig warmes Innenfutter, S.G.A.S. (patentiertes Anti-Flatter-System für höhere Geschwindigkeiten), wasserdichte Taschen, integrierter Anti-Diebstahl Metallring, einfache De- und Montage

Beinschutz TUCANO URBANO	Art.-Nr.	€
für Vespa alle Modelle, schwarz	TUR013N	109,00
Beifahrer, schwarz	TUR092	65,00

SIP-TIPP Weitere Beinschutzdecken für andere Rollermodelle auf www.sip-scootershop.com!







TUR013N



Lenkerstulpen TUCANO URBANO

Auch hier hat man die Qual der Wahl. Entweder ein **Lenkerstulpenset** aus schwerem Nylon oder aus leichtem Neopren. Bei milderen herbstlichen Temperaturen sollten die Neopren Stulpen verwendet werden. Im Winter empfehlen wir die schwere Nylon Ausführung mit Fell Innenfütterung.

Beide Varianten sind wasserabweisend und zeichnen sich durch eine einfach Montage aus. Die Armaturen (Blinker, Lichtschalter) sind weiterhin durch eine Aussparung zugänglich!

Lenkerstulpen TUCANO URBANO	Art.-Nr.	€
Nylon, für Lenkerendengewichte	TUR317N	58,00
Neopren, für Lenkerendengewichte	TUR3611	44,00
Neopren, ohne Lenkerendengewichte	TUR3601	44,00



TUR3611



TUR317N

Regenbekleidung TUCANO URBANO Nano

Die **NANO Regenbekleidungsserie** wird in einem äußerst geringen Packmaß ausgeliefert. Die Regenkleidung lässt sich somit optimal im Gepäck oder dauerhaft im Fahrzeug verstauen.

Neben den optimalen Schlechtwettereigenschaften achten die Mailänder - standesgemäß - auch auf Ästhetik. Schnitt, Farben und Style überzeugen. Die Jacke lässt sich somit auch wunderbar als Alltagsbekleidung verwenden.

NANO Regenbekleidung

Wasserdicht und atmungsaktiv, extrem klein packbar, mit Kompressionsbeutel, Außenmaterial 100% Polyamid, verklebte Nähte

NANO Regenbekleidung	Art.-Nr.	€
Regenjacke, schwarz, S-XXL	TUR760	59,00
Regenüberhose, schwarz, S-XXL	TUR733	45,00
Regenkombi, schwarz, S-XXL	TUR730	89,00

Bei Bestellung die Größe an Art.-Nr. anhängen!



KAUF TIPP

TUR733



TUR760



TUR730





96101





46401





46301



96301

Regenbekleidung GERMAS

This separates the boys from men: Scootering unter allen Wetterbedingungen. Was soll man auch tun? Man kann ja nicht bei jedem kleinen Regenschauer anhalten und auf bessere Zeiten warten. Deshalb gilt: Ein paar Gimmicks machen das Überleben im Regen leichter. Alle Germas Produkte sind Made in Germany, aus 100% Nylon und wasserdicht!

Regenjacke Sport – abgedeckte Reissverschlussleiste, Reflexstreifen, Gummibündchen, im Taillenbereich verstellbar

Regenüberhose Thermo – mit Innenfutter, extra langer Reißverschluss am Bein, Gummibündchen an Taille

Regenüberhose Sport – extra langer Reißverschluss am Bein

Regenkombi – doppelte Reißverschlussabdeckleiste, Außentaschen, stehkragen, Gummibündchen

Regenüberschuhe – halbe Laufsohle, Reflexstreifen, Gummibündchen, hoher Schaft

Regenbekleidung GERMAS	Art.-Nr.	€
Regenhose Sport, schwarz, M-XXL	96501	15,90
Regenhose Thermo, gefüttert, schwarz, M-XXL	96101	21,90
Regenjacke Sport, schwarz, M-XXL	46401	28,00
Regenkombi, schwarz, M-XXL	9522	38,00
Regenüberhandschuhe, schwarz, M/XL	46301	9,50

Bei Bestellung die Größe an Art.-Nr. anhängen!

DAINESE

Jacke DAINESE Barcelona

Wasserfester und mit Doppelabdeckung ausgestatteter Frontreißverschluss zur Wasserabweisung, 2 Vordertaschen, 2 wasserfeste Taschen auf der Reißverschlussabdeckung, herausnehmbares thermisches Mikrofederinnenfutter mit Innentaschen, wasserfeste geschweisste Membrane, regulierbarer Handgelenkkragen und Jackenendeverschluss, Doppelkragen, Verbindungsreißverschluss Jacke/Hose

Protektion - CE- Zertifikatsgetreue herausnehmbare Schulter- und Ellenbogenprotektoren - Einsatzmöglichkeit des Rückenprotektors

Materialien - Wasserabweisender Außenstoff - Wasserfeste, geschweisste Innenmembran 100% Nylon

Jacke DAINESE Barcelona	Art.-Nr.	€
„Barcelona“, anthrazit, 46-58	D1654450	169,00



Handschuhe

GERMAS MAXX – angenehmer, leichter, wasserdichter Handschuh. Leichte Knöchelpolster als Protektion. 100% Polyester mit echtem Leder.

HEBO – Leichter Rollerhandschuh aus Neopren. Verstärkt an Fingerkuppen und Handballen. Atmungsaktiv und nässeabweisend.

PROGRIP Motard Short – Protektierter Handschuh aus 85% Echtleder. Die Carbon Protektionen sind perfekt eingearbeitet und bieten höchsten Schutz der sensiblen Handstellen. Geringes Gewicht!

PROGRIP Summer Scooter – Leichter Rollerhandschuh aus Polyester, Neopren und synthetischen Fasern. Die lederne Handfläche garantiert optimalen Grip und die protektierten Fingerkuppen schützen vor kühlem Fahrtwind.

Handschuhe	Art.-Nr.	€
GERMAS „MAXX“, schwarz, S-XXL	65001	35,00
HEBO Neopren, schwarz, M-XL	HR12110	39,00
PROGRIP Motard Short, schwarz, S-XL	PG40181	69,00
PROGRIP Summer Scooter, schwarz, S-XL	PG40111	29,00

Kollektionswechsel möglich – aktuelle Handschuhe auf:
www.sip-scootershop.com!



HR12110

Hebo

GERMAS



65001 PG40181 PG40111 AC187146

PROGRIP

Fahrzeugsicherung

Immer häufiger erfahren wir aus Foren, dass Rollerfahrer Opfer von Diebstahl werden. Aus diesem Grund haben wir unser Fahrzeugsicherungsprogramm immens erweitert, um euch optimal vor Langfingern zu schützen.

Alarmanlage Universal 12V – kleine kompakte und extrem laute Alarmanlage mit vielen Gimmicks wie Fernstart, Suchfunktion uvm. Die Anlage wird über den universellen, im Lieferumfang enthaltenen Kabelbaum, einfach an den orig. Kabelbaum angeschlossen. Über eine Fernbedienung (2 Stck. im Lieferumfang) wird die Anlage geschaltet. Verwendung nur für Fahrzeug mit 12-Volt Batterie.

Sicherheitsschlosskette RMS – massive Edelstahl-Kette in 110mm Länge. Hochwertiges Schloss im Lieferumfang. Kleine Packmaße!

Sicherheitsschloss ARTAGO Practic Cap – das Practic Cap Schlosssystem wurde speziell für Roller entwickelt. Die Grundplatte wird unter die Sitzbank geschraubt, eine spezielle diebstahlsichere Kette fixiert das Fahrzeug bei eingeschlagenem Lenker. Hierfür wird eine klemmbare Aufnahme (ähnlich wie bei Lenkungsdämpfer) in das Lenkerende montiert. Bei nicht Bedarf wird die Kette im Fußraum unter die Sitzbank praktisch verstaut.

Fahrzeugsicherung	Art.-Nr.	€
Alarmanlage Universal, 12-Volt	AC187146	47,00
Sicherheitsschlosskette RMS, 140x5cm	R28800	28,00
Sicherheitsschloss ARTAGO Practic Cap *	727CAP	74,00

* für Vespa 50-125/PV/ET3/ PX80-150/ VNA/VNB/VBB/T4/GT/GTR/ TS/ Sprint/ Sprint Veloce/ 200 PE/PX/Lusso



R28800

727CAP



Sturmhauben/ Mützen/ Halswärmer

Mützen und Halswärmer sind ein nützliches Reisezubehör. Wir haben hier auf das Material geachtet: Micropile und Coolmax bestehen aus synthetischen Stoffen und sind atmungsaktiv wie auch wasserabweisend.

Sturmhaubeen/ Mützen/ Halswärmer	Art.-Nr.	€
Halswärmer GERMAS „Micropile“, schwarz	D1996218	15,00
Sturmhaube „Coolmax“, schwarz	9522000	9,00
Sturmhaube „Baumwolle“, schwarz	9521000	6,00
Mütze DAINESE „Baumwolle“, schwarz, dehnbar	D1996217	15,00

Weitere Halstücher bei Bekleidung oder auf:
www.sip-scootershop.com!


9522000


9521000


D1996218


D1996217

Nierengurt & Rückenprotektor

Rückenprotektoren DAINESE – Außenplatten aus Polypropylen mit gelochter Netzstruktur – PE thermogeformt – regulierbarer Ledergurt – in verschiedenen Längen erhältlich

Rückenprotektor PROGRIP – flexible Außenschale aus Polypropylen – leicht wattiert – Taillengurt mit Klettverschluss

Nierengurt – unsere Uni Nierengurte erfüllen ihren Zweck und sind in Preis/Leistung unschlagbar. Eine sehr hochwertige Verarbeitung findet man bei DAINESE – hält ein Leben lang!

Nierengurt & Rückenprotektor	Art.-Nr.	€
Rückenprotektor DAINESE, lang, schwarz, M-L	D1875666	71,00
Rückenprotektor DAINESE, kurz, schwarz, M-L	D1875665	67,00
Rückenprotektor PROGRIP, kurz, schwarz, M-L	PG550003	67,00
Nierengurt UNI, schwarz, S-XXL	9525	15,00
Nierengurt DAINESE, schwarz, S-XL	D1875611	25,00


D1875611


9525




D1875666


PG550003






D1875665

D1875611



SIP09500

SIP-TIPP Passt auch auf Vespa PX mit Flyscreen!

Faltgarage/ Scootercover

Wer keinen geeigneten Unterstellplatz für sein Fahrzeug hat, greift notgedrungen auf eine Faltgarage zurück. Hierbei hat man die Wahl zwischen wetterfesten Faltgaragen und welchen, die nur als Staubschutz dienen. Wärmstens können wir euch unsere hauseigene SIP Faltgarage ans Herz legen. Diese ist nicht nur unschlagbar günstig, das eingebaute Nummernschildfenster vermeidet auch Probleme mit der Rennleitung wenn das Fahrzeug auf öffentlichem Grund geparkt wird!

Faltgaragen/ Scootercover	Art.-Nr.	€
SIP, schwarz/silber, Größe: L, wetterfest	SIP09500	19,00
AWA, schwarz/silber, Größe: L, wetterfest	20403200	38,00
VESPA, schwarz, Größe: L, wetterfest	PI602738M	76,00
VESPA, schwarz, Größe: M, wetterfest	PI602776M	75,00
SCOOTERCOVER, silber, Größe: XL, wetterfest	20405000	40,00
VESPA, blau, Größe: L, nur Staubschutz	20403000	73,00


20403200



PI602776M



20403000


20405000

Größentabelle Faltgaragen

TECH TIPP

Größe	Maße	Beschreibung
M	Bis 75 cm	Passt perfekt für Fahrzeuge bis Vespa PX/ Smallframes/Oldies, jedoch nur ohne Zubehör!
L	Bis 110 cm	Kann für Fahrzeuge bis Vespa PX mit Top Case verwendet werden. Ab Vespa GTS ist die Montage von Zubehör nicht mehr möglich.
XL	Bis 120 cm/wide	Hat man ein Topcase und ein Windschild montiert, empfehlen wir diese Größe. Jedoch unter Einhaltung der Fahrzeuglänge.

Heizgriffset SAITO

12 Volt mit 3 Heizstufen

Für 22/25mm metrische Lenker, Heizschalter mit 3 Heizstufen (Start: 40W/ High: 20W/ Low: 10W) und Kontrollleuchte, inkl. allen benötigten Montagematerialien und Bedienungsanleitung, Grifflänge 13,5cm, Maße Heizschalter: 4,5x3,5x4,5cm

Kinderhelm	Art.-Nr.	€
Heizgriffset SAITO	63010000	65,00


63010000

Nützliches Reisezubehör

Hier haben wir für euch nützliches Reisezubehör untergebracht. Die 60-Liter Gepäckrolle ist komplett wasserdicht und unverzichtbar auf längeren Reisen. Und wer sein Fahrzeug passend absperren möchte, der sollte auf die RMS Sicherheitsschlosskette aus Edelstahl zurückgreifen.

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Bremsscheibenschloss mit Tasche	759960	10,00
Gepäcknetzspinne, 40x40cm	1095490	7,00
Gepäckrolle, 60 Liter, schwarz, wasserdicht	71501600	31,00
Gummiexpander, 80cm	23560530	3,10
Pannenspray, 300ml, Reifenpilot	8105100	12,90
Sicherheitsschlosskette RMS, 140x5cm	R28800	28,00
Verbandtasche DIN Zweirad	90510000	9,95


71501600



90510000



8105100


759960


23560530



R28800


1095490



Accessoires Kids

Früh übt sich

Das haben wir uns auch bei unserem eigenen Nachwuchs gedacht und setzen unsere Kinder nur auf ausgewählte Kinderroller! Besonders das „Wespe“ Laufrad ist sehr beliebt und verschwindet nicht so schnell in der Ecke, sondern wird standesgemäß neben Papas Vespa in der Garage geparkt! Und für die nächste Tour mit Kind sollten der Kindersitz und der passende Helm für Kids nicht fehlen.

Laufrad Wespe natur, Holz

Dieses **Laufrad**, im Design an eine alte „Vespa“ angelehnt, kann mit 2 Schrauben stufenlos in der Höhe verstellt werden. Ist somit optimal auf die Größe des Kindes einstellbar. Wartungsfreie Lager und die Luftbereifung sind ein weiteres Plus und sorgen für perfekten Fahrspaß. Für kleine Kids ab 2 Jahren ist das ein optimaler Start, um die Kleinen an Zweiräder zu gewöhnen. Besonders stabil durch Multiplex- und Buchenholz, Reifen und Griffe aus Gummi, höhenverstellbarer Sitz. Der begrenzte Einschlagwinkel verhindert Stürze. Alles in Allem ist es ein perfektes 2-Rad, um den Kids dabei zu helfen, ein Gefühl für die Balance und das Gleichgewicht zu bekommen.

Laufrad Wespa natur, Holz	Art.-Nr.	€
Kinderroller/Laufrad „Wespe“	14207000	109,00



14202101

14202100











14207000

Kinderroller PEG PEREGO

12-Volt-**Kinderroller** im Stil einer Vespa GT (Granturismo) vom italienischen Marken-Hersteller **PEG-PÉREGO**. Der ultimative Fahrspaß für alle kleinen Roller-Fans inkl. 6V Batterie und 220/230V Ladegerät! Der Roller bietet eine Vielzahl von Interaktionsmöglichkeiten: Motorsound, Frontlicht, Blinker, Hupe. Mit Stützrädern für optimale Stabilität, Karosserie mit geschlossenem Boden, Räder mit Gummiprofil, Rückspiegel und Handschuhfach. Fahrdauer ca. 1 Stunde, Geschwindigkeit ca. 4 km/h, Steigung ca. 5%, geeignet für Kinder von ca. 2-5 Jahren, CE-EN71-TÜV geprüft.

Kinderroller PEG PEREGO	Art.-Nr.	€
Kinderroller Peg-Pérego Vespa GT	14202100	229,00
Kinderroller Peg-Pérego Vespa GT WINX	14202101	249,00
Schutzhelmset Peg-Pérego	14206001	59,00

Kinderroller/ Laufrad Scooter

Dieses **Laufrad** besteht aus einem vollverkleideten Metall-Rohrrahmen und ist für Kinder ab ca. 1 1/2 Jahren geeignet. Mit den breiten Rädern (10cm + 15cm) steht der „Roller“ stabil und sinkt auf weichem Untergrund, wie z.B. Rasen, nicht ein.

LxBxH: 64cm x 42cm x 56cm, Sitzhöhe ca. 30cm

Kinderroller / Laufrad Scooter	Art.-Nr.	€
Kinderroller/Laufrad Scooter, rot	14205000	57,00
Kinderroller/Laufrad Scooter, schwarz	14206000	57,00



14207100

Kinderhelm

LS2 Blade – Universell einstellbarer Kinder Integralhelm. Visier geprüft und kratzfest. Durch verschieden mitgelieferte Innenfutter lässt sich die Größe von S bis L (child size) einstellen!

Streetfighter - Passend zu unseren Bandit Streetfighter Helmen haben wir jetzt auch fiese **Integralhelme** von **STREETFIGHTER** für unseren Rollernachwuchs im Programm. Material: ABS, ca. 1480 g, Visier kratzfest in klar, ECE 22.05

PIAGGIO Vespa Italien - Klassischer leichter **Jethelm für Kinder** aus dem Hause **PIAGGIO**. Gesichert wird der Helm durch einen Kinnriemen mit sicherem Ratschenverschluss Mechanismus. Das Motiv „Italien“ Style ist auch als Erwachsenen Helm erhältlich!

Kinderhelme	Art.-Nr.	€
LLS2 Blade, schwarz, 1250gr, Größe einstellbar	LS3754512M	119,00
Streetfighter schwarz, 1480gr, XXS-L*	10953	59,00
PIAGGIO Vespa „Italien“, 1200gr, XS-L**	605311M	99,00

* XXS=50cm, XS=51cm, S=52cm, M=53cm, L=54cm
** XS=50cm, S=52cm, M=54cm, L=55cm

Bei Bestellung die Größe an die Art.-Nr. anhängen!



14205



14206

Kinder Schaukel Vespa JIP

Brummm.... Brummm!! Mit dieser schönen **Schaukelvespa** aus Echtholz lässt sichs stilvoll durchs Wohnzimmer brausen. Und auch wenn die Vespa gerade nicht benutzt wird, macht sie optisch ne Menge her. Sehr liebevoll aus Holz verarbeitet und verschraubt ist dieses Spielzeug das Richtige für kleine Scooterists von 1-3 Jahren. Maße: 620x240x400mm!

Kinder Schaukel	Art.-Nr.	€
blau, Holz, 620x240x400mm	14207100	49,00
pink, Holz, 620x240x400mm	14253100	49,00

LS3754512



10953



605311M



T-Shirt SIP „Classic“, für Kids

Das Erfolgsmotiv „Classic“ nun auch auf hochwertigen FROOT OF THE LOOM Kindershirts. Shirts nach Ökotex Standard! 100% Baumwolle.

Größenangabe: XS=104, S=116, M=128, L=140, XL=152

Bei Bestellung die Größe an die Art.-Nr. anhängen!

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
T-Shirt SIP „Classic“, anthrazit, XS-XL	952000	12,90

Kinderbuch Enricos Vespa

Wenn Piaggio in den 50er Jahren ein **Kinderbuch** publiziert hätte, dann hätte es wohl so ausgesehen wie „Enricos Vespa". Ein spannendes Kinderbuch das von Enricos Traumreise durch Europa erzählt – natürlich auf seiner Vespa.

Kinderbuch Enricos Vespa	Art.-Nr.	€
italienisch/ deutsch	98875100	24,90
englisch/ französisch	98875300	24,90



14207101



14203000

TÜV geprüft



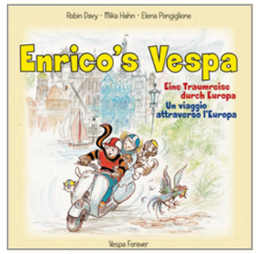
95541000



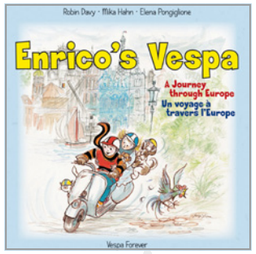
95532000



952000



98875100



98875300

Kindersitz

Fußraum – klappbarer Kindersitz für den Fußraum aller Vespa Largeframes. Wird an der vorderen Sitzbankaufnahme angeschraubt und kann bei Bedarf entweder auf- oder zugeklappt werden. Da freut sich unser Nachwuchs, wenn er bei der nächsten Ausfahrt mehr sieht, als nur Papas Rücken.

STAMATAKIS Sitzbank – geeignet für Kinder von ca. 3 - 8 Jahren (14 bis 30kg) TÜV-geprüft, eintragungsfrei, sicher und bequem, einfache und schnelle Montage, Diebstahlsicher durch Sitzbankverriegelung, witterungsbeständig, Made in Germany, patentiert!

Kindersitz	Art.-Nr.	€
Fußraum für Vespa 125 VNA/VNB/GT/GTR/ Super/TS/150 VBA/VBB/GL/Sprint/V/Super/T4/ PX80-200/PE/Lusso/ 98/MY, schwarz, Kunstleder, L= 165mm, B=130mm, H=80mm, klappbar§	14207101	35,00
Stamatakis für Sitzbank für alle Vespa Modelle	14203000	179,00

Baby Accessoires

T-Shirts, Longsleeves und Strampler für Baby und Kinder-Vespisti unter www.-sip-scootershop.de, z.B

Kinder Accessoires	Art.-Nr.	€
Longsleeve, pink	95541000	9,50 €
Strampler, blau	95532000	12,30 €
T-Shirt	952000	12,90 €





Der Wolf im Schafspelz

Magnus /// 31 Jahre /// Oslo /// Norwegen

Magnus Mutter strickt. Und das aus Leidenschaft. Und so kam der Norwegerin eines Tages die Idee ein schönes Wollkleid für die 1963er Vespa GL ihres Sohnes zu stricken.

