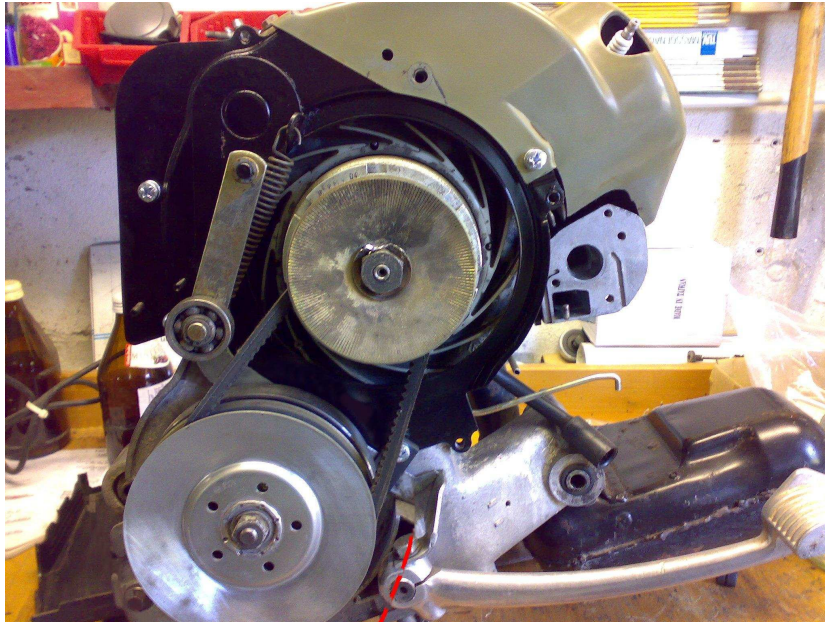


ersetzen des PicUps



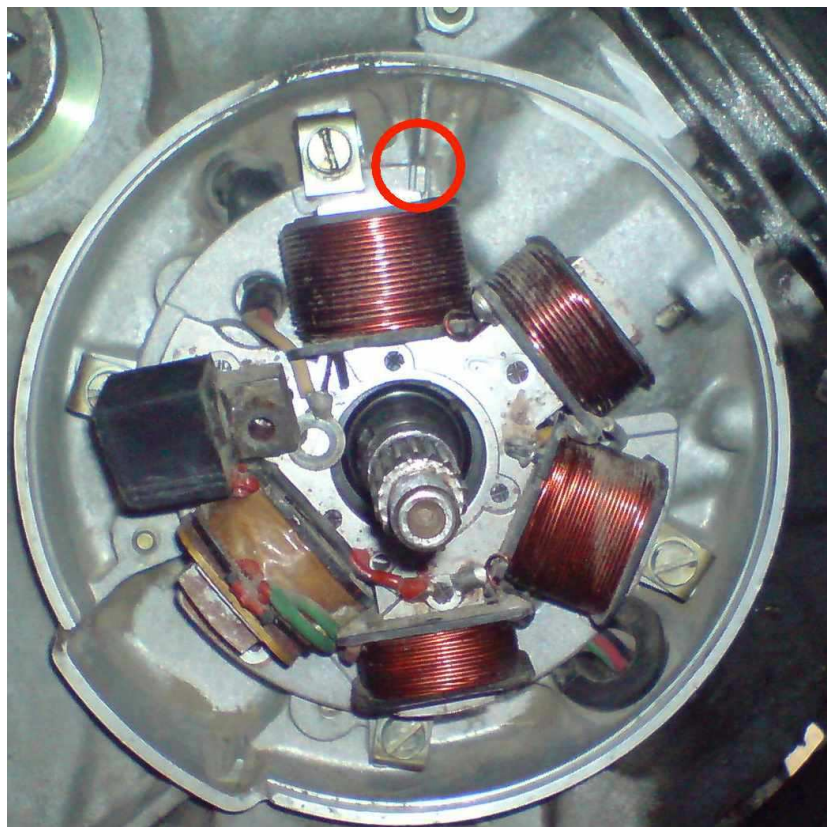
Das ist der Motor, und um an das PicUp zu kommen, muss einiges abgebaut werden. Dazu gehören auch die beiden Riemenscheiben. Die obere Mutter ist durch ein Blech gesichert, dafür möglichst ein neues für die Montage besorgen.