„I half-jokingly challenged my mum to do it as a „guerilla knitting" project. And so she did. I thought it was so cool I had to ride around with the knitwear, because that's what makes this scoot special."

Unter diesem Deckmantel verbirgt sich ein vintage grüner Sport-Tourer, mit dem der 31jährige Fotojournalist seit der Entstehung vor drei Jahren etwa 17000km quer durchs Land zurückgelegt hat. Das Setup kann sich wirklich sehen lassen, denn der 200er PX-Motor bringt es dank der 60mm Mazzuchelli Langhubwelle und Pinasco Zylinder auf ansehnliche 225ccm und ermöglicht durch das 28mm PHBH-Vergaserkit in Verbindung mit der JL-Auspuffanlage auch lockere Sprints auf der Landstraße. Sowohl das Motorgehäuse als auch der Zylinder samt Kopf wurden überarbeitet und erreichen rund 20PS. Die Bremsanlage in Form einer vollhydraulischen Grimeca Scheibenbremse und das Bitubo/Paioli-Fahrwerk wurden der deutlich höheren Leistung angepasst und ermöglichen sicheres Cruisen. Man darf also gespannt sein, wo der Wolf im Schafspelz noch überall auftaucht...

Für die Vespa World Days in Gjörvik/Oslo sind nun auch Neuerungen am Pelz der Vespa geplant. Nach etlichen Kilometern im Regen ist die Strickhülle etwas locker geworden und auch weitere Teile der GL sollen verkleidet werden, sofern Magus Mutter die Wolle nicht ausgeht.











Allgemein Helme

Kopfschutz ist Pflicht – warum nicht mit Stil?

Unser Helmsortiment umfasst ausgewählte Hersteller und Helme, die nicht an jeder Ecke zu finden sind. Angefangen bei Bandit Jethelmen aus Berlin bis hin zu originalen VESPA Helmen aus Italien. Auf den folgenden Seiten findest du mit Sicherheit deine passende Kopfbedeckung für die nächste Rollersaison!



605139U



605139I

Jethelm VESPA mit ECE-Norm

Der **Jethelm** aus dem Hause **VESPA** überzeugt mit hochwertiger Qualität.

Ausstattung: Klickschnellverschluss mit Leder Kinnschoner, Helmschale aus Polycarbonat, antiallergenes Velours Innenfutter, Prüfung nach ECE-22/05!

Helme werden mit Aufbewahrungssack geliefert.

SIP-COMMUNITY User Vonmai: „Einfach nur geil. Hammer geile Optik. Der Helm ist wunderschön und toll verarbeitet. Originaler geht der Look gar nicht mehr!!!"

Jethelm VESPA	Art.-Nr.	€
Vespa „Italien",XS- XL	605139I	99,00
Vespa „UK", XS-XL	605139U	99,00

Weitere Vespa Helme auf **www.sip-scootershop.com**
Bei Bestellung einfach die Größe an die Art.-Nr. anhängen.





Größentabelle in cm Jethelm VESPA	
XS	56
S	57
M	58
L	59
XL	60

Jethelm BANDIT

BANDIT Helme werden seit 1996 in einem aufwendigen Herstellungsprozess aus Fiberglas GFK gefertigt. Im Vergleich zu Helmen anderer Hersteller sind BANDIT Helme von besonders robuster Qualität, vorallem die Helmschale und das Visier! Für das Innenfutter verwenden die Berliner einen einzigartigen Baumwollstoff der angenehm zu tragen und wesentlich hochwertiger ist, als bei anderen Herstellern.

Die Form der Jethelme ist, Wasserkopf-Syndrom vermeidend, klassisch schlank geschnitten. Der enganliegende Helm schützt optimal vor Zugluft ohne spürbare Druckstellen.

Wer es noch sportlicher und kleiner haben möchte sollte auf den BANDIT Sky Jet zurückgreifen - ein echt scharfes Gerät!

SIP-COMMUNITY SIP Community User jansotter: „klassischer Vespa Helm! Optisch ein Hingucker, passt zu alt und neu...".

Jethelm BANDIT	Art.-Nr.	€
„777", Größe XS-XXL	10650	85,00
„Classic Jet", Größe XS-XL	107000	85,00
„Jet Star", schw./ silber Stern, Größe: XS-XL	10690	85,00
„Jet", mattschwarz, Größe: XS-XXL	10620	76,00
„Lady Jet", Leopardenfell, Größe: XS-L	10670	85,00
„Sky Jet", mattschwarz, Größe: XS-XXL	10621	66,00
„Race Jet", schw. / orange, Größe: S-XXL	107001	85,00

Lieferung erfolgt inkl. Sonnenschild und Aufbewahrungssack. Bei Bestellung einfach die Größe an die Art.-Nr. anhängen.

Visiere für BANDIT & 70ies Jethelm

Visiere	Art.-Nr.	€
„Bubble", klar/gelb/getönt/grün	1097	22,00
„Shorty", gelb/getönt/klar	1097	22,00
„70ies small", klar	109831	15,00



10970



10970



109831



Sebastian, SIP beantwortet:

ECE Norm für Helme?

Nach der zweiten Ausnahmeverordnung zur StVO vom 19. März 1990 dürfen Kraftrad Schutzhelme, die nicht in amtlich genehmigter Bauart ausgeführt sind, weiter verwendet werden. Es dürfen somit auch Helme im Straßenverkehr verwendet werden, die nicht der ECE-Norm entsprechen. Lediglich Helme, die keine ausreichende Schutzwirkung im Straßenverkehr gewähren, wie z.B. Bau-, Feuerwehr- oder Stahlhelme, sind nicht zugelassen.



107001





107001



Sonnenschild BANDIT
schwarz, Jethelm
Art.-Nr. 10961000
6,50 €



10621



10650



10690



10620



10670

107000

Größentabelle in cm Jethelm BANDIT	
XS	52/53
S	54/55
M	56/57
L	58/59
XL	60/62, schmal
XXL	60/62, breit

Jethelm BANDIT Metal Flake

Oldschool und Retro Design ist ja schon seit einiger Zeit schwer angesagt. Passend hierfür liefert nun auch Bandit Helmets aus Berlin die ideale Kopfbedeckung. Der Bandit „Metal Flake Jet" ist nicht nur bezahlbar, sondern auch aus Fiberglas in perfekter Qualität gefertigt. Die groben silbernen Metalflakes wurden in einem speziellen Verfahren eingearbeitet. Das Ergebnis ist ein großartiger und einzigartiger Jethelm für stylische Rollerfahrer.

Jethelm Metal Flake	Art.-Nr.	€
„Metall Flake Jet", silber, 850gr, XS-XXL	10610	109,00



10610

Jethelm BANDIT ECE Jet

Für Länder, in denen eine ECE Kennung unverzichtbar geworden ist, bietet der Berliner Helmhersteller BANDIT nun eine ECE-konforme Lösung in einer überzeugenden Qualität und zu einem fairen Preis an. Im Vergleich zu anderen BANDIT Jethelmen ist zwar die Fiberglass Außenschale etwas größer geworden, dies beeinflusst jedoch nicht das klassische zeitlose Design. Qualität findet man auch in der Innenausstattung, welche an den sichtbaren Stellen aus Alcantara und Kunstleder besticht. Ein gelungenes Finish setzt die Chromumrandung der Helmschale, sie gibt dem „ECE Jet" den allerletzten Retro-Feinschliff!

Jethelm ECE Jet	Art.-Nr.	€
„ECE Jet", silber, XS-XL	107005	99,00

107005



Jethelm BANDIT Design Jet

Zwar nicht klassisch aber dennoch elegant ist der BANDIT „Design Jet". Ein sehr leichter Alltags Halbschalen-Helm mit klappbarem Visier, welches bei Bedarf auch demontiert und durch eine getönte Lösung ersetzt werden kann. Der Name „Design Jet" hält was er verspricht: Die Außenschale wurde mattschwarz lackiert und dezente Eye-Catcher wie die seitlichen Deutschland-Flaggen oder ein Rennstreifen platziert. Das Innenfutter überzeugt und verleiht dem Helm in Verbindung mit seinem geringen Gewicht einen angenehmen Tragekomfort. Ein wirklich gelungener Rollerhelm. Natürlich ECE 22-05 geprüft!

Jethelm Design Jet	Art.-Nr.	€
„Design Jet", mattschwarz, 1050gr, XS-XL	107003	99,00

107003



Größentabelle in cm Jethelm BANDIT	
XS	52/53
S	54/55
M	56/57
L	58/59
XL	60/62, schmal
XXL	60/62, breit

Jethelm VESPA „PXential"

Mit dem **„PXential" Jethelm** bietet **VESPA** die passende Kopfbedeckung zur neuen PX Serie an. Der Helm ist im Vergleich zur Bandit Reihe zwar etwas breiter geschnitten, das klassische-sportliche Design lässt diese Kleinigkeit jedoch schnell wieder vergessen. Die vielen Gimmicks wie jeweils ein Vespa Schriftzug auf der Vorder- und Rückseite, ein seitlicher Strichcode in Italien Farben mit den Koordinaten der Vespa Geburtsstätte (Pontedera), ein seitlicher Kinn-Schnellverschluss, große Kunstlederlasche im Nacken, um z.B. eine Fahrerbrille zu befestigen und ein anti-allergenes Innenfutter machen diesen Helm zum idealen Begleiter für alle VESPA Fans - egal auf welchem Fahrzeug! Helmschale aus ABS, Made in Italy, 950gr, Prüfnorm ECE 22.05!

Jethelm Pxential	Art.-Nr.	€
blau	6054702	99,00
schwarz-glänzend	6054701	99,00
schwarz-matt	6054704	99,00
weiß	6054703	99,00

Bei Bestellung die Größe an die Bestellnummer anhängen!

6054704



Größentabelle in cm Jethelm Pxential	
XS	52/54
S	55/56
M	57/58
L	59/60
XL	61/62

6054703



6054702



6054703





Jethelm 70ies

SeventiesHelmets

Metalflake Style oder Uni Farben

70´s Helmets ist eine kleine Firma im Norden Italiens, die Retrohelme in Handarbeit herstellt. Die Helme sind der Form der japanischen KUNOH **Rennsporthelme** aus den späten 60ern nachempfunden: Schlank und enganliegend.

Das Innenpolster ist bequem und passt sich gut an. Windgeräusche ade, selbst bei Tempo 150+! Der Helm ist aus GFK, die Metallglitter sind in die Feinschicht eingearbeitet. Verschiedene Visiere können durch Druckknopf angebracht werden. Ein Minivisier ist im Lieferumfang dabei.

Jethelm 70ies Metalflake

Jethelm 70ies Metalflake	Art.-Nr.	€
blau-metalflake, Größe: XS-XL	10500	209,00
gold-metalflake, Größe: XS-XL	10530	209,00
grün-metalflake, Größe: XS-XL	10510	209,00
hellblau-metalflake, Größe: XS-XL	10560	209,00
lila-metalflake, Größe: XS-XL	10570	209,00
orange-metalflake, Größe: XS-XL	10550	209,00
rot-metalflake, Größe: XS-XL	10540	209,00
silber-metalflake, Größe: XS-XL	10520	209,00

Lieferung erfolgt inkl. Sonnenschild und Aufbewahrungssack. Bei Bestellung einfach die Größe an die Art.-Nr. anhängen.

10500



10530



10510



10520



10560 10570 10540 10550



Jethelm 70ies Uni Farben

Jethelm 70ies Uni Farben	Art.-Nr.	€
blau, Größe: XS-XL	10505	209,00
british-gacing-grün, Größe: XS-XL	10635	209,00
gelb, Größe: XS-XL	10625	209,00
orange, Größe: XS-XL	10555	209,00
rot, Größe: XS-XL	10545	209,00
schwarz, Größe: XS-XL	10585	209,00
weiß, Größe: XS-XL	10595	209,00

Lieferung erfolgt inkl. Aufbewahrungssack und Minivisier. Bei Bestellung einfach die Größe an die Art.-Nr. anhängen.

Weitere 70ies Helme in abgefahrenen Farben auf
www.sip-scootershop.com

Größentabelle in cm Jethelm 70ies	
XS	52/54
S	55/56
M	57/58
L	59/60, schmal
XL	59/60, breit

SeventiesHelmets

10555



10505



10625



10595



10545



10585





Halbschalenhelm VESPA Vintage

Die Schalen der **VESPA VINTAGE** Helmserie sind aus GFK Glasfaser gefertigt. Das Innenmaterial, wie auch der Kinnriemen aus Leder verleihen einen angenehmen Tragekomfort. Durch Zugbänder lässt sich der **Helm** auf alle Größen einstellen! Auf der Front findet man bei allen Modellen ein schönes PIAGGIO Logo.

Halbschalenhelm VESPA Vintage	Art.-Nr.	€
grau, Uni-Größe	610003M1	229,00

Bei Bestellung die Größe an die Art.-Nr. anhängen!





Jethelm ECO

Für den schmalen Geldbeutel führen wir ECO **Helme** im Programm. Alle **Jethelme** sind ECE geprüft und überzeugen durch ein perfektes Preis/Leistungsverhältnis!

Jethelm ECO	Art.-Nr.	€
„TNT“, schwarz-matt, Größe: S-XL	AC441756	49,00
„Roma“, mit Visier, schwarz-matt, Größe: S-XL	10610	49,00

Bei Bestellung die Größe an die Art.-Nr. anhängen!





Größentabelle in cm DAVIDA	
S	54/57
M	58/60
L	61/64

Halbschalenhelm DAVIDA

Seit Mitte der 70er Jahre ist **DAVIDA** der Hersteller für klassische Helme. Die flach gewölbten **Rennfahrerhelme** der 50er Jahre sind die bekanntesten Halbschalen auf dem Markt. Die Schalen sind aus GFK handgefertigt, das Innenfutter aus Leder mit Baumwollbändern verstärkt.

Traditionelle Materialien und Techniken machen aus dem DAVIDA Classic einen Helm von außergewöhnlich hoher Qualität. Ein Muss für jeden, der es mehr klassisch mag!

Nicht lagernde Helme haben eine Lieferzeit von ca. 20 Tagen ab Bestelldatum.

Halbschalenhelm DAVIDA	Art.-Nr.	€
einfarbig, cream, Lederfarbe: schwarz, Größe S-L	60113	249,00
einfarbig, cream, Lederfarbe: braun, Größe S-L	60513	249,00
2 Tone Deluxe, schwarz karriert, Größe: S-L	60270	249,00
2 Tone Deluxe, rot/grün/weiß, Größe: S-L	60290	239,00
2 Tone Deluxe, weiss/schwarz/rot, Größe: S-L	60410	249,00
2 Tone Deluxe, rot/grün/weiß/gold, Größe: S-L	60490	269,00

Bei Bestellung die Größe an die Art.-Nr. anhängen!

Weitere DAVIDA Helme auf www.sip-scootershop.com









Fliegerbrille

Diese Brillen bzw. Fliegerbrillen können als Helmbrillen genutzt werden und dienen als alternatives Visier für Jet- oder Halbschalenhelme. Sie werden einfach über den Helm gezogen!

PIAGGIO Vintage – schöne Fliegerbrille mit seitlichem Vespa Schriftzug! Top Qualität.

AVIATOR Retro Standard – verstellbaren Nasensteg, elegante, schmale Version. Die Rahmenfarbe ist gunmetal.

AVIATOR Retro Flieger – besitzt eine durchgehende Lederauflage. Die Rahmenfarbe ist chrom mit brauner oder schwarzer Lederauflage.

Fliegerbrille	Art.-Nr.	€
PIAGGIO Vintage, schwarz/grau	PI605476	69,00
Aviator „Retro Flieger“, braunes Leder, chrom	67065000	125,00
Aviator „Retro Flieger“, schwarzes Leder, chrom	67064000	125,00
Aviator „Retro Gunmetal“, braunes Leder, chrom	67001000	125,00
Aviator „Retro Gunmetal“, schwarzes Leder, chrom	67002000	125,00









Jethelm LS2

Der spanische Helmhersteller **LS2** produziert seit 10 Jahren hochwertige **Helme** zu fairen Preisen. Durch die hauseigene Produktion findet sich im LS2 Sortiment für jeden Zweiradfahrergeschmack der passende Helm. Wer denkt, billig sei nicht gut, der irrt sich bei LS2 gewaltig – die Spanier verstehen es, ihre Produkte in einer überragenden Qualität zu konkurrenzlosen Preisen anzubieten

Freeway: 1400 gr (+/- 50gr), GFK/Carbon Helm, quick Release Öffnungssystem, spezielles Innenfutter für hygienischen Gebrauch (waschbar), Anti Fog Polycarbonat-Visier mit mehreren Einstellungen und kratzfester Oberfläche (Demontage ohne Werkzeug möglich)

Rocket Fashion: 1000 gr (+/- 50gr), bruchfester-hochdruck-tiefgezogener Kunststoff, Quick-Release-Öffnungssystem, spezielles Innenfutter für hygienischen Gebrauch (waschbar), Anti Fog Polycarbonat-Visier mit mehreren Einstellungen und kratzfester Oberfläche (Demontage ohne Werkzeug möglich)

Cruiser: 1100 gr (+/- 50gr), bruchfester-hochdruck-tiefgezogener Kunststoff, Quick-Release-Öffnungssystem, spezielles Innenfutter für hygienischen Gebrauch (waschbar), braunes Kunstleder, Anti Fog Polycarbonat-Visier mit mehreren Einstellungen und kratzfester Oberfläche (Demontage ohne Werkzeug möglich)

Jethelm LS2	Art.-Nr.	€
Freeway, weiß, S-XL	LS5521002	129,00
Cruiser, weiß, XS-XL	LS5363102	129,00
Rocket Fashion, aquablue, XS-L	LS5593022	95,00
Rocket Fashion, pink, XS-L	LS5593046	95,00

Bei Bestellung die Größe an die Art.-Nr. anhängen!





Helm Bandit XXR und Bandit Fighter

Keine langweiligen Integralhelme, die ihr in jedem Supermarkt bekommt, sondern richtige Fighter-Helme, wie sie in der Motorrad- und Blechrollerszene beliebt sind.

Bandit XXR: Der berühmteste BANDIT. Beliebt in der Fighter- und Streetracerszene. Schmales Visier für böse Optik! Fiberglas, Klickschnellverschluss, getöntes, beschlagfreies Visier, homologiert nach US Norm FMVSS.

Bandit Fighter: Neu entwickelter Helm in einem Pro-Design, 3mm Visier, neu entwickelte Visierrastung, herausnehmbares Innenfutter, geprüft nach ECE Norm 22-05.

Helm Bandit Integral	Art.-Nr.	€
XXR, schwarz-glänzend, Größe: S-XL	10950	289,00
XXR, schwarz-matt, Größe: S-XL	10930	289,00
XXR, weiss, Größe: S-XL	10900	289,00
XXR, schwarz-orange: S-XL	10950	289,00
Fighter, schwarz-glänzend, Größe: S-XL	10951	129,00
Fighter, schwarz-matt, Größe: S-XL	10903	129,00
Fighter, weiss, Größe: S-XL	10904	129,00

Bei Bestellung die Größe an die Art.-Nr. anhängen!
Ersatzvisiere für Bandit XXR auf **www.sip-scootershop.com**

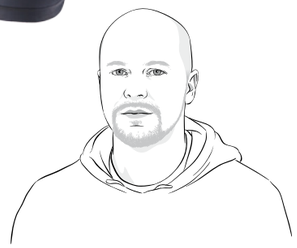


10930

BANDIT Helmets

Joscha, SIP beantwortet:

Woran erkenne ich, dass mein Helm passt?



Damit ein Helm seine Funktion bei einem Sturz auch optimal ausführen kann , muss dieser stramm und enganliegend sitzen. Hierbei darf dieser jedoch keinen zu hohen Druck auf Stirn und Schläfe ausüben, dadurch bekommt man mit der Zeit Kopfschmerzen. Ein gutes Hilfsmaß ist, die Zeigefinger die Schläfe entlang zu führen. Ohne Druck darf man hier maximal bis zu den Schläfen kommen! Integralhelme können am Unterkiefersogar so eng anliegen, dass beim Tragen ein leichter Fisch- bzw. Botoxmund entsteht.



Visier Bandit XXR
dunkelbraun
Art.-Nr.: 109730
46,00 €



10950



10900



10951



10903

Sebastian Bauch – Ex-SIP-Azubi – DSSC Fahrer

Shooting-Star!

Als Drag Racing Neuling fuhr Sebastian 2010 in der deutschen Scooter Sprint Serie (DSSC) auf den 2. Platz in der Jahreswertung. 2011 krönte er seine überdurchschnittliche Abschlussprüfung mit dem Gewinn der TOP CLASS Sprinter Klasse.

Sein Bestergebnis waren 6,66 Sekunden für die Wettkampfdistanz über 150 Meter. Bei Zieleinfahrt hatte Sebastian stolze 130 Km/h auf seinem Tacho stehen! Dabei sitzt er auf einer Alu-Sprintleiter mit einem Gesamtgewicht von 40 KG mit Motor. Voran getrieben wird der SIP/Malossi Sprinter von einem 86ccm Big Bore Motor mit 26 PS.

Sein einziger Schutz wenn er 30cm über den Boden mit 130 km/h dahinfliegt >> sein MALOSSI Kombi und der Bandit XXR Helm in weiß.



Helm
Malossi Cafe Racer, Größe S-XL
Art.-Nr. M4114696
139,00 €

SYDNEY

33° 51' S | 151° 12' O

Café Gasoline Motoscooter Australia



Begonnen hat alles 1999, Jason und ein paar Freunde sind mit einem Truck durch Australien gefahren und haben alte Vespas gekauft. Im eigenen Hinterhof wurden diese dann liebevoll restauriert, und so kam es wie es kommen musste: Die Nachfrage nach den italienischen Klassikern stieg immer mehr und es entstand GASOLINE AUSTRALIA, spezialisiert auf Restaurationen von klassischen Rollern. Gleichzeitig entstand der GASOLINE SCOOTER CLUB of SIDNEY. Die Mitglieder treffen sich einmal im Monat an den schönsten Plätzen Sidneys und starten zu einer Rundfahrt entlang der grandiosen Küstenstraßen. Dort gibt es dann das traditionelle Auzzie BBQ, ein paar Bier - das übliche Strandleben eben! GASOLINE hat sich bereits in Hollywood einen Namen gemacht und so bekannte Stars wie Russel Crowe (A beautiful mind), Heath Ledger (Nights Tail), Lawrence Fishburn (Matrix) und Toni Collette (The 6th sense) mit alten Vespas ausgestattet.

Jason: »SIP Scootershop ist unsere Quelle für Zubehör und Ersatzteile, denn obwohl die Jungs am anderen Ende der Welt sind, klappen die Lieferungen besser als mit australischen Lieferanten.«

www.gasoline.com.au

GASOLINE AUSTRALIA







Acce
Taschen

VESPA Taschen by FORME

Eigentlich ist FORME seit 1989 für hochwertige Wohndesign Accessoires bekannt. Seit einiger Zeit stellen die Italiener jedoch für VESPA auch schöne Merchandise- und Bekleidungsartikel her. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Egal ob Feuerzeuge in Beinschild-Optik oder T-Shirts aus hochwertigem Material – FORME Artikel überzeugen durch Qualität und Liebe zum Detail. Auf diesen Seiten präsentieren wir euch eine Auswahl an praktischen Taschen aus der FORME-Kollektion. Nicht nur für den kleinen Einkauf, sondern auch fürs Business findet ihr hier das passende Teil - und die Damenwelt kommt auch nicht zu kurz!

Schultertasche FORME - wide

Kunstledertasche für z.B. einen 15" Laptop. Viele praktische Innentaschen - hochwertiger Reisverschluss - mit VESPA Logo.

Schultertasche wide 350x205x110mm	Art.-Nr.	€
rot-beige	VPSB51	45,00
braun-beige	VPSB52	43,00
schwarz-beige	VPSB53	43,00
blau-weiß	VPSB55	43,00
"Vespa", blau/rot	VPSB59	45,00
"Vespa", weiß/grün	VPSB58	43,00
"Vespa", Schwarz	VPSB56	43,00

KAUF TIPP



VPSB52



VPSB51



VPSB53



VPSB55



VPSB59



VPSB58



VPSB56

Schultertasche FORME - high

Schultertasche aus Kunstleder in verschiedenen traditionellen Vespa-Designs. Mit Innentaschen und Reißverschluss mit VESPA Logo.

SIP-COMMUNITY User heckenflitzer:
„Alte Optik, praktisches Innenleben. Super Qualität, topp Inneneinrichtung"

Schultertasche high 260x310x90mm	Art.-Nr.	€
„chequered", blau-weiß	VPSB22	31,00
„chequered", schwarz-weiß	VPSB20	31,00
„Finest Scooter", orange-grün	VPSB25	31,00
„Finest Scooter", schwarz-weiß	VPSB19	31,00
„Vespa 50 Special", blau-beige	VPSB1600	31,00
„Vespa 50 Special", rot-beige	VPSB23	31,00
„Vespa 50 Special", blau-rot	VPSB26	31,00
„Vespa 50 Special", rosa-beige	VPSB27	31,00
„Vespa 125", weiß-gelb-orange	VPSB28	33,00
„Vespa Logo GS150", rot-beige	VPSB1200	31,00
„Vespa Logo GS150", schwarz-beige	VPSB1300	31,00
„Vespa V31", grün-beige	VPSB1500	31,80
"Vespa 50 Special", hellbraun/weiß	VPSB33	32,00
"Vespa V31" weinrot/beige	VPSB32	31,00
"mit kleinen Vespas", weiß/rot	VPSB29	31,00
„Vespa World", weiß/blau	VPSB34	31,00
„Vespa World", weiß/pink	VPSB35	31,00



VPSB15



VPSB13



VPSB12



VPSB25



VPSB19



VPSB26



VPSB23



VPSB22



VPSB20



VPSB27



VPSB33



VPSB32



VPSB29



VPSB34



VPSB35



VPSB28



VPSB1600

forme
EDITORIA DI IMMAGINI



VPSB01



VPSB03

Schultertasche FORME – Borsello synth

Handlicher Borsello aus synthetischem, wasserabweisendem Material. Frontöffnung wird mit Magnet geschlossen.

Borsello 160x210x45mm	Art.-Nr.	€
schwarz	VPSC01	29,00
grau	VPSC02	29,00
khaki	VPSC04	29,00

Schultertasche FORME Messenger Bag

Amtliche **Umhängetasche** aus Kunstleder für alle, die Italien im Herzen tragen. Praktisch im Alltag mit Innentaschen für Visitenkarten und das Mobiltelefon. Reißverschluss mit VESPA Logo!

Messenger Bag 340x260x100mm	Art.-Nr.	€
rot	VPSB01	39,00
grün	VPSB03	39,00

VPSC01



VPSC04

VPSC02

Schultertasche FORME Borsello Leder

Schöne Kunstleder **Tragetasche** mit vielen kleinen Innenfächern. Die Stirnseiten bestehen aus dem identischen Material wie die Griffe der alten Vespa Modelle – gerippt/grau!

Borsello Leder 180x230x55mm	Art.-Nr.	€
blau-weiß	VPSC11	33,00
weiß	VPSC12	33,00
schwarz	VPSC13	33,00



VPSC11



VPSC12



VPSC13



605384M00F

KAUF TIPP

Freizeit-, Sport- und Reisetaschen

Unsere Freizeittaschen eignen sich hervorragend als Sport- oder als kleine Reisetaschen.

PIAGGIO/VESPA – Formschöne Freizeittasche aus Leinen und Leder. Reißverschlüsse und Nähte sind hochwertig verarbeitet. Das VESPA Logo wurde dezent platziert. Praktisch ist der abnehmbare Schultergurt.

FORME – Polyestertasche mit seitlichen Fächern. Vespa Schriftzug aus Metall. Verstärkter Trage- und Schulterriemen.

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
PIAGGIO „Vespa“, 430x280x280, blau	605384M0	99,00
PIAGGIO „Vespa“, 430x280x280, grau	605384M00F	99,00
PIAGGIO „Vespa“, 430x280x280, hellblau	605384M00C	99,00
PIAGGIO „Vespa“, 430x280x280, pink	605384M00P	99,00
FORME „Vespa“, 300x250x600, grün	VPTB02	52,00
FORME „Vespa“, 300x250x600, blau	VPTB03	52,00

Weitere Taschen auf **www.sip-scootershop.com**

Schultertasche FORME – Canvas Bag

Schöne Messenger-Schultertasche aus Leinen/Baumwolle. Der Verschluss ähnelt dem Original Gepäckhaken einer Vespa.

Canvas Bag 300x60x350mm	Art.-Nr.	€
blau, stone-washed	VPCV11	33,00
grau, stone-washed	VPCV12	33,00



VPCV11

VPCV12



605384M0



605384M00C



605384M00P



VPTB02



VPSC22



VPSC24

Schultertasche FORME – Simil Pelle

Der Ferrari unter den FORME Schultertaschen. Wunderschöne Tasche in überzeugendem nostalgischen Echtleder-Imitat. Natürlich mit Echtmetall “Vespa” Schriftzug, gummierten Seitenflächen im Look der Original Vespa Griffe sowie einer Metall-Vespa auf Front und Schulterschoner.

Simil Pelle 260x70x340mm	Art.-Nr.	€
braun	VPSC25	59,00
schwarz	VPSC26	59,00

Aktentasche FORME VESPA

Hochwertige Akten-Umhängetasche mit Vespa Logo und dezenten Eye-Catchern. Neben vielen kleinen Taschen findet man auch ein abschließbares Fach speziell für den Laptop.

Aktentasche 390x300x70mm	Art.-Nr.	€
schwarz, mit Laptopfach	VPTR50	58,00



VPTR50

Schultertasche Forme – iPad

Praktische Tasche für das iPad. Tasche wird mit Zusatztasche fürs Netzteil und Schulterriemen geliefert. Erhältlich in zwei verschiedenen Designs.

iPad-Tasche 210x260x30mm	Art.-Nr.	€
“Vespa Servizio”, rot	VPSD11	32,00
“Vespa 50 Special”, hellblau	VPSD12	32,00



VPSD02



VPSD01

Schultertasche FORME – Tracolla

Besitzen andere **FORME Taschen** nur einen Aufdruck, hebt sich die Tracolla Serie vor allem durch den Echtmetall „Vespa“ Schriftzug ab. Weitere Features sind die gummierten Seitenflächen im Look der Original Vespa Griffe, eine Metall-Vespa auf der Front und angenehme Schulterschoner. Erhältlich sind die FORME Tracolla Schultertaschen in einer „wide“ Version.

Tracolla wide	Art.-Nr.	€
wide, 260x70x340, braun	VPSC22	49,00
wide, 260x70x340, blau	VPSC24	49,00



VPSC25



VPTR03

Cabin Trolley FORME

Business Trolley mit vielen kleinen, liebevoll platzierten Details. Geeignet für Laptop, Akten oder einfach nur als kleine Reisetasche. Natürlich mit Rollen und ausfahrbarem Teleskopgriff.

Trolley 450x370x220mm	Art.-Nr.	€
dunkelblau	VPTR03	98,00
grün	VPTR02	98,00



VPSD11



VPSD12

Laptophülle Forme – wide

Auch der große Bruder des iPad´s bekommt eine neue Laptop Hülle mit Schulterriemen. Erhältlich in zwei verschiedenen Designs.

Laptophülle 340x260x40mm	Art.-Nr.	€
“Vespa Servizio”, rot	VPSD02	35,00
“Vespa/ the world´s finest scooter”, hellblau	VPSD01	32,00



Allgemein Bekleidung

Bella VESPA auch am Körper! T-Shirts, Kappen, Regenponcho - für denjenigen der seine VESPA nicht nah genug bei sich haben kann führen wir ein breites Sortiment an original VESPA Klamotten. Alle Produkte sind hochwertig, besitzen schöne Designs und wurden zum Teil in Zusammenarbeit mit FORME hergestellt.



605235



605270

Halstücher VESPA – Unisex

Halstuch VESPA Klassik & Modern - 100% Polyester, mit Vespa Logo, Maße 60x60, in 7 versch. Farben erhältlich!

SIP-TIPP Halstücher – aus 100% Polyester, Maße: 60x60cm

Halstücher VESPA - unisex	Art.-Nr.	€
Halstuch Vespa Klassik, pink/braun/blau	605235	12,00
Halstuch Vespa Modern, blau/ bunt/ pink	605270	15,00



605332



605330

Sonnenbrille VESPA für Frauen

Für den optimalen Durchblick – Die VESPA **Sonnenbrillen,** erhältlich mit Metal-, Acetat- oder Aluminiumrahmen, sind formschöne Brillen in klassischen Designs. Stabile Federscharniere und Kunststoffbügel garantieren lange Freude an diesem schönen **VESPA Accessoire**. Die getönten Gläser mit 100% UV Schutz sind aus Polycarbonat und wurden farblich dem Rahmen angepasst

SIP-TIPP Gläser aus Polycarbonat und 100% UV Schutz!

Sonnenbrille VESPA für Frauen	Art.-Nr.	€
braun/ violett, Acetat	605332	99,00
lila/ weiß, Metall	605330	39,00

Bekleidung VESPA - Girl Cut

Alle T-Shirts aus 100% Baumwolle. **T-Shirts** tailliert und mit hochwertigem Druck.

Das **Tank TOP** „Vespa Apfel" besticht durch einen glitzerndem Vespa Schriftzug mit Apfel auf der Brust. **Bei Bestellung gewünschte Größe an die Artikelnummer anhängen! 100% Baumwolle.**

SIP-TIPP Vespa Schriftzug glitzernd durch Strasssteine!

Bekleidung VESPA - Girl Cut	Art.-Nr.	€
Tank Top „Vespa Apfel, rot/weiß/schwarz, XS-XL	605362	29,00
T-Shirt, grau, weiße Schrift, S-L	VPTS0	39,00
T-Shirt, rot, weiße Schrift, S-L	VPTS1	39,00



VPTS1

VPTS0

605362



605233

Sonnenbrille VESPA für Männer

Auch für den männlichen Stylefaktor hat Vespa Sonnenbrillen im Programm! Getönte Gläser, Alu- oder Metallrahmen, 100% UV Schutz, 100% Style!

Sonnenbrille VESPA für Männer	Art.-Nr.	€
braun, Aluminium	605331M00B	79,00
grün, Aluminium	605331M00G	79,00
braun, Metall	605257M004	39,90
grau, Metall	605257M003	39,90







605356



605348



605348M03G

Kappen VESPA – Unisex

Military Cap / Base Cap - Aus 100% Baumwolle, mit aufgesticktem Vespa Logo. In verschiedenen Farben erhältlich. Einheitsgrößen!

Kappen VESPA - unisex	Art.-Nr.	€
Kappe „Army Cap", braun/beige	605232	20,00
Kappe „Base Cap" Vespa, pink	605233	23,00



605331M00B



605331M00G



605257M004



605257M003

Bekleidung VESPA – Boy's Cut

Alle Vespa **Klamotten** sind aus 100% Baumwolle. Das **Longsleeve** aus 80% Baumwolle und 20% Polyester und mit einem schönen Fahrzeugaufdruck seitlich! Die Vespa **Sweatshirts** aus 70% Baumwolle und 30% Polyester.

Bei Bestellung bitte gewünschte Größe an die Art.-Nr. anhängen!

Bekleidung VESPA - Boy's Cut	Art.-Nr.	€
Longsleeve „Fahrzeug", grau, S-XL	605357	35,00
Sweatshirt „Vespa Servizio", rot, S-XL	605356	79,00
Sweatshirt, braun/grau, S-XL	605348	79,00
T-Shirt, grau, weiße Schrift, M-XL	VPTS6	37,00
T-Shirt, grün, weiße Schrift, M-XL	VPTS5	37,00
T-Shirt, schwarz/weiß, S-XL	605350	35,00



605350



SIP Performance&Style Street Wear

begeistert die Vespa Gemeinde schon seit Jahren

Nicht nur aufgrund des bezahlbaren Preises, auch die Qualität und die stylischen Motive lassen nicht zu wünschen übrig. Wir haben es uns daher nicht nehmen lassen pünktlich zum neuen Klassik Katalog unser Sortiment um das „PinUP" T-Shirts zu erweitern.

T-Shirt SIP für Frauen

Diese **T-Shirts** sind hochwertige **FRUIT OF THE LOOM - Super Premium** Shirts mit körperbetontem Schnitt und einem beständigen Siebdruck.

Die Shirts haben kräftige 205g/qm und sind aus 100% Baumwolle. Die überstehen mehr als eine Rollersaison!

T-Shirt SIP für Frauen	Art.-Nr.	€
classic charcoal-grau, S-XL	9528710	13,00
classic MKII, braun, S-XL	9528564	17,00
performance&style, schwarz, S-L	9528610	13,00
feeling good, weiß, S-XL	9528601	19,90

Bei Bestellung bitte gewünschte Größe an die Art.-Nr. anhängen!

9528601

9528564

9528610

9528710





95272000

Bekleidung SIP – Unisex

Das **Trucker Cap** ist universell einstellbar. Der Kapuzenpulli aus dem Hause **FRUIT OF THE LOOM** ist passgenau und angenehm zu tragen. Kapuzenpulli und Hooded Zipper aus 100% Baumwolle. Truckercap aus 100% Nylon.

Bekleidung SIP – Unisex	Art.-Nr.	€
Kapuzenpulli classic, anthrazit, S-XXL	9528571	35,00
Hooded Zip "Classic", grau, S-XXL	9520001	55,00
Trucker-Cap SIP, Größe einstellbar	95272000	9,50



9528571



9520001



952855



95498



9526



9524



9528600

T-Shirt SIP für Männer

Hochwertige **FRUIT OF THE LOOM Shirts** aus 100% Baumwolle. Waschfester Siebdruck – überstehen mehr als eine Rollersaison!

T-Shirt SIP für Männer	Art.-Nr.	€
classic MKII, S-XXL	9528563	17,00
classic, S-XL	952855	15,00
Scooterist, graphite, S-L	95498	15,00
SIP est. 1994, div. Farben, S-XL	9524	10,00
SIP Logo, rot/weiß, S-XL	9526	9,90
Smallframe, S-XXL	9528561	17,00
Smallframe Motor, schwarz, S-XXL	9528580	13,00
Scooter PinUp, weiß, S-XXL	952872	13,90
feeling good, weiß, S-XXL	9528600	19,90
I´m Scooterist, schwarz, S-XXL	95491	21,90

Bei Bestellung bitte gewünschte Größe an die Art.-Nr. anhängen!



95491



9528563



9528561



9528580

SIP-TIPP Weitere SIP Bekleidung auf www.sip-scootershop.com!

952872



MALOSSI Griffe

Auch MALOSSI lässt sich beim Branding nicht die Butter vom Brot nehmen. Show your Brand heißt die Devise und somit hat Malossi neben T-Shirt, Jacken und Pullover auch alles andere im Sortiment. Und die Italiener legen noch Eins oben drauf: **MALOSSI GRIFFE** heißt die Designer-Serie, mit der MALOSSI allen Anforderungen nach coolen und gleichzeitig edlen Designerklamotten und **Accessories** gerecht wird! **THE RACING LION MOVES FASHION!**

Bekleidung MALOSSI Griffe

Schlank geschnittene **Baumwollshirts** mit Flockruck, kleine Details mit Liebe verarbeitet. Shirts fallen klein aus, daher eine Nummer größer bestellen. Bei Bestellung einfach die Größe an die Art.-Nr. anhängen. 100% Baumwolle.

Bekleidung MALOSSI Griffe	Art.-Nr.	€
Longsleeve Patern Logo, blau/grau/schwarz/weiß, S-XL	TML000	25,00
Sweatshirt Pole Position, grün/navy/schwarz/weiß, S-XL	FEL0002	79,00
Sweatshirt Riders, grün/navy/schwarz/weiß, S-XL	FEL0003	79,00
T-Shirt Lion, grau/schwarz/weiß, S-XL	TMC0001	22,00
T-Shirt Riders, braun/gelb/weiß, S-XL	TMC0000	22,00



FEL0001

FEL0000

Hoodie MALOSSI Griffe

mit Vordertasche und Kapuze, „stonewashed"-Druck auf der Vorderseite, 100% Baumwolle.

Hoodie MALOSSI Griffe	Art.-Nr.	€
Hoodie Pole Position, grün/navy/schwarz/weiß, S-XL	FEL0001	69,00
Hoodie Start, grün/navy/schwarz/weiß, S-XL	FEL0000	69,00



TML000



FEL0002



FEL0003





TMC0001



TMC0000

Kappen MALOSSI

Coole **Kappen** im Military oder Basecap Style, mit Stickerei auf der Vorderseite, stonewashed, aus Baumwolle, alle universell einstellbar.

Kappen MALOSSI	Art.-Nr.	€
Kappe Military, grün	GAD0001	13,00
Kappe Pit Lane, orange/schwarz	GAD0002	15,00
Kappe Malossi Logo, rot	902800	9,90

902800



GAD0001



GAD0002



418434

M4111365

Paddock Jacke MALOSSI

Optimale **Jacke** für die Rennstrecke. 100% Nylon. Innenfutter aus Polyester. Wasserabweisend. Abnehmbare Ärmel. Mit Brust und Rückendruck.

Paddock Jacke MALOSSI	Art.-Nr.	€
Jacke MALOSSI Logo, rot, S-XXL	418434	135,00

Cross Shirt MALOSSI

Shirts für unsere Scooter Cross Fahrer. Weit geschnitten für Panzerung, atmungsaktives Material. 100% Polyester.

Cross Shirt MALOSSI	Art.-Nr.	€
T-Shirt Cross, M-XXL	M4111365	66,00



JAC00







Daunenjacke MALOSSI Griffe

Jacke mit Kapuze, aus echten Gänsedaunen, die Kapuze hat elastische Gummizüge, insgesamt sind 6 Taschen vorhanden (davon 2 Innentaschen), gesticktes Malossi Logo oben am Rücken, gestickter „Urban Riders"-Schriftzug im unteren Ärmelbereich. 100% Polyester, Innen: 50% Daunen / 50% Federn.

Da die Jacke klein ausfällt, lieber eine Nummer größer bestellen!

Daunenjacke MALOSSI Griffe	Art.-Nr.	€
Daunenjacke Urban Riders, schwarz, M-XL	JAC00	93,00

MALOSSI Wear

Die **Kapuzenjacke** Neopren erinnert an die Oldschool Carhartt Jacken und besteht aus 90% Polyester und 10% Polyamid. T-Shirts, Polo´s und Kapuzensweater aus 100% Baumwolle.



MALOSSI Wear	Art.-Nr.	€
Kapuzensweatshirt, schwarz, S-XXL	4111281	52,00
Kapuzenjacke, Neopren, grau, S-XXL	4111283	83,00
Longsleeve, schwarz/weiß, X-XXL	41133	23,90
Poloshirt MALOSSI, grau/rot/schwarz/weiß, S-XXL	411127	35,00
T-Shirt MALOSSI LOGO, div. Farben, S-XXL	411192	15,00
Bandana/Halstuch, 24x48cm, 100% Polyester	M4114539	7,20



4111283



4111281



41133



411127



411192

M4114539

T-Shirt DELL´ORTO

Als offizieller Importeur von **DELL ORTO** Racing Produkten bieten wir e uch diese Logoshirts zum sensationellen Preis an! Die **T-Shirts** sind hochwertige **HANES** Shirts mit körperbetontem Schnitt und einem beständigen Druck. 100% Baumwolle.