Die untere Mutter ist eine selbstsichernde mit Bund. Zuerst die obere Mutter öffnen und dann die Untere. Meist kann man, durch zusammendrücken des Keilriemens die Riemenscheiben blockieren um die Muttern zu lösen. Wenn beide Muttern gelöst sind, beginnen wir unten. Nach abnehmen der ersten Riemenscheibenhälfte erblickt man die zweite Hälfte. Die Kupplung besteht aus den folgenden Teilen



Die äußere Hälfte der Riemenscheibe (links), die innere Riemenscheibenhälfte (unten) und die Kupplungsglocke.

Jetzt muss die innere Riemenscheibenhälfte abgeschraubt werden, dazu die 5 Schrauben herausdrehen. Dann folgen noch 4 Schrauben der Glocke und jetzt kommt man an die Schraube, welche das Luftleitblech hält. Diese hinter der Kupplung zu verstecken, war eine Meisterleistung von Piaggio. Weiter geht es mit den restlichen Schrauben des Bleches. So nun wird es brenzlig. Wenn man oben die erste Hälfte der Riemenscheibe abnimmt, passiert noch nichts, mit dieser Scheibe sollte auch die Hülse heraus kommen. Die zweite Hälfte ist schon Teil der Vario. Wenn man den heraus nimmt, purzeln die Rollen heraus, also vorsicht das nichts verschwindet. Nun kann man das Blech abnehmen, eventuell die Haube etwas anheben. Dann den Abzieher ansetzen und das Lüfterrad abziehen. Dann sieht es so aus.



1. Die ZGP (Zündgrundplatte) kommt zum Vorschein, wenn man das Lüfterrad abnimmt. Dazu benötigt man unbedingt, bei der Automatik, einen langen Polradabzieher mit 24x1 Gewinde. Dann hat man dieses Bild vor sich.
2. Der Pickup ist das schwarze eckige Teil, auf dem Bild ist die Schraube schon gelöst. Zur Info – als Ersatz kann ein Pickup für eine Schaltvespa verwendet werden, das passt.
3. Zum Ausbau müssen zwei Kabel abgelötet werden.
4. Beim Einbau ist darauf zu achten, den Stift des Pickups genau zu platzieren und ihn dann vorsichtig festzuschrauben. Das Kabel wieder anlöten und das andere unter die Schraube klemmen.
5. Wenn die Grundplatte ausgebaut werden soll, MUSS auf jeden Fall die Position fotografiert werden, um beim Einbau wieder die gleiche Position zu bekommen. Darauf achten, daß die Markierung (oben im Kreis) mit der Markierung im Gehäuse übereinstimmt. Das ist die Grundeinstellung des Zündzeitpunktes.
6. Eventuell funktioniert dann die Zündung schon. Wer aber auf Nummer sicher gehen will kann aber noch die folgenden Punkte prüfen.
7. Alle Lötstellen mit einem Lötkolben (ca. 80 Watt) nachlöten. Die Stelle erwärmen und mit Entlötlitze das alte Lot absaugen und mit neuem Zinn (Elektronikzinn) wieder verlöten. Damit ist sichergestellt, das man keine faulen oder gebrochenen Lötstellen mehr hat.
8. Alternativ kann man die Zündgrundplatte auch ausbauen, um sie auszumessen und zu reinigen. Dabei können die Kabel an der Platte bleiben. Man muß nur die Gummis aus den Löchern fummeln. Man kann aber auch die Kabel vor dem Ausbau ablöten, dann sollte man aber unbedingt

vorher Fotos machen um genau zu sehen, wo welches Kabel hingehört, sonst gibt es nachher echte Probleme.

9. Dann alles wieder in umgekehrter Reihenfolge einbauen.
10. Vor dem Aufsetzen des Lüfterrades den Halbmondkeil auf Beschädigungen untersuchen und ggf. Ersetzen. Bei dem Aufschieben des Lüfterrades kann man leicht den Keil hinauschieben, deshalb vor dem Festschrauben durch leichtes Drehen des Rades prüfen ob der Keil richtig sitzt.
11. Dann Die Mutter mit dem richtigen Drehmoment von 45 bis 50 Nm festschrauben.