T-Shirt DELLORTO	Art.-Nr.	€
Dellorto „altes Logo“, schwarz, M-XL	8945	20,00
Dellorto „neues Logo“, schwarz, M-XL	8943	20,00
“Dell´Orto”, blau, M-XXL	8946	32,00

Bei Bestellung bitte gewünschte Größe an die Art.-Nr. anhängen!



8945 8943 8946



P982567



901700



95560



95561

Bekleidung POLINI

Bei der **POLINI** Klamottenschiene haben wir uns sehr schlicht gehalten. T-Shirt, Poloshirt und Kappe. Mehr braucht man auch nicht. 100% Baumwolle.

Bekleidung Polini	Art.-Nr.	€
T-Shirt, weiß, M-XL	P982567	18,00
Poloshirt, weiß, M-XXL	95560	23,00
Kappe, blau, universell	901700	9,60
Evolution, weiß, S-XXL	95561	29,00



9542 8545 8542 8540 8538

T-Shirt SGOTTER

Hier haben wir die besten **Shirts** aus der ehemaligen Kollektion von Klamottenguru **SGOTTER** aufgelistet. Alles Shirts in wirklich toller Qualität mit besonders hochwertigem Druck.. Die Größen fallen recht groß aus, “L” also für gut gebaute Rollerfahrer,”M” für normal gewachsene. Wer´s leger mag nimmt im Zweifelsfall lieber Größe “L”. 100% Baumwolle.



8546 8551 8552

T-Shirt SGOTTER	Art.-Nr.	€
T-Shirt PX Streetracer, S-XXL	9542	17,00
T-Shirt Smallframe, grün, S-XXL	8545	19,90
T-Shirt Golden Gate, schwarz, S-XXL	8542	23,00
T-Shirt Golden Gate, grau, S-XXL	8540	23,00
T-Shirt Golden Gate, schwarz, Girls-Cut, S-L	8538	23,00
“Scheisse”, dunkelgrau, S-XL	8546	23,00
“Vespa PX”, schwarz, S-XL	8551	23,00
„Deep throat experience“, charcoal, S-XL	8552	23,00
“Vespa Speed Kills”, schwarz, X-XL	8544	23,00

Weitere Motive folgen, checkt **www.sip-scootershop.com**
Kollektionsänderung möglich. Bei Bestellung Größe an Art.-Nr. anhängen!

Bekleidung GUILTY

Renn nicht mit irgendeiner Schnapsbotschaft auf der Brust durch die Gegend, zeig deine Leidenschaft für Metal! Die **Shirts** stammen von **GUILTY**-Streetware, Schwabach und wurden früher über das German Scooter Forum GSF vertrieben. SIP hat nun den Exklusivvertrieb übernommen und wir können euch die komplette Blechroller-Klamottenpalette in den Größen S - XXL und wahlweise in oliv oder schwarz anbieten. Die Shirts und **Kapuzenpullis** sind von bester Qualität und Druck und die Männergrößen XL-XXL fallen auch so aus. T-Shirts aus 100% Baumwolle, Kapuzenpullover aus 80% Baumwolle und 20% Polyester.

Bekleidung Guilty	Art.-Nr.	€
T-Shirt Blechroller-Cross, schwarz, S-XXL	85441	20,00
T-Shirt Blechroller-Cross, olivgrün, S-XXL	8544	20,00
T-Shirt Blechroller Enthusiast, schwarz, S-XXL	8543	20,00
T-Shirt Blechroller Enthusiast, olivgrün, S-XXL	8547	20,00
Kapuzenpullover Blechroller, schwarz, S-XXL	8548	36,00
Kapuzenpullover Blechroller, olivgrün, S-XXL	8549	36,00

Bei Bestellung bitte gewünschte Größe an die Art.-Nr. anhängen!



85441 8547 8543



8549 8548



9018



602823



M418155



602824M



602825M



610000M

Werkstattbekleidung

Gute **Werkstattbekleidung** ist ein MUSS, nicht nur für Hobbyschrauber! Wir führen für euch ausgewählte Arbeitsklamotten aus schwerem Material in guter Qualität. Besonders die **POLINI** Latzhose überzeugt durch ein perfektes Preis/Leistungsverhältnis. Alle Artikel 60 Grad waschbar. Alle Arbeitshosen, Arbeitskombis und Arbeitskittel aus 65% Polyester und 35% Baumwolle.

Werkstattbekleidung	Art.-Nr.	€
Arbeitshose POLINI blau, M-XXL	9018	33,00
Arbeitskombi MALOSSI, S-XXXL	M418155	78,00
Arbeitskombi POLINI, L-XXL	9017	62,00
Arbeitshose PIAGGIO, grau/blau, M-XXL	602824M	54,00
Arbeitskombi PIAGGIO, grau/blau, M-XXL	602823	69,00
Arbeitskittel, PIAGGIO, grau/blau, M-XXL	602825M	54,00

Bei Bestellung bitte gewünschte Größe an die Art.-Nr. anhängen!

Overall VESPA Vintage

Die **Overalls** der offiziellen **VESPA** Vintage Linie werden in zwei Varianten angeboten. Das Grundmodell besteht aus 100% Baumwolle und hat einen „Vespa“ Schriftzug auf dem Rücken und ein „Piaggio“ Logo auf der linken Brusttasche. Das Luxusmodell aus schwererem Stoff (100% Baumwolle) ist zusätzlich mit einem „Vespa Servizio“ auf dem linken und einem „Piaggio“ Logo auf dem rechten Ärmel versehen. Beide Modelle werden mit Zugbund an Taille und Hosenbeinen geliefert.

Overall VESPA Vintage	Art.-Nr.	€
Overall VESPA, weiß, Grundmodell, M-XL	610000M	75,00
Overall VESPA, weiß, Luxusmodell, M-XL	610001M	119,00

Bei Bestellung bitte gewünschte Größe an die Art.-Nr. anhängen!



Handschuhe PROGRIP
Motard Short
Art.-Nr. PG40181
69,00 €

Lederkombi

MALOSSI by GIMOTO - Einteilige Rennkombi aus vollnarbigem 100% Rindsleder, perforiert im Frontbereich und an den Oberschenkeln, antibakteriel-les Anti-Schweiß Polyester-Innenfutter, CE-Protektoren aus Polyurethan an Schulter, Ellenbogen und Knie, aerodynamischer Rückenprotektor, Stretch Kevlar im Brust, Schritt, Ellenbogen, Hüft und Kniebereich. Doppellagiges Leder im Hüft- und Gesäßbereich. Auf Anfrage auch in Kanguruleder erhältlich

POLINI „Blue Line“ – Preisgünstige Rennkombi aus 100% Rindsleder. Atmungsöffnungen an Schulter, Brust und Hüften. CE Protektoren.

Lederkombis können nur vorbestellt werden. Lieferzeit 4 Wochen!

Lederkombi	Art.-Nr.	€
MALOSSI by GIMOTO, Größe: 42-58	4114296*	990,00
POLINI “Blue Line”, Größe: 42-60	P0982588**	570,00

* MALOSSI: B/42, B10/44, B20/46, B30/48, B40/50, B50/52, B60/54, B70/56, B80/58
** Größe POLINI: 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60

Bei Bestellung bitte gewünschte Größe an die Art.-Nr. anhängen!



§ ONLY RACE & SHOW: NICHT ZULÄSSIG IM GELTUNGSBEREICH DER STVZO. BITTE BEACHTE DAZU UNSERE HINWEISE AUF DER LETZTEN SEITE

Einfach den Gutscheincode **V35P4TTS** bei deiner Bestellung angeben - die 10% Rabatt werden automatisch vom Endbetrag abgezogen. Der Gutschein ist einmal pro Person bis zum 31.12.2012 auf www.titus.de einlösbar.

10% RABATT

Home of Cruisin'

CHECK WWW.TITUS.DE
→VERSANDFERTIG IN 24H
→VERSICHERTER VERSAND
→14 TAGE RÜCKGABERECHT
→GELD ZURÜCK GARANTIE

carhartt · DC SHOECOUSA · VOLCOM · NIKE SB · VANS OFF THE WALL · element · Cleptomanicx · BONES · THRASHER MAGAZINE · OSIRIS · Emerica · ALTAMONT · enjoi · INDEPENDENT · iriedaily · toy machine · rules · ROGER · FOUNDATION · nadio

und über 200 weitere Marken!

YOUR LOCAL TITUS SHOP | Aachen, Augsburg, Bamberg, Berlin, Berlin Outlet, Berlin Zoopassage, Bielefeld, Bocholt, Bonn, Bremen, Chemnitz, Dortmund, Dresden, Duesseldorf, Erfurt, Essen, Freiburg, Hamburg, Hannover, Karlsruhe, Kassel, Koln, Leipzig, Mannheim, Marburg, München, Münster, Münster Outlet, Oberhausen, Osnabrück, Paderdorf Outlet, Recklinghausen, Regensburg, Rosenheim, Salzburg Outlet, Stuttgart, Wertheim Outlet, Wiesbaden, Wuppertal, Zweibrücken Outlet



Accessories Merchandise

All die Kleinigkeiten, die das Leben, das Wohnzimmer oder auch die Werkstatt verschönern, haben wir auf den folgenden Seiten für euch zusammengestellt. Auch wer eine Kleinigkeit zum Verschenken sucht, wird hier mit Sicherheit fündig.

Wecker/Standuhren

Tischuhr – Große Tischuhr mit Hintergrundbeleuchtung und Alarmfunktion, mit je einem der berühmtesten Bilder der alten VESPA Werbekampagnen

Abmessungen: 20x18x13xm

Wecker/Standuhren	Art.-Nr.	€
1. Tischuhr mit Wecker, beleuchtet, 20x18x13cm, blau/servizio	VPAC	32,00
2. Tischuhr mit Wecker, Scheinwerferlook, Ø 11cm /7cm, grau/grün/weiß	VPPS1	ab 37,00
3. Wecker VESPA, gewölbtes Glas, blau/ Flower Power/ Front/ Servizio	VPLX	27,00



KAUF TIPP





Wanduhren

Wanduhr Vintage: Alles an dieser Uhr erinnert an die VESPA. Die Farbe und das Logo sind an die unvergessenen VESPAS „98" und „GS" angelehnt. Der Rahmen erinnert stark an den Beinschildrand. Diese Details machen die Uhr zu einem echten Blickfang und einem sehr speziellem Artikel. Wanduhr VPLTxx/VPLExx: Ø32cm mit gewölbtem Glas und Metallrahmen. Batterie nicht im Lieferumfang enthalten.

Wanduhren	Art.-Nr.	€
1. Vintage, Ø40cm, grün	VPLL01	95,00
2. Flower Power, Ø32cm	VPLT04	54,00
3. Girl, Ø32cm, blau	VPLT13	54,00
4. Girl, Ø32cm, grün	VPLT06	54,00
5. Girl, Ø32cm, rot	VPLT02	54,00
6. Servizio, Ø32cm, blau	VPLT28	54,00
7. Girl, mit gewölbtem Glas, Ø23cm, grün	VPLE06	29,00
8. Servizio, mit gewölbtem Glas, Ø23cm	VPLE28	29,00
9. Malossi, Ø49cm, weiß	M9913298	59,00

Geschenkartikel

Dies und Das .... Lauter Kleinigkeiten zum verschenken, oder auch für einen selber.

Geschenkartikel	Art.-Nr.	€
1. Blechdose Vespa inkl. 6 Notizblöcke, 7x11,5cm	VPET01	8,00
2. Geldbörse MALOSSI Griffe	GAD000	18,00
3. Geschenkpapier Vespa, div. Motive, 100x70cm	VPGW02	5,00
4. Geschenkpapier Vespa, grün, 100x70cm	VPGW01	5,00
5. Handtuch „Feeling Good", 1600x900mm	60531000	59,00
6. Handyanhänger „Vespa", grün/blau/gelb/rot	VPTM	3,00
7. iPhone 3G/3GS Schutzhülle„Vespa", rot/grün/weiß	VPCO	18,00
8. Regenschirm MALOSSI Paddock	M4212096	19,00
9. Seife VESPA, 3x9cm, weiß	9801200	8,00
10. Geschenkbox, Taschenmesser/ Kugelschreiber	VPGB20	38,00
11. SIP Einkaufsgutschein „VESPA" 50,00€/ 25,00€	GIFT0V	50,-/25,00
12. Kartenspiel „Das Blechroller Quartett"	95725000	9,00
13. Taschenmesser VESPA, mit 11 Funktionen	VPPS90	18,00
14. Skimboard 7.1 Malossi	M4213750	60,00





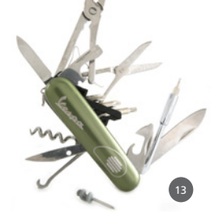














Prosecco EILLES Vino Frizzante „Dolce Vita"

Der Prosecco für Vespafahrer! Cantina Viticoltori Ponte. Leichte und feine Perlage, weich und samtig mit herrlich fruchtigen Komponenten, 100% Prosecco-Traube. Die schön geformte grüne Flasche ist mit goldfarbenem Metallpapier eingeschlagen. Handgemalte Vespas machen aus der Flasche ein kleines Kunststück.

Der Hingucker bei der nächsten Grillparty oder beim Rollerausflug-Picknick! Eignet sich hervorragend für Spritz-Aperol!

Prosecco EILLES Vino Frizzante „Dolce Vita"	Art.-Nr.	€
1 Flasche á 200ml	PROSECCO	3,50
1 Karton á 24x 200ml	PROSECCOJ	79,00

Rotwein Barbera d´Asti

Der Wein für Vespa Fans! Barbera d'Asti ist ein italienischer Rotwein aus den Provinzen Alessandria und Asti, Piemont. Der top Wein wird zu 100 % aus der Rebsorte Barbera gekeltert. Besonders schön finden wir das Etikett mit Vespa Motiv!

Rotwein Barbera d´Asti	Art.-Nr.	€
1 Flasche á 750ml	BARBERA	12,00
1 Karton á 6x 750ml	BARBERAJ	59,00





BARBERA

11



Der coole Gutschein:
Wir haben die Gutscheine als sogenannte Supermotion® Lenticularkarten herstellen lassen. Wenn man die Karte kippelt, macht der Typ auf dem Motiv einen amtlichen Burnout mit der Kiste! Einlösen könnt ihr unsere Gutscheine online, am Telefon oder beim Einkauf in unserem Store, Art.-Nr. GIFT0V50

Leuchtmittel

Die Tischlampen sind im Design an die VESPAS „98" und „GS" angelehnt. Das Lampengehäuse ist im Stil dem Scheinwerfer nachempfunden. Der Schalter, mit Dimm-Funktion, ist gleich dem Lichtschalter der „VESPA 125 1°". Die Farben gleichen den Originalfarben. Erhältlich in 2 Größen.

Leuchtmittel	Art.-Nr.	€
1. Laserpointer Vespa Vintage, mit LED Lampe	VPPS30	57,00
2. LED Taschenlampe Mini, mit Kugelschreiber	VPGB10	29,00
3. Tischlampe hoch, 67x22x50, grün	VPPS41	319,00
4. Tischlampe hoch, 67x22x50, weiss	VPPS42	319,00
5. Tischlampe klein, 57x17x47, grün	VPPS43	158,00
6. Tischlampe klein, 57x17x47, weiss	VPPS44	158,00
7. Tischlampe klein, 57x17x47, schwarz	VPPS45	158,00





Vespa Modelle

Zeitloses Design, hoher Wiedererkennungswert, diese beiden Eigenschaften der Vespa Motorroller wurden auf äußerst gelungene Weise in dieser Modellserie verewigt.

Vespa Modelle	Art.-Nr.	€
1. 50 Special, grau, 1:18	33866007	8,50
2. 125 ET3, dunkelblau, 1:18	33866006	8,50
3. 125 GTR, weiß, 1:18	33866023	8,90
4. 150 Super, grün-blau, 1:18	33866020	8,50
5. 150 VL1T mit Seitenwagen, Metall, Elfenbein, 1:6	48993000	71,00
6. 160 GS, weiß, 1:18	33866015	8,90
7. 200 Rally, rot, 1:18	33866005	8,50
8. P200E 1978, rot, 1:12	42123B	14,00
9. SIP Basterd, grün, 1:18	48993100	n.o.
10. Sport 6 Giorni, grün, 1:18	33866008	8,50
11. Sprint Veloce, rot, 1:18	33866014	8,50
12. SS 90, rot, 1:18	33866002	8,50
13. Vespa 125 Circuito, grün, 1:18	33866017	8,50
14. Vespa 125 U, grau, 1:18	33866019	8,50
15. Vespa 98 Corsa, rot, 1:18	33866016	9,60
16. Vespa 98, grau, 1:18	33866000	8,50
17. Vespa MP5 Paperino, apricot, 1:18	33866011	8,50
18. Vespa Tap, military green, 1:18	33866013	8,50
19. Vespa 125, grün, 1:18	33866009	8,50
20. Vespa 125 ET4, schwarz	33866032	14,90
21. Vespa 125 Gran Turismo, weiß, 1:18	33866018	8,50
22. Vespa 125 Nuova, silber, 1:18	33866012	8,50
23. Vespa 150, grau, 1:18	33866001	8,50
24. Vespa 150 GS, silber, 1:18	33866004	8,50
25. Vespa 90 Sella Lunga, graublaumetallic, 1:18	33866010	8,50
26. Vespa Hoffmann Königin, gold, 1:18	33866003	8,50
27. Vespa LX 50, grau, 1:18	33866024	8,50
28. Vespa Messerschmitt, silber, 1:18	33866021	8,50
29. Vespa Monthery, grün-metallic, 1:18	33866022	8,50
30. Vespa PX 150, grün-metallic, 1:18	33866027	8,50
31. Messerschmitt, gelb, 1:32	33866043	9,00
32. Vespa ET4, weiß, 1:32	33866052	9,00
33. Vespa P200E, gelb, 1:32	33866050	9,00
34. Vespa 125, grün, 1:32	33866041	9,00
35. Vespa 125 6 Giorni, bronze, 1:32	33866045	9,00
36. Vespa 125U, beige, 1:32	33866042	9,00
37. Vespa 150GS, silber, 1:32	33866044	10,40
38. Vespa 125 GTR, rot, 1:18, auf Podest	33866029	14,90
39. Vespa 125 Primavera, weiß, 1:18, auf Podest	33866031	14,90
40. Vespa 125 TS, silber, 1:18, auf Podest	33866030	14,90
41. Vespa 200 Rally, rot, 1:18, auf Podest	33866028	14,90
42. Vespa 50L, gelb, 1:18, auf Podest	33866033	14,90

Weitere Modelle auf **www.sip-scootershop.com**

Tasse Vespa, einzeln, Ø 8cm

Dekorative Keramiktasse, einzeln verpackt im Karton

Tasse Vespa, einzeln	Art.-Nr.	€
1. Vespa Servizio	VPCE28	9,50
2. Grand Sport	VPCE36	9,50
3. Vespa „Get the most…"	VPCE20	9,50
4. Vespa gelb	VPCE03	9,50
5. Vespa karriert	VPCE16	9,50
6. Vespa Kids	VPCE12	9,50
7. Vespa PinUP	VPCE17	9,50
8. Vespa Schriftzug, beige	VPCE15	9,50
9. Vespa Schriftzug, blau	VPCE14	9,50
10. Vespa Servizio, rundes Emblem	605304M0	9,50
11. Vespa World	VPCE07	9,50





Espresso Tassenset, 4-teilig

Set bestehend aus 4 Espressotassen in den Farben der historischen Vespa Modelle. Lieferung erfolgt in einer Geschenkbox.

Espresso Tassenset	Art.-Nr.	€
blau, rot, grün, grau	VPCE50	19,00

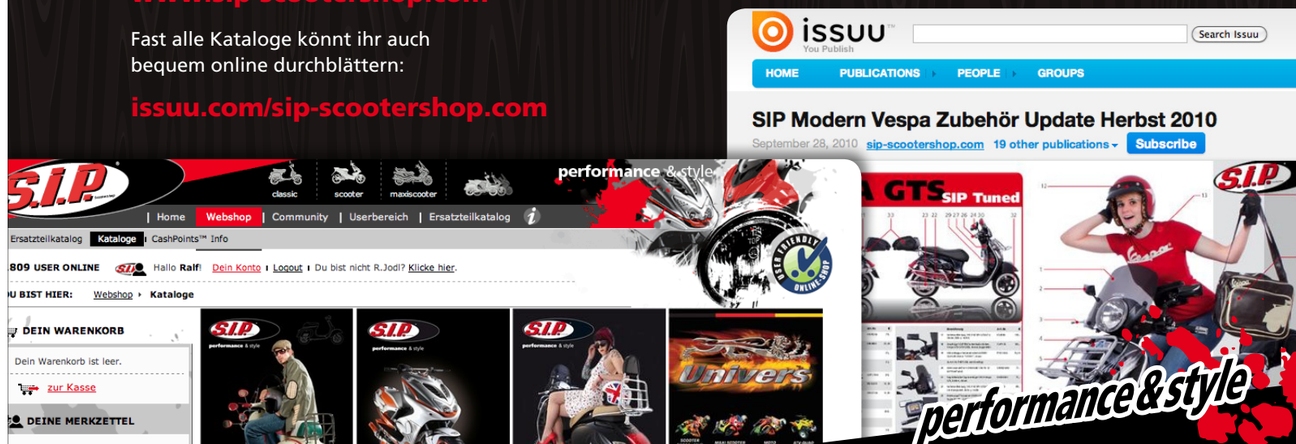
Mehr SIP SCOOTERSHOP Kataloge

Mehr SIP Scootershop Kataloge: Unser Herz und unsere ganze Leidenschaft hängt an der Vespa. Aber wir haben auch Zubehör und Ersatzteile für moderne Scooter und Maxiscooter. Und auch für die populären Automatik-Vespas. Wenn ihr euch dafür interessiert, bestellt einfach die entsprechenden Kataloge bei uns im Webshop. Wir haben dort eine eigene Rubrik „Kataloge".

www.sip-scootershop.com

Fast alle Kataloge könnt ihr auch bequem online durchblättern:

issuu.com/sip-scootershop.com



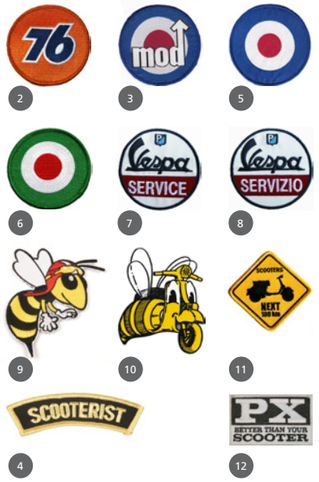
Aufnäher

Egal ob auf Kutte, Mesh-Cap oder sonstigen Klamotten. Aufnäher waren, sind und werden immer ein stylisches Accessoire bleiben.

Aufnäher	Art.-Nr.	€
1. „Böse Wespe“, 100x80mm	70066900	9,00
2. „76“, Ø 75mm, gestickt	95461100	9,00
3. „Mod-Target“, Ø 75mm	95460000	9,00
4. „Scooterist“, 105x40mm	95466000	6,00
5. „Target“, Ø 90mm, gestickt	95459000	9,00
6. „Target-grün“, Ø 75mm, gestickt	95459400	9,00
7. „Vespa Service“, Ø 74mm	95456000	11,30
8. „Vespa Servizio“, Ø74mm	95457000	10,40
9. „Wespe, 100x80mm	70066100	9,00
10. „Wespenroller“, 70x60mm	70061610	8,00
11. Scooters next 100km“, 75x75mm	95461200	9,00
12. PX – Better than your scooter	70077200	9,00

Weitere Aufnäher und Pins auf **www.sip-scootershop.com**





Pins

Klein aber fein!

Pins	Art.-Nr.	€
1. Sprint´66, 38x24mm	955070	7,00
2. SS90, grün	VPPI005	3,00
3. Target, blau/weiß/rot, Ø 18mm	95512100	7,00
4. Wespe mit Vespa, 34x28mm	95513000	7,00
5. Wespe, 30x25mm	9551400	7,00
6. PX – better than your scooter	95515100	7,00





Schlüsselanhänger

Coole Schlüsselanhänger sind praktisch und zugleich stylisch.

Schlüsselanhänger	Art.-Nr.	€
1. Schlüsselanhänger Vespa-Gepäckhaken, Metallbox	VPPS3300	13,00
2. Handyband „Vespa Servizio“, blau	605239M	9,90
3. Schlüsselanhänger LED Lampe, klein, grün	VPPS32	18,00
4. MALOSSI Griffe, Karabinerhaken, schwarz/silber	GAD0004	5,00
5. Schlüsselanhänger „Piaggio“, Leder, beige	610095M0	12,00
6. Schlüsselanhänger „Vespa Servizio“, mit Band	605305	9,90
7. Schlüsselanhänger „Vespa“, Metall, blau	605307	15,00
8. Schlüsselanhänger „Vespa“, Metall, rot	605306	15,00
9. Schlüsselband „Vespa“ kurz, blau	95360000	12,00
10. Schlüsselband „Vespa“ lang, blau/mintgrün	605238	7,00
11. Schlüsselband MALOSSI, orange	65015100	6,00
12. Schlüsseltresor VESPA, rot	VPPS34	9,90
13. Schlüsseltresor VESPA, schwarz	VPPS35	9,90
14. Spiral-Schlüsselring Vespa	VPPS36	9,90
15. Schlüsselanhänger „Target“	95603000	6,00
16. Schlüsselanh. Vespa Beinschild, grün/beige/rot	VPPS6	15,00
17. Schlüsselanhänger „Vespa Service“	95320000	6,00
18. Schlüssel-Etui „Vespa Vintage“	95340000	8,00
19. Schlüsselan. „SIP LOGO“, Gummi, 70x13mm	95326000	4,90
20. Schlüsselan. „V“, weiß/schw., Gummi, 40x45	95346003	6,00
21. Schlüsselan. „MOD target“, Gummi, Ø40mm	95346002	6,00
22. Schlüsselan. „Italien target“, Gummi, Ø40mm	95346001	6,00
23. Schlüsselan. „Classic“, weiß, Gummi, 60x30	95345000	6,00
24. Schlüsselan. „Classic“, schwarz, Gummi, 60x30	95346000	6,00



USB Stick

Gummierter USB Stick, auch als Schlüsselanhänger verwendbar, Speicherkapazität: 2 GB, in 4 Farben verfügbar!

USB Stick	Art.-Nr.	€
dunkelblau/ hellblau/ grün/ rot	60530i	27,00



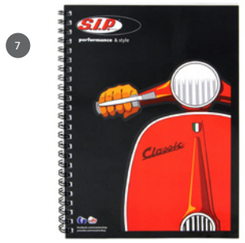
Stifte & Sonstiges

Hier bieten wir euch eine kleine Auswahl an Schreiberlingen und was man sonst noch so brauchen könnte. Die Sets sind übrigens auch ideal als kleines Geschenk.

Stifte & Sonstiges	Art.-Nr.	€
1. Kugelschreiber SIP	SIP10206	1,00
2. Kugelschreiber MALOSSI	42842100	1,99
3. Kugelschreiber POLINI	97004800	2,00
4. Stiftset VESPA, Kugelschr./Bleist., grau/grün/rot	VPPS5	24,00
5. Schablone VESPA, 16x10cm	VPNO01	13,00
6. Radiergummi VESPA Logo	VPG001	3,00

















Notiz- und Schreibblöcke

Was nützte es einem, wenn man zwar einen Stift hat, aber keine Zettel? Kleine Notizblöcke sind also unverzichtbar. Und wenn noch ein schönes Motiv drauf ist, um so besser!

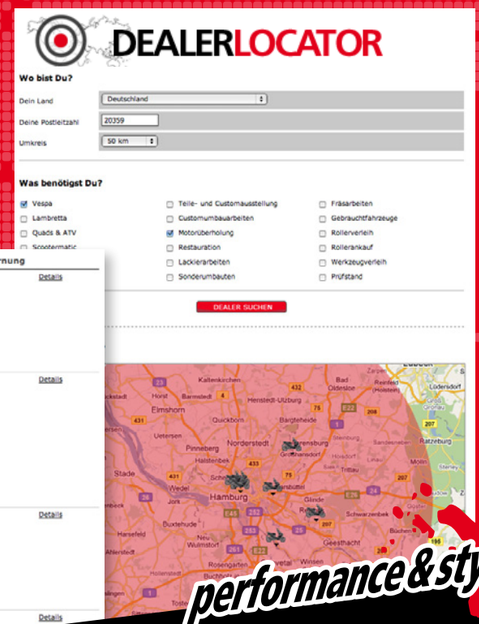
Notiz- und Schreibblöcke	Art.-Nr.	€
1. Get the most of your Vespa, DIN A5, kariert	VPNM20	5,00
2. Vespa 125ccm Modeles, DIN A4, kariert	VPNL19	7,00
3. Vespa 1955, DIN A5, kariert	VPNM17	5,00
4. Vespa Beinschild, 11x7cm, liniert	VPNS22	4,00
5. Vespa grün, DIN A5, kariert	VPNM22	5,00
6. Vespa the world finest scooter, 21x14cm	VPNM21	5,00
7. SIP, 50 Seiten, 148x210mm, kariert	SIP09000	1,00

SIP DEALER LOCATOR

Auf der Suche nach der nächsten Werkstatt in Deiner Nähe?

Du hast Zubehör und Tuningteile bei uns bestellt, suchst aber nun jemanden, der die Sachen montiert? Du möchtest Teile von uns lieber bei einem Händler vor Ort beziehen? Dein TÜV ist abgelaufen, aber es ist vor der neuen Plakette noch einiges zu tun? Deine Antwort ist unser SIP Dealer Locator. Damit findest Du einen unserer Dealer ganz in Deiner Nähe:

sip-scootershop.com/dealerlocator



Blech-Postkarten 150x210mm

Diese besondere Kollektion an Postkarten aus dünnem Blech kann entweder verschickt oder mittels dem mitgelieferten Haken an die Wand gehängt werden. Einzeln verpackt, inkl. Haken zur Wandbefestigung.

Blech Postkarten 150x210mm	Art.-Nr.	€
1. roulez Vespa	VPBL34	6,00
2. Vespa 125	VPBL018	6,00
3. Vespa Apfel	VPBL31	6,00
4. Vespa Elefant	VPBL32	6,00
5. Vespa felicita	VPBL33	6,00
6. Vespa im Schnee	VPBL010	6,00
7. Vespa Lampe unten	VPBL070	6,00
8. Vespa Servizio	VPBL03	6,00
9. Vespa Vespizzatevi	VPBL29	6,00



1



2



3



4



5



6

Poster

Bring das Rollerfeeling zu dir nach Hause! Stylish und unverwechselbarer Rollerkult sind unsere Poster. Keine Massenware die an jeder Ecke hängt und kein Kitsch à la wieherndes weißes Einhorn, sondern feinster Lifestyle in edler Ausführung für Individualisten. Die gehören eingerahmt!

Poster	Art.-Nr.	€
1. PX München, 64x47cm	95719100	8,00
2. Mädchen im Vespaschatten, 64x47cm	95719300	8,00
3. Rally Mädchen , 64x47cm	95719400	8,00
4. Rally Mädchen am Steg, 64x47cm	95720100	8,00
5. Rally Tabak, 64x47cm	95720200	8,00
6. Rally, orange Ernte, 65x48cm	95718000	8,00
7. Sprint-Mädchen, 64x47cm	95719500	8,00
8. V50 Mädchen, 64x47cm	95719200	8,00
9. Vespa Primavera, 64x47cm	95719600	8,00
10. Vacanze Romane, 65x33cm	95780000	13,00
11. Vespa 1955, 80x60cm	VPP017	15,00
12. ChiVESPA, 80x60cm	VPP031	16,00
13. Elephant, 80x60cm	VPP032	16,00

Unsere Poster verschicken wir in einer extra Posterrolle, damit ihnen auf dem Weg zu euch auch nichts passiert!

Weitere Poster auf **www.sip-scootershop.com!**



5



6



7



8



9



10



11



12



13



1



2



3



4



5



6



7



8



9

Postkarten

Hochwertige Karten mit schönen Motiven - für Vespa-Fans, die sich was zu sagen haben.

Postkarten	Art.-Nr.	€
1. Vespa World, 150x100mm	VPCA01	1,50
2. Vespa Servizio, 150x100mm	VPCA03	1,50
3. Vespa im Grünen, 150x100mm	VPCA05	1,50
4. Vespa auf Händen, 150x100mm	VPCA09	1,50
5. Vespa, 150x100mm	VPCA07	1,50
6 .Vespa 1955, 150x100mm	VPCA08	1,50



1



2



3



4

Kalender

Die Wandkalender aus dem Hause Forme überzeugen durch schöne Designs. Durch verschiebbare Ziffern lassen sich diese Kalender universell für jedes Jahr verwenden! Maße: 27x37cm aus hochwertiger Pappe!

Kalender	Art.-Nr.	€
1. ital. Mädchen auf Vespa	VPCL02	24,00
2. Mädchen am Strand	VPCL06	24,00
3. Vespa Beinschild	VPCL22	24,00
4. Vespa im Grünen	VPCL05	24,00
5. Vespa Lampe unten	VPCL07	24,00



1



2



3



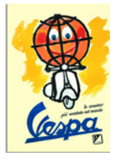
4



5



6



7



8



9



10

Feuerzeuge

Wiederbefüllbare Gas-Feuerzeuge im Vespa Design „Hupe" oder „Beinschild"

Feuerzeuge	Art.-Nr.	€
1. Vespa „Hupe", mintgrün/rot/blau/orange	VPLI10	19,90
2. Vespa „Beinschild", mintgrün/beige/rot/schwarz	VPLI20	19,90



2



1

3

4

5

Blechschilder

Echte Raritäten für Nostalgiker! Wunderschöne Blechschilder und Blechkarten mit original Motiven! Ein ideales Geschenk, nicht nur für Rollerliebhaber!

Blechschilder	Art.-Nr.	€
1. Pin Up Girl auf Vespa, 40x30cm	VPBB02	17,00
2. Vespa 125, 40x30cm	VPBB04	17,00
3. Vespa Felicita, 40x30cm	VPBB33	17,00
4. Vespa Girl on beach, 40x30cm	VPBB06	17,00
5. Vespa Italia, 40x30cm	VPBB36	17,00
6. Vespa Lampe unten, 40x30cm	VPBB07	17,00
7. Vespa World, 40x30cm	VPBB01	17,00
8. Vespa Servizio, 40x30cm	VPBB03	17,00
9. Vespa Parking only, 40x25cm	80504000	29,00
10. Scooter Parking only, 40x25cm	80503000	29,00

2

1

Aufkleberdecorsets

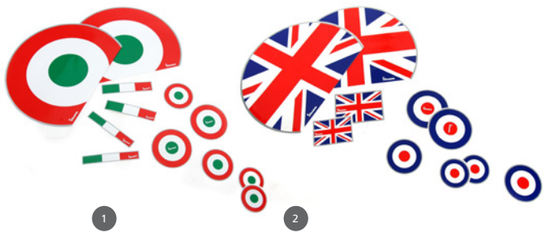
Neben unseren eigenen Aufkleberdecorsets können wir euch nun die originalen VESPA Aufklebersets in Flowers, Rennstreifen oder Länderflaggen anbieten. Unser Testergebnis: Tuningstufe 1 - einfache Montage mit riesigem Effekt.

Aufkleberdecorsets	Art.-Nr.	€
1. PIAGGIO „Italy-Style“	605138M003	57,00
2. PIAGGIO „UK-Style“	605138M004	59,00
3. SIP Flower, 115x40cm, schwarz/weiß/silber/pink	934445	34,00
4. SIP MOD, 39-teilig, 125x75cm	934448	57,00
5. SIP Ornament „I“, 117x37cm, schwarz/weiß/silber	934441	34,00
6. SIP Ornament „II“, 117x37cm, schwarz/weiß/silber	934442	34,00
7. SIP Star, 111x42cm, chrom/schwarz/weiß	934447	34,00
8. SIP Stars & Skull „I“, 116x36cm, schwarz/weiß/silber	934443	34,00
9. SIP Stars & Skull „II“, 116x36cm, schwarz/weiß/silber	934444	34,00
10. SIP Stars&Stripes, 39-teilig, 125x75cm	934449	57,00

5



KAUF TIPP



1 2



3 4 6 7 8 9 10

Aufkleber

Für alle, die ihrem Roller mit coolen Stickern den letzten Schliff geben wollen, haben wir hier ein kleines Sortiment an Designerstücken zusammengestellt.



1 2 3 5 5



6



7



8



9



10



11



12



13



14



15



16



17



18



19



20



21

Aufkleber	Art.-Nr.	€
1. „76“, Ø 75mm	ST6308	5,00
2. 2-Tone Ska dancer, 160x70mm	70069900	6,00
3. 2-Tone Ska man, 175x48mm	70069800	6,00
4. Aufkleberset SIP, dif. Motive	9517000	0,60
5. Aufkleberset MALOSSI, 10-teilig	M339780	3,00
6. Aufkleberset PIN UP, Wasseraufkleber, 350x150mm	95142000	10,50
7. Aufkleberset POLINI, 480x340mm	P225031	14,00
8. Aufkleberset Target grün, 7-teilig	95463000	9,00
9. Aufkleberset Target, 7-teilig	95461000	9,00
10. Böse Wespe, 95x85mm	70066400	5,00
11. Dell´Orto altes Logo, 80x65mm	DD0903	1,50
12. Dell´Orto Logo, 80x40mm	DD0904	1,70
13. MALOSSI Löwe, 4-teilig, 220x40mm	95178000	3,50
14. MALOSSI Schriftzug, schwarz, 212x240mm	339760	2,50
15. MOD Target, Ø 80mm	70069100	5,00
16. Pornstyle Girls, versch. Ausführungen/Farben	95121	5,00
17. PX-Better than your scooter, 106x66mm	70067300	5,00
18. scooters next 100 Km, 70x70mm	70078000	5,00
19. Seigiorni Logo, 155x60mm	15031200	1,00
20. Startnummern, Ziffer 0-9, 13/5cm, versch. Farben	MK485	2,20
21. Wespenroller, 100x80mm	70061600	5,00

Weitere Aufkleber auf **www.sip-scootershop.com**

Sportvideo Kamera HD HERO/ HD HERO 2/GoPro

Die Welt der **HD HERO** – die ultimative, am Körper tragbare **Sportvideo-Kamera** in High Definition! Die weltweit meistverkaufte tragbare Kamera für den Sport bekommt ihr auch bei uns.

Egal ob HD Videos mit einer Auflösung von 1920x1080 oder 5 Megapixel Fotos gemacht werden, diese Cam hält was sie verspricht. Auch gestochen scharfe Fotoserien in 2, 5, 10, 30 oder 60 Sekunden Abschnitten sind über mehr als 2 Stunden lang möglich. Echtes Profimaterial mit Top Zubehör zum unschlagbaren Preis!

Auch für uns, unser Rennteam und unseren Youtube Kanal www.youtube.com/scootershop ist die GoPro erste Wahl. Mit den verschiedenen, umfangreichen Montagekits lässt sie sich einfach und bombenfest nahezu überall am Roller montieren und liefert sensationell unverwackelte Aufnahmen. Das Anwendungsspektrum wir duch das bis zu 60m wasserdichte Gehäuse nochmal erweitert.

Sportvideo Kamera HD HERO/HD HERO 2/GoPro	Art.-Nr.	€
1. Helmkameraset GoPro „HD Helmet HERO“	CHDHH001	299,00
2. Kameraset GoPro „HD Motorsport HERO“	CHDMH001	299,00
3. Kombigehäuse GoPro „3D HERO Housing“	AH3D0010	119,00
4. LCD Monitor GoPro „LCD BacPack“	ALCDB001	90,00
5. Zusatz-Akku 3,7V/1100mAh, GoPro, „Battery BacPac“	ABAK0010	50,00
6. Ersatzgehäuse GoPro „Replacement HD Housing“	AHDRH001	45,00
7. Ersatz-Akku 3,7V/1100mAh, GoPro	AHDBT001	30,00
8. Helmfronthalterung GoPro „Helmet Front Mount“	AHFMT001	18,00
9. Kopfhalterung GoPro „Head Strap Mount“	GHDS3000	20,00
10. Brusthalterung GoPro „Chest Mount Harness“	GCHM3000	45,00
11. Saugnapfhalterung GoPro „Suction Cup Mount“	GSC30000	35,00
12. Halter GoPro „Surf HERO“	GSHN5170	25,00
13. Adapter GoPro „Tripod Mount“	GTRA3000	12,00
14. Adapter-Kit GoPro „Ride HERO“, Ø 19-35mm	GRH30000	25,00
15. Adapter-Kit GoPro „Roll Bar Mount“, Ø36-63mm	GRM30000	35,00
16. Klebebefestigungen GoPro „Flat Adhesive Mounts“	AAFLT001	25,00
17. Kameraset GoPro „HD HERO 2“ – Motorsport Edition	CHDOH002	339,00
18. Helmkameraset GoPro „HD HERO 2“ – Outdoor Edition	CHDMH002	339,00

1



17 18





Aufkleberset SIP

Tolles **Aufkleberset** um z.B. Mama´s Auto oder Deinen Roller zu verschönern - oder Deine Nachbarschaft! 20 coole Rollermotive, auf hochwertiger Vinylfolie zu einem Preis, bei dem man getrost ohne nachzudenken zuschlagen kann.

Wir freuen uns immer über spektakuläre Fotos, auf denen unsere Sticker zu sehen sind! Die besten Einsendungen werden von uns jedes Jahr prämiert und mit Einkaufsgutscheinen gewürdigt!

Aufkleberset SIP Scootershop	Art.-Nr.	€
20-teilig, Din A4	9517000	2,00





Accessories Lesestoff

In diesem Teil findet Ihr nicht nur Reparatur-, Wartungs-, und Tuninghandbücher, sondern auch guten Lesestoff für einen gemütlichen Abend auf der Couch. Egal ob Bücher oder Magazine – natürlich gibt es hierzu auch die passende Musik. Empfehlung von uns ist der Kultfilm schlecht hin: „Quadrophenia - A way of life“.

Handbuch PX/T5



Workshop

Umfang: 138 Seiten, englisch

Dieses Buch in englischer Sprache bietet die einzige Reparaturanleitung mit speziellen Kapiteln über Vespa T5`s. Es enthält detaillierte, leicht verständliche Fotos der verschiedenen Arbeitsschritte, die zur Wartung und Reparatur der P- bzw. PX- Modelle nötig sind. Auch in dieser Ausgabe finden sich leicht verständliche Skizzen.

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Haynes PX/T5, 138 Seiten	98990000	27,00

Zweitakt Tuning



Teil 1 & Teil 2

Umfang: 180/184 Seiten, deutsch

Einige züchten Tauben oder sammeln Briefmarken – andere machen ihren Roller heiß. Teil 1 beschäftigt sich mit den ersten und sinnvollen Tuningmaßnahmen. Alle Tuningmaßnahmen sind beschrieben und die Arbeitsschritte bildlich erklärt. Teil 2 geht mehr ins Detail und erklärt die Geheimnisse des modernen Zweitakttunings.

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Teil 1, 180 Seiten	99500000	19,90
Teil 2, 184 Seiten	99490000	19,90

KAUF TIPP

Technik, Wartung



PK/PX/Cosa

Umfang: 184 Seiten, deutsch

Technik, Wartung und Reparatur von Vespa PK, PX und Cosa-Modellen ausführlich beschrieben. Die vielen, meist farbigen Bilder veranschaulichen fast jeden Schritt zum kompletten Zerlegen und Zusammenbauen eines Motors. Zahlreiche Angaben und wichtige Kniffe, die zur erfolgreichen Reparatur gehören, sind selbstverständlich auch enthalten. Weiterhin findet man Schaltpläne, technische Daten, Drehmoment-Richtwerte sowie Kolbenmaße aller oben genannten Modelle.

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Vespa Motorroller PK, PX	99410000	14,90

SIP-COMMUNITY User „Sweethard“ zu Art.-Nr. 99410000: Gelungenes Nachschlagewerk... das auch nach Jahren des Schraubens immer mal wieder einen Blick wert ist (Tipps, Schaltpläne, Drehmomente, usw.)

Workshop Manual



SS/PV/Rally/Sprint

Umfang: 90 Seiten, englisch

Werkstatthandbuch für Vespa SS90, Primavera, Super, GL, Sprint oder Rally von Bj. ´59 bis ´78. Neben ausführlich beschriebenen Wartungs- und Reparaturanleitungen sind in dieser 90-seitigen Hilfe auch Explosionszeichnungen und Schaltpläne zu oben genannten Modellen zu finden. Als besonders hilfreich erweisen sich die möglichen Fehlerquellen mit passender Abhilfe. Wieder ein gelungenes Werkstatthandbuch von Haynes für diejenigen, die der englischen Sprache mächtig sind.

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Haynes SS/PV/Sprint/Rally	98980000	26,50

The MOD Years



Style, Sound, Scooters

Umfang: 130 Seiten, englisch

Wahrscheinlich eine der detailliertesten Zusammenfassungen der Mod Bewegung. Wo waren die Anfänge? Wie hat man getanzt und wieso hat man sich so gekleidet? In diesem Buch erzählen Mods, wie sie persönlich die späten 50er und 60er Jahre erlebt haben. Mod Style, Sound´n Scooters auf 130 Seiten.

Textausschnitt auf
www.sip-scootershop.com!

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
The Mod Years	98879300	18,20

Reparaturanl. PX/Cosa



Für Modelle ab 1959-1998

Umfang: 65 Seiten, deutsch

Eine der umfangreichsten Reparaturanleitungen für Vespa PX/Cosa. Dieser Band bietet genaue Anweisungen für Wartung und Reparatur der bewährten PX-Reihe und der modernen Cosa-Modelle. Mit verständlichen Photos der einzelnen Arbeitsschritte und übersichtlichen Explosionszeichnungen. Außerdem enthält dieses Werk einen praktischer Tabellenteil mit vielen technischen Daten, Einstell- und Messwerten.

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
für Modelle von 1959-1998, deutsch	98920000	25,70

Vespa



by Valerio Boni

Umfang: 188 Seiten, deutsch

Das Buch über das beliebteste Zweirad aller Zeiten beschäftigt sich nicht nur mit technischen Details, sondern auch mit seiner Modellgeschichte und nicht zuletzt mit allem, was dieses Zweirad zu einem Kultobjekt an sich gemacht hat: Vor allem dem Charme einer Ära, die irgendwann zur Zeit der Nierentische ihren Höhepunkt erlebt hat und seither nicht mehr aufhört zu brummen...

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Vespa – Valerio Boni	98879600	9,50

Vespa Praxisratgeber



Klassische Zweitaktmodelle 1960-2008

Umfang: 100 Seiten, deutsch

Handelt es sich um ein Schnäppchen oder nur um einen teuren Blender? Mit den fachkundigen Ratschlägen und Kauftipps in diesem Buch erkennst du es sofort.

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Vespa – Valerio Boni	98879910	9,90

Vespa – die offizielle Chronik, 1946 bis heute



by Giorgio Sarti

Umfang: 450 Seiten, deutsch

Kaum zu glauben - die Vespa wird 60 Jahre alt. Was einst als praktisches und intelligentes Transportmittel in der frühesten Nachkriegszeit für Furore sorgte, wurde alsbald zum echten Mode-Gefährt und ist über die Jahrzehnte zum perfekten Lifestyle-Vehikel mit hohem Nutzwert avanciert. Der bekannte italienische Fachautor Giorgio Sarti legt mit diesem Prachtband die bisher umfangreichste Geschichte der Vespa vor und hat in diesem Zusammenhang eine Fülle von bisher noch nie gezeigtem Bild- und Illustrationsmaterial zu Tage gefördert.

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Vespa – Die offizielle Chronik	98879500	49,95

Vespa mi Amore



Geschichte & Technik

Umfang: 215 Seiten, deutsch

Ulrich Kubischs großes Vespa-Buch ist eine liebevolle Hommage an den Roller schlechthin, die „Vespa“ von Piaggio. Seit den 50er Jahren wird sie verkauft, doch nie war sie so erfolgreich wie heute. Inzwischen schwirren die Wespen überall umher und diese Spezialausgabe zollt ihnen Tribut in Geschichte, Technik, Kult, Kitsch - und unzähligen Abbildungen.

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Vespa mi Amore	80430000	19,95

Vespa



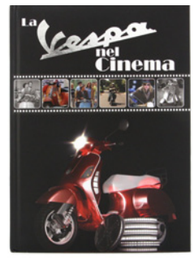
Italian Street Style

Umfang: 320 Seiten, englisch

Haben Sie gewusst dass Vespa früher Flugzeug- und Bootsmotoren hergestellt hat? Wie hieß der Urvater der Vespa? Wann lief der erste Vespa Roller vom Band und wie hieß er? Das Buch „Vespa-Italian Street Style“ ist eine umfangreiche Chronik über die Firma Vespa und natürlich auch über den Kultroller. 320 Seiten Hintergrundwissen seit 1945.

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Italian Street Style	98879100	33,00

La Vespa nel Cinema



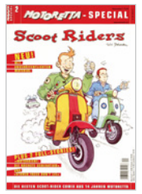
by Lanzarini Alessandro

Umfang: 192 Seiten, englisch

Über 100 Filme in denen, wenn auch nur für einen Moment, die Vespa durchs Bild rollt, werden in diesem Buch vorgestellt. Auf 192 Seiten kann man durch Screenshots und viele Abbildungen alter Original-Poster den immer perfekten Auftritt der Vespa bewundern.

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
La Vespa nel Cinema	98899100	40,00

Scoot Riders



Rollercomics

Umfang: 100 Seiten, deutsch

Die besten „Scoot-Rider" Comics aus 14 Jahren Motoretta. Mit viel Humor und Scharfblick werden alltägliche Szenen und Situationen aus dem Rollerleben karikiert. Der Kampf mit der Technik, Polizei, Motorradfahrern und eifersüchtigen Freundinnen. 100 Seiten, viele Zeichnungen!

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Scoot Riders	98856000	13,70

Deutsche Roller



seit 1894

Umfang: 239 Seiten, deutsch

Die große Chronik der deutschen Motorradindustrie von ihren Anfängen bis heute. Die Buchreihe »Deutsche Motorräder« bietet die einzigartige Chronik der deutschen Motorradentwicklung seit 1894. Alle Typen, alle Marken, alle Daten: Groß- und Kleinserien sowie die Konfektionäre – erstmals sind in einem Buch alle Roller aus deutscher Produktion exakt dokumentiert und porträtiert.

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Deutsche Motorroller	98879800	29,90

Vespa Tecnica Band 1-6

Ein absolutes Sammlerstück und MUSS für jeden Rollerfan sind diese Bücher, die unter anderem von Vespa Papst Frisinghelli geschrieben wurden! Alle Modelle der Baujahre 1946-2002 sind hier ausführlich beschrieben, viele schöne Bilder, original Farbnummern von Max Meyer, teilweise Ersatzteilzeichnungen und viele nützliche Informationen! Diese gebundenen Bücher sind nicht im normalen Buchhandel erhältlich!

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
1. Vespa Tecnica 1, Modelle von 1946 – 1955	98871000	76,00
2. Vespa Tecnica 2, Modelle von 1956 – 1964	98872000	76,00
3. Vespa Tecnica 3, Modelle von 1965 – 1976	98873000	76,00
4. Vespa Tecnica 4, Sondermodelle und Rekorde	98877000	76,00
5. Vespa Tecnica 5, PX von 1977-2002	98880000	76,00
6. Vespa Tecnica 6, italienisch, alle originalen Max Meyer Farbnummern inkl. echt lackierten Farbkarten, perfekt für Restaurationen	98888000	148,00



1



2



3



4



5

The Art of Custom Painting



by Marcus Pfeil

Umfang: 160 Seiten, deutsch

Das umfassende Werk zum Thema Custompainting – von einem der erfolgreichsten Lackkünstler Europas. Von Motorrädern über Hot Rods, Scooter und Trucks bis hin zu Rennbooten und Flugzeugen: Es gibt wohl kaum eine Fahrzeuggattung, die Marcus Pfeil noch nicht unter den Pinsel genommen hat. Eine unverzichtbare Inspirationsquelle für Bikebuilder und deren Kunden, die auf der Suche nach einem passenden Design sind.

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
The Art of Custom	98889001	20,00

Vespa 98 – Risorgere su due ruote



Dieses einzigartige Buch zeigt die Entstehung der Vespa, vom ersten Prototypen bis zu V98. 352 farbige Seiten mit einmaligen Bildern. Im Hardcover gebunden, somit ist das mehrmalige durchblättern vorprogrammiert!

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
Vespa 98 – Risorgere su due ruote, italienisch	98899200	72,00



6



1



2



3



4



5

DVD´s

Nicht nur als Zeitvertreib geeignet, sondern auch als gute Hilfe für Reparatur- und Wartungsarbeiten.

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
1. Quadrophenia - A Way of Life	6598566	15,00
2. Rollerschrauberservice Nr. 1 „Motor Smallframe", deutsch	6598561	24,00
3. Rollerschrauberservice Nr. 2 „Wartung PX&Co.", deutsch	6598560	25,00
4. Rollerschrauberservice Nr. 4 „Gabeln Smallframe", deutsch	6598564	24,00
5. Rollerschrauberservice Nr. 5 „Piaggio Scooter.",deutsch	6598565	24,00
6. Reparaturanleitung „Minarelli Motor", deutsch	65985670	24,00

Nr. 3 nicht mehr erhältlich



1



2



3



4



5

Bedienungsanleitungen

In den Bedienungsanleitungen erfährt man die einfachsten Bedienungs- und Instandhaltungsvorschriften zur jeweiligen Vespa. Und natürlich auch die Inspektionsintervalle, Sicherheitskontrollen, Hinweise zum Einfahren, einen Schaltplan und und und…

Bedienungsanleitung für	Art.-Nr.	€
1 Vespa 125 1948, italienisch	610034M	16,90
2 Vespa 125 1949, italienisch	610035M	16,90
3 Vespa 125 1951/52, italienisch	610036M	16,90
4 Vespa 125 1953, italienisch	610037M	16,90
5 Vespa 125 1954, italienisch	610038M	16,90
6 Vespa 125 1955, italienisch	610039M	16,90
7 Vespa 150 1955, italienisch	610040M	16,90
8 Vespa GS150 1955, italienisch	610041M	16,90
9 Vespa 150 1956, italienisch	610042M	16,90
10 Vespa GS150 1956/57/58, italienisch	610043M	16,90
11 Vespa 150, italienisch	610044M	16,90
12 Vespa GS150 1958-61, italienisch	610045M	16,90
13 Vespa SS90, italienisch	610046M	16,90
14 Vespa 125 VNB 1963, italienisch	610182M	16,90
15 Vespa 125 VNA, italienisch	610183M	16,90
16 Vespa 150 GL, VLA1T, italienisch	610184M	16,90
17 Vespa 150 VBB1T, italienisch	610185M	16,90
18 Vespa 160 GS, VSB 1962, italienisch	610186M	16,90
19 Vespa V50 V5A1T, italienisch	610187M	16,90
20 Vespa PK80 S/Elestart, deutsch	611020M	16,90

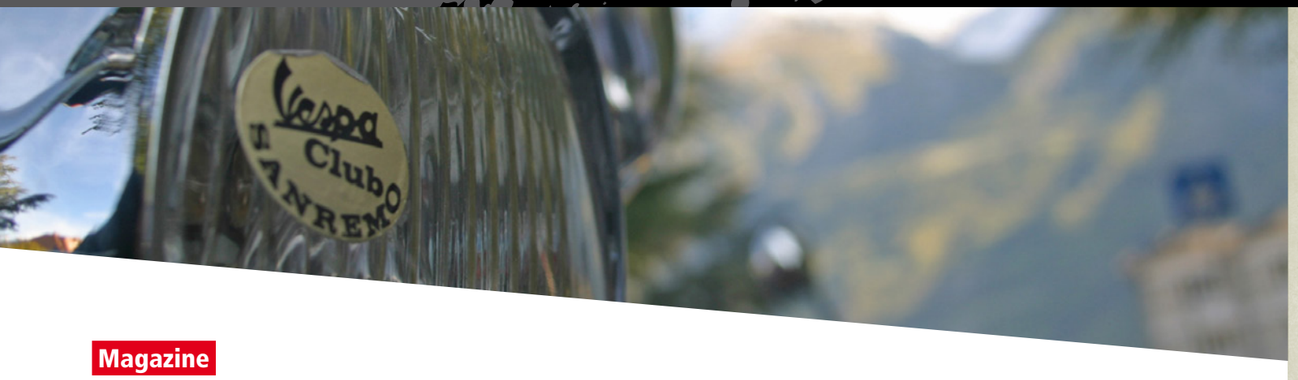
CD´s

Der richtige Sound beim Schrauben darf natürlich auch nicht fehlen! Hier eine kleine Auswahl an guter Musik.

Bezeichnung	Art.-Nr.	€
1. Scootering "Sounds"The Button-Down British Beat	50142000	22,40
2. Scootering "Scooter Rally Anthems"	50143000	24,80
3. Atomic Café "Beatschuppen"	50145000	16,10
4. Atomic Café "The Smart Club"	50146000	16,10
5. Atomic Café "Atömström"	50147000	16,10
6. Atomic Café "French Cuts 2"	50148000	16,10







Magazine

Viele nützliche Informationen erhält man in Rollerfachzeitschriften. Neben der Vorstellung von neuen Rollermodellen geben diese meist auch gute Techniktipps und einen tiefen Einblick in das Szenegeschehen. Seit „up to date" und abboniert eines dieser Magazine um auf dem Laufenden zu bleiben. Die Abos sind nicht bei uns erhältlich sondern direkt über das Magazin zu beziehen. Checkt die Internetseite oder euren Kiosk.

Folgende Magazine können wir empfehlen:

Vespina



VCVD Magazin

Umfang: ca. 30 Seiten, deutsch

Das offizielle Magazin des Vespa-Clubs von Deutschland. Wissenswertes über die Vespa Szene, Rollertreffen, Termine, Lifestyle und Technik.

Erhältlich unter **www.vcvd.de**

Motoretta



Ältestes deutsches Rollermagazin

Umfang ca. 90 Seiten, deutsch

Aktuelle Tipps, Trends und Neuheiten direkt aus der Roller-Szene, umfangreiche Test- und Technik-Reportagen mit packenden Foto-Strecken und großem Roller-Kleinanzeigenteil.

Erhältlich unter **www.motoretta.de**

Scooter & Sport



Vespa & Scooter Magazin

Umfang: ca. 80 Seiten, deutsch

W&W – Wagner und Wimme sind die Köpfe hinter dem Scooter & Sport Magazin. Durch ihre guten Kontakte zu Herstellern findet man in jeder Scooter & Sport Ausgabe Fahrberichte zu aktuellen Rollermodellen. Besonders gut gefallen uns die unabhängigen aussagekräftigen Produkttests!

Erhältlich unter **www.scooterundsport.de**

Rollerfahrer



Vespa & Scooter Magazin

Umfang: ca. 80 Seiten, deutsch

Seit 2007 berichtet das Rollerfahrer Magazin von der Vespa- und Scooter Rollerszene. Customs, Termine, Reiseberichte uvm. machen das Magazin mittlerweile zu einer festen Größe und zu einem Must-Have für jeden Rollerfahrer. Danke Heiko!

Erhältlich unter **www.rollerfahrer-magazin.de**

Scootering



Englisches Vespa Magazin

Umfang: ca. 130 Seiten, englisch

Das wohl größte Rollermagazin berichtet über getunte Lambretta und Vespa Customs weltweit. Außerdem findet man Neufahrzeugtests, Produkttests, Events, Rallys, eine Verkaufssektion für Fahrzeuge oder Tuningteile und die aktuelle Musikempfehlung der Redaktion. Was will man mehr?

Erhältlich unter **www.scootering.com**

Classic Scooter



Tresen-Reports / Fanzine

Umfang: ca. 50 Seiten, deutsch

Im Dezember 2000 erschien die erste Classic Scooter mit einer Vespa SS90 auf dem Titelbilld. Seitdem berichtet „Champ" über die Szene, coole Roller und über unvergessene Treffen.

Wir empfehlen euch das ABO, denn als echter Vespa Fahrer darf man keine Ausgabe des Fanzine verpassen.

Erhältlich unter **www.classic-scooter.de**

Scootitude



100% Retro Roller Magazin

Umfang: ca. 90 Seiten, französisch

Wenn ein Heft mit der Scootering mithalten kann, dann ist es die Scootitude aus Frankreich. Das professionelle und liebevolle Heft informiert über Customs, Teile, Szene und News zu Retro Rollern der französischen Szene.

Erhältlich unter **www.scootitude.com**

Roller Journal



Vespa & Scooter Magazin

Umfang: ca. 60 Seiten, deutsch

Das Rollerjournal ist ein klar strukturiertes Magazin für Rollerfahrer. Die Berichte und die ausführlichen Produkt- und Fahrzeugtests der Österreicher sind sehr informativ und machen Spaß beim Lesen.

Erhältlich unter **www.rollerjournal.at**



MAURO CAO

AND THE BEST IS YET TO COME...

Mauro Cao ist ein Phänomen. Denn er ist einer, der sich nicht nur MOD nennt, sondern seine Leidenschaft auch tagtäglich umsetzt. Geboren in Rom, lebt der 34 Jährige Comic-Artist zur Zeit am Lago di Bracciano. Den Großteil seines Lebens hat er mit dem Stift in der Hand verbracht.

Woher kommt deine Faszination für den MOD Lifestyle?

Von ganz tief innen. Es ist wie ein Instinkt. Ich bin schon immer so gewesen und die 60er Jahre, von denen die Mod Subkultur ja abstammt haben mich immer schon unglaublich fasziniert. Die Darstellung von allem was elegant, sauber und schön ist... leicht und nicht affektiert.

Welche Musik magst du (abgesehen von Mod und Soul)?

Ich höre mir alles an. Sonst weiß ich ja nicht, ob es mir gefällt oder nicht. Bestimmte Richtungen liegen einem ja immer besser als andere. Verstehen wir uns? (lacht)

Hast du selbst einen Roller?

Das ist die nächste Anschaffung. Entweder wird es eine klassische und stilvolle GS 160 oder eine bissige SS90. Aber im Grunde gefallen sie mir alle. Übrigens auch die aktuellen Modelle LX o GT. Die finde ich schön, weil sie die Vespa in ihrer jüngsten Evolutionsstufe zeigen.

**Wann hast du mit dem Zeichnen angefangen?
Hast du studiert oder bist du Autodidakt?**

Ah schöne Frage! Ich habe immer gezeichnet. Auf alles und immer. Technisch gesehen oft nach dem „Trial and error"-Verfahren. Um meine Fähigkeiten zu perfektionieren, bin ich dann 3 Jahre lang zur internationalen Comic-Schule in Rom gegangen. Aber die relevanten Techniken (Einfärben etc.) habe ich mir selbst beigebracht. Und weißt du was? Eigentlich bin ich Diplom-Buchhalter.

Was inspiriert dich?

Der Alltag, die Erfahrungen, die ich mache, was ich beim Spazierengehen sehe, was ich rieche, was Leute mir erzählen, und alles, was mir im Kopf herum geht. Ich antworte auf diese Frage immer, dass ich aus einem inneren Universum schöpfe, in dem meine Figuren zuhause sind. Kurz gesagt aus meiner Welt. Meiner doofen Welt ("stupido" mondo – so heißt auch eins meiner Bücher)…

Steckt viel ‚Mauro' in deinen Zeichnungen?

Klar, in allem was ich zeichne, steckt ein Teil von mir. Wenn es manchmal auch nur Wünsche und Hoffnungen sind. Aber ob ich wirklich so bin, wie meine Geschichten, weiß ich nicht. Da müsste man jemand fragen, der mich kennt und der viel Zeit mit mir verbringt. Sicher bin ich mir in einem Punkt: Es geht im Leben immer um das Sein und nicht um das Scheinen. Und davon handeln auch meine Geschichten.

**In deiner Kunst gibt es auch düstere Themen.
Erzähl ein bißchen mehr darüber...**

Ich trage einen sehr dunklen Teil in mir. Das Horror-Genre fasziniert mich sehr und viele meiner Zeichnungen sind davon inspiriert. Vor einiger Zeit habe ich zusammen mit Paolo D'Orazio (einem bekannten italienischen Horror-Autor) an dem Projekt SLAUGHTER DAUGHTER gearbeitet. Eine düstere Geschichte. Schön und schrecklich zugleich. Die Hauptdarsteller fahren übrigens ausschließlich Roller.

Wo kann man deine Kunst sehen / kaufen?

Ok, jetzt kommen wir zum interessantesten Teil des Interviews. (lacht und zwinkert mit dem Auge) Meine Bücher gibt es im Internet und im italienischen Buchhandel. Also nicht nur im ‚Expertenkreis'. Außerdem über Itunes, oder als Apps für iPad und co. Ich arbeite gerade an limitierten Drucken und auch an einer Bekleidungsreihe mit meinen Bildern. Auf dem Laufenden kann man sich darüber in meinen Blog (caocomics.blogspot.com) oder auf meine Facebook Seite (Mauro Cao) halten.
Ich möchte mich an dieser Stelle auch bei allen bedanken, die mir mit vollem Elan ‚folgen'.

Was hast du für Pläne für die Zukunft?

Ja, da gibt es tatsächlich viele Pläne. Ich hoffe, ich kann die über kurz oder lang auch alle in die Tat umsetzen. Aktuell arbeite ich an einem Grafikroman über die MODs (geschrieben vom wunderbaren Paolo Fizzarotti), einem Gothik-Projekt (von meinem Freund Lucio Perrimezzi), einem weiteren Grafikroman (von Alessandro e Francesca Di Virgilio) und einem sehr interessanten Projekt über die Northern Soul Subkultur (auch in Bezug auf Tanz und Alltag). Das mache ich zusammen mit Gerry, dem ultimativen italienischen ‚Modfather' der auch die Soul O' Session ins Leben gerufen hat. (www.northernsouldancesociety.org). Und wie der großartige Frank Sinatra gern sagte: "And the best is yet to come…"



SIP TEAM

BLICK HINTER DIE KULISSEN


Überblick im Lager


Planung ist alles!


Qualitätskontrolle


SIP Open Day – jedes Jahr Anfang Mai


SIP Office, Shop und Lager


SIP Office


Großhandelsteam


SIP Team Rafting Tour 2007



Rennteam

We heart Sip Scootershop

Danke für die vielen Freunde, die uns die letzten 20 Jahre begleitet und gefördert haben! Daraus sind nicht wenige Freundschaften fürs Leben geworden. Lust, uns auch eine Botschaft zu schicken? Schreib an iheart@sip-scootershop.de, gerne mit Bild von dir und deinem Roller. Wir freuen uns!

„Seit mehr als 10 Jahren ist SIP Scootershop unser bevorzugter Teilelieferant, für Ersatzteile und Tuningparts. In ihrem neuen Katalog findest du die besten Parts für deine Vespa - zu den besten Preisen und den kürzesten Lieferzeiten überhaupt!“ vespabbestia, et3.it staff



„Seit den 90er Jahren sind die Gründer von SIP und ich gute Kumpels. Früher als Kunde, heute als Lieferant. Immer kompetent, immer auf Augenhöhe. Macht Spass! Die letzten Tuning Teile für mein Small Frame hab ich natürlich bei SIP bestellt. Wo denn auch sonst?“ Stefan Onken („Stonki“), Gründer der ehemaligen Tuningschmiede NORDSPEED

Der VVCD wünscht Alex und Ralf sowie dem gesamten Team der Fa. SIP alles Gute und viel Erfolg mit diesem sehr gelungenen Katalog. Dadurch wird zukünftig die Vespa-Szene noch umfangreicher bedient werden können. Wir freuen uns, dass ihr auf die Bedürfnisse der Vespisti so vielfältig und positiv einzugehen wisst. Besonders die Vespa-Oldtimer-Fans wissen das zu schätzen. Der VVCD selbst konnte bei seiner Tour entlang der Romantischen Strasse die Firmen-Zentrale besuchen und wir alle waren über die Größe und den Umfang des Sortiments hoch begeistert. Ein frischer, innovativer Wind wehte durch die Hallen der Fa. SIP. Wir kommen gerne wieder! Jürgen O. Rahmer, 1. Vorsitzender des VVCD

„The first place I go for vintage parts is SIP. They seem to have everything you could possibly want at a price I’m willing to pay. Often times I find a part that they have made better than stock and that makes me happy.“ Josh Rogers, editor of american scooter magazine SCOOT!

„SIP Scootershop ist eine großartige, sehr professionell geführte Firma. Man spürt den Spirit für historische Vespas, der dort herrscht. Ich kenne Alex und Ralf nun seit mehr als 15 Jahren und ich hab großes Vertrauen in ihre Arbeit und Kompetenz. Weiter so und alles Gute mit diesem neuen Katalog!“ Saimon Polini, Inhaber von POLINI Motori S.p.A.

„Es macht Spass, den atemberaubenden Erfolg von SIP Scootershop zu beobachten. Im internationalen Rollermarkt ist der Mailorderspezialist nicht mehr wegzudenken. Immer wieder bereichert SIP die Szene mit Qualitäts-Spezialteilen und Zubehör für Vespa Fans. Weiter viel Erfolg aus Taiwan!“ Cathy Wang, Chefredakteurin des taiwanesischen Scooter Magazins „Motorworld“.



Einen schönen Gruss an alle Vespafreaks der Welt. Die gute alte Vespa, ein Symbol für Stil und italienische Lebensart. Davon angetrieben hat DRT es sich zur Aufgabe gemacht, sehr spezielle und gefragte goodies für euch zu entwickeln. Es ist uns eine sehr grosse Ehre im aktuellen SIP Scootershop Katalog präsent zu sein. In den letzten Jahren ist SIP sehr gewachsen und hat sich mir immer als ein innovativer top Laden präsentiert. Der Spirit und die Passion zur Vespa von SIP ist grossartig. Alles Gute! Denis, Inhaber Denis Racing Team (DRT)

“I’ve seen the guys from SIP grow professionally and make their dreams come true with an always brilliant and positive spirit. I think that this catalogue fully represents them”. Alessandra Malossi, owner of MALOSSI S.p.A.

„Der Vespa Club von Deutschland wünscht Alex und Ralf sowie ihrem Team alles Gute zur Herausgabe des neuen Katalogs, in dem sie die Botschaft der Vespa in all ihrer Vielfalt so positiv vertreten. Die Mitglieder unseres Dachverbandes freuen sich über so viel Engagement.“ Dieter Mertes, Präsident Vespa Club von Deutschland



Liebe Leute von SIP, ihr seid die Einzigen, die innerhalb weniger Stunden die Pakete zuverlässig zu mir nach Hause bekommen, vielen Dank für die Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und Freundschaft über die letzten Jahre. SIP FOREVER! Robin Davy, Sammler und Präsident Vespafreunde München

Time has flown by for it seems not so long ago that I first visited SIP near Munich whilst returning from a trip to Italy for Scootering Magazine. Back then, in the late 1990s, the shop was much smaller, as was their stock of parts. Now today they have a 900 page catalogue full of scooter products, yet it’s good to see they still produce innovative new parts alongside the essentials needed for everyday scootering. Congratulations to everyone involved! Andy Gillard, Editor - Scootering Magazine

„Liebes SIP Team, ich bin nach wie vor schwer beeindruckt von dem, was ihr für die Rollerszene in Bewegung setzt. Ohne euch würde es keine Malossi 211er mehr geben, keine neuen 200er Motorgehäuse und so weiter. Dafür spreche ich euch meinen tiefsten Respekt aus...weiter so!“ Mike Betz, Gründer GSF German Scooter Forum

„Ich bin glücklich über die Firma SIP Scootershop, die eine ausserordentliche Wertschätzung für die Qualität unserer Produkte aufbringt. Ich bin sehr stolz auf unsere Präsenz in diesem Teilekatalog. Es besteht seit vielen Jahren eine schöne Zusammenarbeit zwischen mir und den Jungs von SIP Scootershop, wir haben gemeinsam die gleiche Liebe und den selben Geist für die Vespa.“ Mauro Pascoli, Ravenna

„SIP Scootershop ist mein komerzieller Wunschpartner! Die Kompetenz, Zuverlässigkeit und Ernsthaftigkeit von SIP sind Beispiel für alle, die an ihre Ideen und ihre Arbeit glauben.“ Max Quattrini, Parma

„SIP Scootershop is a great resource for both vintage and modern scooterists. SIP has provided great products and customer service for over 16 years. SIP should be your first online resource as it continues to expand its huge inventory of scooter parts and accessories for all makes and models. Thanks to SIP for providing a great service!“ Mike Bobadilla President Vespa Club of America.

„Wir von PM Tuning freuen uns, dass SIP Scootershop unsere Produkte seit mehr als 16 Jahren so erfolgreich vertreibt. SIP bietet ein einzigartiges Angebot an Ersatzteilen und Zubehör für die Vespa - wir freuen uns auf die nächsten gemeinsamen 16 Jahre!“ Paul Melici, PM Tuning

Was soll man sagen - Alex, Ralf & Team, ihr habt es vorgemacht das Hobby zum Beruf, mit einer Passion wie nicht viele. Nicht nur um Geld zu verdienen, nein ihr LEBT & LIEBT euren Job! Ich denke, dass dies einer DER Bausteine eures ungebrochenen Erfolges ist, dazu gratulieren wir, mein Team und ich, ganz besonders! Marcus Pfeil, Pfeil-Design

Allgemeine Geschäftsbedingungen der SIP Scootershop GmbH

§ 1 Allgemeines, Kundenkreis, Vertragssprache
(1) Alle Angebote, Kaufverträge, Lieferungen und Dienstleistungen aufgrund von Bestellungen unserer Kunden über unseren Online Shop http://www.sip-scootershop.com (nachfolgend der „Webshop), per Fax, Post und Telefon unterliegen diesen Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB).
(2) Kunden im Sinne dieser AGB sind Verbraucher, Unternehmer und andere natürliche und juristische Personen. „Verbraucher" im Sinne dieser AGB ist jede natürliche Person, die mit der SIP Scootershop GmbH ein Rechtsgeschäft zu einem Zweck abschließt, der weder ihrer gewerblichen noch ihrer selbständigen beruflichen Tätigkeit zugerechnet werden kann. „Unternehmer" im Sinne dieser AGB ist eine natürliche oder juristische Person, die mit der SIP Scootershop GmbH in Ausübung ihrer gewerblichen oder selbständigen beruflichen Tätigkeit in Geschäftsbeziehung tritt.
(3) Geschäftsbedingungen des Kunden finden keine Anwendung, auch wenn wir ihrer Geltung im Einzelfall nicht gesondert wiedersprechen.
(4) Die Verträge mit dem Kunden werden in deutscher Sprache geschlossen. Für nicht deutschsprachige Kunden ist die Vertragssprache Englisch, siehe dazu die englische Fassung dieser AGB unter „Terms and Conditions" auf www.sip-scootershop.com.

§ 2 Bestellung, Vertragsschluss
(1) Der Kunde kann aus dem Sortiment des Webshop Produkte auswählen und diese über den Button „In den Warenkorb" in einem so genannten Warenkorb sammeln. Landabhängig besteht evt. ein Mindestbestellwert.
(2) Über den Button „Bestellung abschicken" gibt er einen verbindlichen Antrag zum Kauf der im Warenkorb befindlichen Waren ab. Vor Abschicken der Bestellung kann der Kunde die Daten jederzeit ändern und einsehen. Der Antrag kann jedoch nur abgegeben und übermittelt werden, wenn der Kunde durch Klicken auf den Button „Hiermit erkläre ich mich mit den allgemeinen Geschäftsbedingungen und dem Speichern der Daten nach den gesetzlichen Bestimmungen einverstanden. Die Widerrufsbelehrung habe ich gelesen und verstanden." diese Vertragsbedingungen akzeptiert und in seine Antrag aufgenommen hat.
(3) Der Kunde erhält daraufhin eine automatische Empfangsbestätigung per Email, in der die Bestellung des Kunden nochmals aufgeführt wird und die der Kunde über die Funktion „Drucken" ausdrucken kann. Die automatische Empfangsbestätigung dokumentiert lediglich, dass die Bestellung des Kunden beim Anbieter eingegangen ist und stellt keine Annahme des Antrags dar. Der Vertrag kommt erst durch die Annahmeerklärung durch die Firma SIP Scootershop GmbH oder durch Lieferung der Ware zustande.
(4) Bei Bestellungen, die nicht über den Webshop, sondern per Post, Fax, Telefon etc. erfolgen gibt der Kunde mit seiner Bestellung ein verbindliches Angebot ab. Der Vertrag kommt erst durch die Annahmeerklärung durch die Firma SIP Scootershop GmbH oder durch Lieferung der Ware zustande.

§ 3 Preise und Zahlung
(1) Unsere Preise schließen die gesetzliche Umsatzsteuer ein, nicht jedoch die Versandkosten. Zölle und ähnliche Abgaben hat der Kunde zu tragen.
(2) Soweit nicht etwas anders vereinbart ist, liefern wir gegen Zahlung per Kreditkarte, Nachnahme, Bankeinzug und PayPal, jeweils gegen Rechnung.
(3) Dem Kunden steht kein Aufrechnungs- oder Zurückbehaltungsrecht zu, soweit nicht die Gegenforderung unbestritten oder rechtskräftig festgestellt ist.

§ 4 Versendung der Ware, Warenverfügbarkeit
(1) Der Kunde kann zwischen folgenden Versandarten wählen:
- Expressversand SIP Speed: Die Bestellung wird bei Auftragsbearbeitung und Versand mit höchster Priorität bearbeitet. Für diesen Service entstehen zusätzliche Kosten von 6,00 €.
- Teillieferung: Alle lagernden Artikel werden sofort versandt. Nicht lagernde Artikel werden innerhalb Deutschlands portofrei nachgeschickt. Ist der Warenwert unter 15,- Euro oder die Bestellung älter als 3 Wochen wird der Kunde vorab per Email informiert. Rückstände können durch den Kunden jederzeit unter order[at]sip-scootershop.de storniert oder geändert werden
- Komplettlieferung: Die Bestellung wird nur komplett versandt. Sollten Artikel nicht auf Lager sein, wird abgewartet bis die Ware vom Lieferanten eingetroffen ist. Dabei können teilweise erhebliche Verzögerungen auftreten.
(2) Lieferverzögerungen werden dem Kunden unverzüglich per E-Mail mitgeteilt.
(3) Wenn das bestellte Produkt nicht mehr verfügbar ist, weil die SIP Scootershop GmbH mit dem bestellten Produkt von ihrem Lieferanten ohne eigenes Verschulden nicht beliefert wird, kann die SIP Scootershop GmbH vom Vertrag zurücktreten. In diesem Fall wird der Kunden unverzüglich informiert und diesem ggf. ein vergleichbares Produkt vorgeschlagen. Wenn kein vergleichbares Produkt verfügbar ist oder der Kunde keine Lieferung eines vergleichbaren Produktes wünscht, werden dem Kunden bereits erbrachte Gegenleistungen unverzüglich zurückerstattet.

§ 5 Versand, Versicherung, Gefahrübergang
(1) Soweit nicht ausdrücklich anders vereinbart, bestimmen wir die angemessene Versandart und das Transportunternehmen nach unserem billigen Ermessen.
(2) Wir schulden nur die rechtzeitige, ordnungsgemäße Ablieferung der Ware an das Transportunternehmen und sind für vom Transportunternehmen verursachte Verzögerungen nicht verantwortlich. Eine im Webshop genannte Versanddauer ist daher unverbindlich.
(3) Ist der Kunde Verbraucher, geht die Gefahr des zufälligen Untergangs, der zufälligen Beschädigung oder des zufälligen Verlustes der gelieferten Ware in dem Zeitpunkt auf den Kunden über, in dem die Ware an den Kunden ausgeliefert wird oder der Kunde in Annahmeverzug gerät. In allen anderen Fällen geht die Gefahr mit der Auslieferung der Ware an das Transportunternehmen auf den Kunden über.
(4) Die Ware wird von uns gegen die üblichen Transportrisiken auf unsere Kosten versichert.

§ 6 Eigentumsvorbehalt
(1) Wir behalten uns das Eigentum an der von uns gelierten Ware bis zur vollständigen Zahlung des Kaufpreises (einschließlich Umsatzsteuer und Versandkosten) für die betreffende Ware vor.
(2) Verarbeitung, Verbindung oder Umbildung erfolgen stets für die SIP Scootershop GmbH als Hersteller, ohne dass dafür für sie Rechtspflichten abgeleitet werden können. Bei Erlöschen des (Mit-) Eigentums der SIP Scootershop GmbH durch Verbindung, wird bereits jetzt vereinbart, dass das (Mit-) Eigentum an der einheitlichen Sache wertanteilig gem. dem Verkaufspreis auf die SIP Scootershop GmbH übergeht. Der Käufer verwahrt das (Mit-) Eigentum der SIP Scootershop GmbH unentgeltlich.
(3) Ist der Kunde Unternehmer und Händler, tritt er für den Fall eines etwaigen Weiterverkaufs bereits jetzt die Forderung aus dem Weiterverkauf bis zur Höhe des an uns zu zahlenden Kaufpreises ab. Wir ermächtigen den Kunden der Unternehmer und Händler ist hiermit, die so abgetretene Forderung im gewöhnlichen Geschäftsbetrieb einzuziehen, wobei wir diese Ermächtigung im Fall des Zahlungsverzuges seitens des Kunden der Unternehmer und Händler ist, jederzeit widerrufen können.
(4) Bei Zugriffen Dritter auf die Vorbehaltsware wird der Käufer auf das Eigentum der SIP Scootershop GmbH hinweisen und diese unverzüglich benachrichtigen.

§ 7 Gewährleistung
(1) Ist die gelieferte Ware mit einem Sachmangel behaftet, kann der Käufer Beseitigung des Mangels oder Lieferung einer mangelfreien Ware verlangen. Die Gewährleistungsfrist für Verbraucher beträgt für neue Waren 24 Monate, in allen anderen Fällen 12 Monate. Wenn der Kunde Unternehmer ist, können wir zwischen der Mängelbeseitigung und Lieferung von mangelfreier Ware wählen. Die Wahl kann nur in Textform (auch per Telefax oder E-Mail) gegenüber dem Kunden innerhalb von drei Werktagen nach Benachrichtigung über den Mangel erfolgen. Die vom Käufer gewählte Art der Nacherfüllung kann verweigert werden, wenn diese nur mit unverhältnismäßigen Kosten möglich ist.
(2) Falls die Nacherfüllung nach § 7 Abs. 1 fehlschlägt oder unzumutbar ist oder wir die Nacherfüllung verweigern, ist der Kunde jeweils nach Maßgabe des anwendbaren Rechts berechtigt, vom Kaufvertrag zurückzutreten, den Kaufpreis zu mindern oder Schadensersatz oder Ersatz seiner vergeblichen Aufwendungen zu verlangen. Für Schadensersatzansprüche des Kunden gilt zudem § 8 dieser AGB.
(3) Kunden, die nicht Verbraucher im Sinne dieser AGB sind, sind verpflichtet, angelieferte Waren unverzüglich zu prüfen (§ 377 HGB).

§ 8 Haftung
(1) Ansprüche des Kunden auf Schadensersatz sind grds. ausgeschlossen. Hiervon ausgenommen sind Schadensersatzansprüche des Kunden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers, der Gesundheit oder aus der Verletzung wesentlicher Vertragspflichten sowie die Haftung für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung des Anbieters, seiner gesetzlichen Vertreter oder Erfüllungsgehilfen beruhen. Wesentliche Vertragspflichten sind solche, deren Erfüllung zur Erreichung des Ziels des Vertrages notwendig ist. Bei der Verletzung wesentlicher Vertragspflichten haften wir nur auf den vertragstypischen, vorhersehbaren Schaden,
wenn dieser einfach fahrlässig verursacht wurde, es sei denn, es handelt sich um Schadensersatzansprüche des Kunden aus einer Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit.
(2) Die in Abs. 1 genannten Einschränkungen gelten auch zugunsten unserer gesetzlichen Vertreter und Erfüllungsgehilfen, wenn Ansprüche direkt gegen diese geltend gemacht werden.
(3) Unsere Haftung für Fahrlässigkeit (ausgenommen grobe Fahrlässigkeit) ist im Falle des Lieferverzuges auf einen Betrag von 10% des jeweiligen Kaufpreises (inkl. Umsatzsteuer) begrenzt. Die Vorschriften des Produkthaftungsgesetzes bleiben unberührt.

§ 9 Widerrufsrecht, Widerrufsbelehrung, Warenrückgabe

Widerrufsrecht für Verbraucher
Du kannst Deine Vertragserklärung innerhalb von 14 Tagen ohne Angabe von Gründen in Textform (z. B. Brief, Fax, E-Mail) oder - wenn IDir die Sache vor Fristablauf überlassen wird – auch durch Rücksendung der Sache widerrufen. Die Frist beginnt nach Erhalt dieser Belehrung in Textform, jedoch nicht vor Eingang der Ware beim Empfänger (bei der wiederkehrenden Lieferung gleichartiger Waren nicht vor Eingang der ersten Teillieferung) und auch nicht vor Erfüllung unserer Informationspflichten gemäß Artikel 246 § 2 in Verbindung mit § 1 Absatz 1 und 2 EGBGB sowie unserer Pflichten gemäß § 312g Absatz 1 Satz 1 BGB in Verbindung mit Artikel 246 § 3 EGBGB. Zur Wahrung der Widerrufsfrist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs oder der Sache. Der Widerruf ist zu richten an: SIP Scootershop GmbH,
Graf Zeppelin Str. 9, D-86899 Landsberg, Telefax:+49 (0) 8191 96999-70, E-Mail: info (at) sip-scootershop.de
Widerrufsfolgen:
Im Falle eines wirksamen Widerrufs sind die beiderseits empfangenen Leistungen zurückzugewähren und ggf. gezogene Nutzungen (z. B. Zinsen) herauszugeben. Kannst Du uns die empfangene Leistung sowie Nutzungen (z.B. Gebrauchsvorteile) nicht oder teilweise nicht oder nur in verschlechtertem Zustand zurückgewähren beziehungsweise herausgeben, musst Du uns insoweit Wertersatz leisten. Für die Verschlechterung der Sache und für gezogene Nutzungen musst Du Wertersatz nur leisten, soweit die Nutzungen oder die Verschlechterung auf einen Umgang mit der Sache zurückzuführen ist, der über die Prüfung der Eigenschaften und der Funktionsweise hinausgeht. Unter „Prüfung der Eigenschaften und der Funktionsweise" versteht man das Testen und Ausprobieren der jeweiligen Ware, wie es etwa im Ladengeschäft möglich und üblich ist. Paketversandfähige Sachen sind auf unsere Gefahr zurückzusenden. Du hast die regelmäßigen Kosten der Rücksendung zu tragen, wenn die gelieferte Ware der bestellten entspricht und wenn der Preis der zurückzusendenden Sache einen Betrag von 40 Euro nicht übersteigt oder wenn Du bei einem höheren Preis der Sache zum Zeitpunkt des Widerrufs noch nicht die Gegenleistung oder eine vertraglich vereinbarte Teilzahlung erbracht hast. Anderenfalls ist die Rücksendung für Dich kostenfrei. Nicht paketversandfähige Sachen werden bei Dir abgeholt. Verpflichtungen zur Erstattung von Zahlungen müssen innerhalb von 30 Tagen erfüllt werden. Die Frist beginnt mit der Absendung Deiner Widerrufserklärung oder der Sache, für uns mit deren Empfang.
Ausschluss des Widerrufsrechts
Das Widerrufsrecht besteht
1. nicht bei Fernabsatzverträgen zur Lieferung von Waren, die nach Kundenspezifikation angefertigt werden oder eindeutig auf die persönlichen Bedürfnisse zugeschnitten sind oder die auf Grund ihrer Beschaffenheit nicht für eine Rücksendung geeignet sind oder schnell verderben können oder deren Verfalldatum überschritten würde.
2. nicht bei Fernabsatzverträgen zur Lieferung von Audio- oder Videoaufzeichnungen oder von Software, sofern die gelieferten Datenträger von Dir entsiegelt worden sind
3. nicht bei Fernabsatzverträgen zur Lieferung von Zeitungen, Zeitschriften und Illustrierten, es sei denn, dass Du Deine Vertragserklärung telefonisch abgegeben haben.
Ende der Widerrufsbelehrung.

§ 10 Tuningteile
Tuningteile sind nur für Ausstellungszwecke bestimmt. Alle von uns geführten Artikel, die nicht ausdrücklich als für den Straßenverkehr zulässig gekennzeichnet sind und die StVZO berühren, bedürfen vor der Inbetriebnahme im öffentlichen Straßenverkehr einer Rücksprache bzw. Eintragung beim TÜV/DEKRA. Für Tuning- und Elektronikteile erfolgt der Einbau und der Betrieb auf eigene Gefahr, die Teile sind ausdrücklich nur für den Gebrauch auf Ausstellungen bestimmt und nicht für den Betrieb in den Fahrzeugen. Es wird ausdrücklich auf die erheblichen Risiken beim Gebrauch von Tuning- und Rennsportartikeln im Rahmen des Betriebes von Fahrzeugen hingewiesen.
Ein solcher Gebrauch wird von der SIP Scootershop GmbH nicht gebilligt und entspricht nicht der vorgesehenen Nutzung dieser Teile ausschließlich für Ausstellungszwecke. Die Rechtslage bezüglich der Zulässigkeit der Verwendung von Tuningteilen außerhalb Deutschlands wird von der SIP Scootershop GmbH nicht geprüft. Dem Kunden obliegt die Einhaltung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften seiner jeweiligen Rechtsordnung.

§ 11 Hinweise zur Datenverarbeitung
(1) Wir erheben im Rahmen der Abwicklung von Verträgen Daten des Kunden unter Beachtung der Vorschriften des Bundesdatenschutzgesetzes und des Telemediengesetzes. Ohne Einwilligung des Kunden werden wir Bestands- und Nutzungsdaten des Kunden nur erheben, verarbeiten oder nutzen, soweit dies für die Abwicklung des Vertragsverhältnisses und für die Inanspruchnahme und Abrechnung von Telediensten erforderlich ist.
(2) Ohne die Einwilligung des Kunden werden Daten des Kunden nicht für Zwecke der Werbung, Markt- oder Meinungsforschung genutzt.
(3) Im Übrigen wird in Bezug auf Einwilligungen des Kunden und weitere Informationen zur Datenerhebung, - verarbeitung und –nutzung auf die Datenschutzerklärung verwiesen, die unter dem Button „Datenschutz" in druckbarer Form auf der http://www.sip-scootershop.de abrufbar ist.

§ 12 Hinweise zur Batterieentsorgung
Im Zusammenhang mit dem Vertrieb von Batterien oder mit der Lieferung von Geräten, die Batterien enthalten, ist der Verkäufer verpflichtet, den Kunden auf folgendes hinzuweisen: Der Kunde ist zur Rückgabe gebrauchter Batterien als Endnutzer gesetzlich verpflichtet. Batterien können nach Gebrauch an den Verkäufer im Ladengeschäft oder in den dafür vorgesehenen öffentlichen Rücknahmestellen (z.B. in kommunalen Sammelstellen oder im Handel) unentgeltlich zurückgegeben werden. Die auf den Batterien abgebildeten Symbole haben folgende Bedeutung:

🗑 = Batterie darf nicht in den Hausmüll gegeben werden
Pb = Batterie enthält mehr als 0,004 Masseprozent
BleiCd = Batterie enthält mehr als 0,002 Masseprozent Cadmium
Hg = Batterie enthält mehr als 0,0005 Masseprozent Quecksilber.

§ 13 Hinweis zur Altölverordnung (AltölVO)
(1) Verbrennungsmotorenöle, Getriebeöle, Ölfilter dürfen nicht mit dem Hausmüll entsorgt werden! Deswegen ist jedes Verbrennungsmotorenöle, Getriebeöle, Ölfilter mit dem Symbol einer durchgestrichenen Mülltonne versehen. Jeder Endverbraucher ist verpflichtet, Altöl getrennt vom Hausmüll, zu entsorgen.
(2) Gemäß der Altölverordnung ist die SIP Scootershop GmbH verpflichtet folgende gebrauchte Öle kostenlos zurückzunehmen: Verbrennungsmotorenöle, Getriebeöle, Ölfilter und beim Ölwechsel regelmäßig anfallende ölhaltige Abfälle Der Kunde kann das Altöl in der Menge zurückgeben, welcher der bei der SIP Scootershop GmbH gekauften Menge entspricht. Rückgabeort ist unser Verkaufsort SIP Scootershop GmbH, Graf Zeppelin Str. 9, D-86899 Landsberg Der Kunde kann die Öle dort jederzeit während unserer Öffnungszeiten abgeben.
(3) Bei evt. Rücksendung hat der Kunde auf die Einhaltung der ggf. geltenden besonderen Transportbedingungen für Altöl zu achten. Gegenüber gewerblichen Kunden kann sich die SIP Scootershop GmbH, zur Erfüllung ihrer Annahmepflichten Dritter bedienen.

§ 14 Hinweis zum Elektro- und Elektronikaltgeräte-Gesetz (ElektroG)
Elektro- und Elektronikaltgeräte dürfen nicht mit dem Hausmüll entsorgt werden! Jeder Endverbraucher ist verpflichtet, Altgeräte getrennt vom Hausmüll, z.B. bei einer Sammelstelle fachgerecht zu entsorgen.

§ 15 Schlussbestimmungen
(1) Für Verträge zwischen der Firma SIP-Scootershop GmbH und den Kunden gilt ausschließlich deutsches Recht unter Ausschluss des UN-Kaufrechts.
(2) Im Verkehr mit Endverbrauchern innerhalb der Europäischen Union kann auch das Recht am Wohnsitz des Endverbrauchers anwendbar sein, sofern es sich zwingend um verbraucherrechtliche Bestimmungen handelt.
(3) Hat der private Endverbraucher keinen Wohnsitz in der Europäischen Union, gilt der Gerichtsstand unseres Geschäftssitzes.
(4) Ist der Kunde Kaufmann i.S.v. § 1 Abs. 1 des Handelsgesetzbuches (HGB), eine juristische Person des öffentlichen Rechts oder ein öffentlich-rechtliches Sondervermögen, ist Gerichtsstand für alle Streitigkeiten aus oder im Zusammenhang mit dem betreffenden Vertragsverhältnisses zwischen dem Kunden und der Firma SIP Scootershop GmbH, der Sitz der Firma SIP Scootershop GmbH. In allen anderen Fällen können wir oder der Kunde Klage vor jedem aufgrund gesetzlicher Vorschriften zuständigem Gericht erheben.

English language Terms and conditions:
www.sip-scootershop.com

SIP Scootershop and the SIP Logo are ® registered Trademarks.

Stichwortverzeichnis

A	
12" Umrüstkit	549
Ansauggummis	241
Ansaugstutzen Largeframe	288
Ansaugstutzen Smallframe	274
Antriebswelle Largeframe	490
Antriebswelle Smallframe	464
Ape Ansaugstutzen	283
Ape Auspuff	219
Ape Kupplung	446
Ape Stoßdämpfer	640
Ape Zylinder	120
Auspuffanlagen Largeframe	196
Auspuffanlagen Smallframe	174
Auspuffanlagen Wideframe	198
Auspuffkrümmer	177
B	
Backen	652
Batterien	388
Beinschildbügel	815
Bekleidung	908
Benzinhähne	760
Benzinpumpe	309
Birnen	846
Bitubos	602/628
Blinker	832
Blinkerschalter	861
Boost Bottle	308
Breitreifen	550
Bremsbacken	519
Bremspedal	532
Bremstrommeln	516
Bremszange	529
Bücher	928
C	
CDI Zündung	356
Choke	314
D	
Dämpfer	224
Dichtsätze	160
Drehzahlmesser	716
Düsen Dell'orto	234/244/254/260
E	
Embleme	748
E-Zentralen	370
F	
Fahrgestellnummern	18
Fahrwerk Umrüstkits	147
Feder Stoßdämpfer Largeframe	623
Feder Stoßdämpfer Smallframe	597
Felgen	554
Flyscreens	816
Fußmatten	678
G	
Gabeln	535/546
Gangzahnrad Largeframe	492
Gangzahnrad Smallframe	464
Gepäckfächer	662
Gepäckträger	802
Getriebe Largeframe	480
Getriebe Smallframe	448
Getriebeöl	880
Glockenwellen Largeframe	345
Go Pro Kamera	927
Griffe	724
Grimeca Scheibenbremse	522
Gummiteile	670
H	
Hauptbremszylinder	526
Hauptständer	682
Hebel	731
Helme	896
Hupen	853
K	
Kabelbäume	848
Kaskaden	752
Kickstarter Largeframe	506
Kickstarter Smallframe	476
Kinderhelme	893
Kinderroller	892
Klemmspiegel	692
Koffer	808
Kolben	126
Kolbenbolzenlager	346
Kondensatoren	372
Kotflügel	644
Kotflügelnippel	650
Kupplung Cosa FL2	432
Kupplung Largeframe	412
Kupplung Largeframe Ersatzteile	426
Kupplung Smallframe	412
Kupplung Smallframe Ersatzteile	418
Kupplungsbeläge Largeframe	415
Kupplungsbeläge Smallframe	415
Kupplungsdeckel Largeframe	443
Kupplungsdeckel Smallframe	407
Kupplungszahnräder Largeframe	422
Kurbelwellen Largeframe	332
Kurbelwellen Smallframe	316
Kurzer 4. Gang Largeframe	493
Kurzer 4. Gang Smallframe	461
Kurzhubgasgriff	312/704
L	
Lager	166
Lambretta Auspuff	220
Lambretta Kupplung	446
Lambretta Kurbelwelle	348
Lambretta Stoßdämpfer	640
Lambretta Zylinder	120
Lampenringe	829
Langhubwellen Largeframe	340
Lenker	698
Lenkerendenblinker	834
Lenkkopfabdeckungen	702
Lenksäule	535/546
Lenkschlösser	540
Leuchtmittel	846
Lichtschalter	856
Lippenwellen Largeframe	343
Lippenwellen Smallframe	324
Lüfterradabdeckungen	762
Lüfterräder	362
Luftfilter	232/240/302
M	
Membranansaugstutzen	278/289
Membrane	298
Modellkunde	6
Mofa Tuning	514
Monoschlitzrohre	672
Montageanleitung Auspuff	192
Montageanleitung Breitreifen	552
Montageanleitung Getriebe	458/477/489/505
Montageanleitung Kupplung	408/446
Montageanleitung Kurbelwelle	328/349
Montageanleitung Lenkerendenbl.	835
Montageanleitung Lenkschloss	539
Montageanleitung Stoßdämpfer	612
Montageanleitung Trittleisten	675
Montageanleitung Zündung	382
Montageanleitung Zylinder	78/122
Motordichtsätze	160
Motoren	146
Motorgehäuse	151
Motorlager	166
Motorschrauben	156
N	
Nebenwelle Largeframe	484
Nebenwelle Largeframe Kleinteile	487
Nebenwelle Smallframe	460
Nebenwelle Smallframe Kleinteile	463
Nierengurt	890
O	
Öl	876
P	
Pleuelsätze	346
Polradabdeckungen	762
Polräder	362
Poster	924
Primärreparaturkit	459/486
Primärübersetzung Largeframe	483
Primärübersetzung Smallframe	450
R	
Radkappen	564
Regenbekleidung	886
Reifen	574
Rennauspuffanlagen Ersatzteile	224
Rennauspuffanlagen Lambretta	220
Rennauspuffanlagen Largeframe	196
Rennauspuffanlagen Smallframe	174
Rennkupplung Largeframe	416
Rennkupplung Smallframe	414
Rennluftfilter	302
Rennreifen	586
Rennwellen Largeframe	336
Rennwellen Smallframe	319
Rennzylinder Ape	120
Rennzylinder Lambretta	120
Rennzylinder Ersatzteile	128
Rennzylinder Largeframe	84
Rennzylinder Smallframe	34
Reparaturbleche	666
Reserveradabdeckungen	572
Reserveradhalter	568
Riffelbleche	680
Rücklichter	836
S	
Schalter	856/861
Schaltklaue	470
Schaltkreuz	496
Schaltrasten	502
Scheibenbremse	522/530
Scheinwerfer	820
Schläuche	588
Schlauchlosfelgen	562
Schlösser	540/779
Schriftzüge	740
Schutzbleche	644
Schwingenabdeckungen	642
Schwingenlager	539
Schwingsättel	790
Schwingsattelbezüge	796
Seilzüge	736
Seitendeckel	658
Seitenhauben	652
Seitenständer	685
Silentgummis	155
SIP Drehzahlmesser	718
SIP Fast Flow Benzinhahn	760
SIP Öl	876
SIP Performance Rennauspuff	214
SIP Performer Reifen	576
SIP Road Rennauspuff	179/204
SIP Schlauchlosfelgen	562
SIP Sportsitzbänke	786
SIP Stoßdämpfer	606/632
Sitzbänke Sport	780
Sitzbänke Standard	770
Spannungsregler	374
Spiegel	688
Sportsitzbänke	780
Stehbolzen	138
Stoßdämpfer Ersatzteile	612/621/638
Stoßdämpfer Largeframe	622
Stoßdämpfer Smallframe	596
Stoßdämpfer Wideframe	616
Stoßstangen	814
Sturzbügel	810/815
T	
Tachometer	706
Tachometer digital	718
Tachowellen	714
Tanks	756
Taschen	904
Tassen	921
Technik Auspuff	194/226
Technik Getriebe	456/468/478/510
Technik Kupplung	409/424/447
Technik Kurbelwelle	330/350
Technik Stoßdämpfer	614/641
Technik Tuningübersicht	20
Technik Umrüstung 6V auf 12V	851
Technik Vergaser	249/270
Technik Zylinder	76/80/120/124
Technik Zündung	378/384
Top Cases	809
Trittbleche	666/680
Trittleisten	674
T-Shirts	909
T-Shirts Kinder	893
Tuning - Übersicht	20
Tuningkits	26
U	
Übersetzung Largeframe	483
Übersetzung Smallframe	450
Uhren	918
Umrüstkit 12"	549
Umrüstkit Breitreifen	550
Umrüstkit E-Zündung	364
Umrüstlenksäulen	546
Unterbrecher	372
V	
Vergaser MIKUNI	264
Vergaser PHB	252
Vergaser PHB Kleinteile	253
Vergaser PWK	268
Vergaser SHB	230
Vergaser SHB Kleinteile	234
Vergaser SI	236
Vergaser SI Kleinteile	239
Vergaser VHS	258
Vergaser VHS Kleinteile	259
Vergaserkits Largeframe	296
Vergaserkits Smallframe	284
Vergaserwanne SI	242
Vespatronic	358
Vollhydraulik	527
Vollwangenwellen Largeframe	342
Vollwangenwellen Smallframe	321
W	
Wasserkühlung	77
Weißwandreifen	581
Wellendichtringe	162
Werkzeuge	864
Windschilder	816
Winterreifen	585
Z	
Zahnrad Gang Largeframe	492
Zahnrad Gang Smallframe	464
Zündgrundplatten	366
Zündkabel	379
Zündkerzen	376
Zündkerzenstecker	380
Zündspulen	370
Zündungen	354
Zylinder Ersatzteile	126
Zylinder Largeframe	84
Zylinder Smallframe	34
Zylinder Spacer	140
Zylinderhauben	766
Zylinderköpfe	130



Bestellung & Service

Unser Verkaufsteam: 12 engagierte Verkäufer-/Innen mit zusammen über 100 Jahren Roller-Erfahrung stehen Euch während unserer Öffnungszeiten zur Verfügung. Wir freun uns auf Euren Anruf!

Bestellhotline
08191–96999-60
oder einfacher zu merken:
0700–SCOOTERSHOP

Fragehotline
Wo ist mein Paket?
08191–96999-50

Reklamationshotline
Probleme mit einer Lieferung?
08191–96999-40

Öffnungszeiten
Mo-Fr 14.00 - 18.00 h
Sa 10.00 - 14.00 h
Wochentags Mittagspause
von 13.00 - 14.00 h

Callback
Rückruf gefällig?
Auf **www.sip-scootershop.com**
eintragen und zurückrufen lassen!

SIP Callback!
Wir rufen Dich zurück.

Bestellung online: besonders bequem ist die Bestellung über unseren Webshop. Artikel suchen Warenkorb füllen, Bestellung abschliessen. Nach wenigen Tagen, oft bereits am nächsten Tag, erhaltet ihr Eure bestellten Artikel

www.sip-scootershop.com

Schriftlich bestellen: echt oldschool, schreibt uns einen Brief oder eine Postkarte! Nicht vergessen Eure Anschrift, Telefonnummer, Teile die ihr benötigt und Zahlungsart vermerken. Ab damit an SIP Scootershop GmbH, Graf-Zeppelin-Str. 9, 86899 Landsberg am Lech

Im SIP Store in Landsberg: Ihr wohnt im Umkreis oder seid auf dem Weg in den Urlaub nach Italien? Die Gelegenheit bei uns persönlich vorbeizukommen solltet ihr nicht verpassen! 120qm Showroom mit etwa 25 Rollern und Joscha, unser Ladenchef aus Hamburg, freuen sich auf Euch!







ISBN 978-3-9815138-0-6
9 783981 513806 >
€ 5,- [D] € 5,10 [A]

performance & style

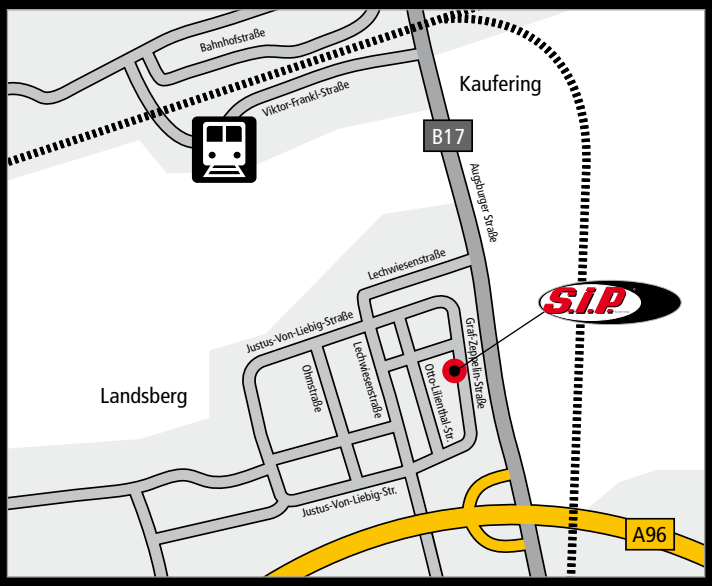
Mailorder Katalog für klassische Vespas 1946 bis heute

Dieser Katalog beschreibt nur einen Teil unseres umfangreichen Zubehör- und Ersatzteilprogramms für Motorroller. Alle 36.000 Artikel unter **www.sip-scootershop.com**

facebook.com/scootershop
youtube.com/scootershop









kontakt & anfahrt

So findet ihr uns:

Wir liegen sehr verkehrsgünstig zwei Minuten von der A96 (Autobahn München-Lindau) entfernt. Abfahrt Landsberg Nord nehmen, dann stadteinwärts. Gleich die erste rechts, Hungrige stoppen noch kurz beim McDonalds oder Burger King, direkt an der Ampel. Geradeaus, nächste Ampel rechts. Es geht über die Autobahnbrücke, danach bei Audi gleich rechts abbiegen. An der ADAC Zentrale geradeaus vorbei und dann der 90° Kurve folgen. Nach 500m sind wir auf der linken Seite, direkt gegenüber der Kartbahn.

Besucht unseren Shop und schaut euch mal bei uns um: Es erwarten euch mehr als 100qm Rollererlebnis und frischer Capuccino und Espresso!

Wie ihr am schnellsten zu uns kommt, könnt ihr einfach über unsere Webseite herausfinden: dort haben wir einen Routenplaner integriert, ihr gebt einfach Euren Abfahrtsort ein und wir rechnen dann den schnellsten Weg zu uns aus, mit Karte zum Ausdrucken und ganz exakter Wegbeschreibung!

Bestellhotline
08191–96999-60
oder einfacher zu merken:
0700–SCOOTERSHOP

Fragehotline
Wo ist mein Paket?
08191–96999-50

Reklamationshotline
Probleme mit einer Lieferung?
08191–96999-40

Öffnungszeiten Hotline
Mo-Fr 09.00 - 18.00 h
Sa 10.00 - 14.00 h

Öffnungszeiten Shop
Mo-Fr 14.00 - 18.00 h
Sa 10.00 - 14.00 h
Wochentags Mittagspause
von 13.00 - 14.00 h

SIP Scootershop GmbH
Graf-Zeppelin-Str. 9
86899 Landsberg
www.sip-scootershop.com