



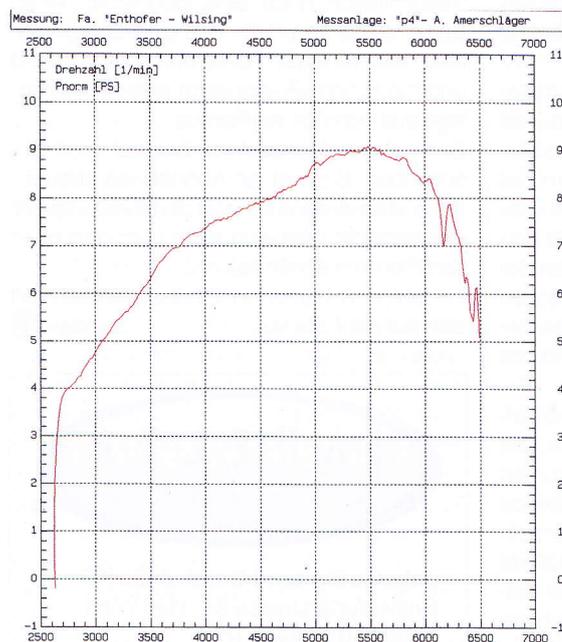
Tuning an der Lampe unten

ACMA 1954 vs GS 160

Wer möchte nicht einmal mit seiner „Lampe unten“ von Deutschland nach Italien fahren? Mit einem originalen Fahrzeug aus den 50er Jahren ist das kaum möglich, ohne ein erhebliches Risiko im Straßenverkehr darzustellen. Das Gefährt ist einfach zu langsam. Lässiges ACMA-Cruisen durch toskanische Landschaften mit 85kmh, den

Brenner mit 45-50 kmh überqueren, das wäre mein Traum.

Von Tom Hofbauer



AP125008 APRILIA/125: Hofbauer
04.01.2080 max: 9,1PS/5488; 13,2Nm/3862; k=1,037(960bmer/10 C/57%); vmax: 99,65
ACMA 150 diverse Tunings nehmen

Leistung

38

Den Gedanken habe ich aber schnell wieder fallen lassen, nachdem ich mich darüber informiert habe, dass meine Idee nur mit einer „Conversion“ PX Motor in einer Wideframe möglich sei. Der Umbau und die Motor-Charakteristik passen einfach nicht zu dem Fahrzeug und optisch ist das alles andere als ansprechend.

Als ich letztes Jahr im Herbst den Giro del Alpi gefahren bin, war ich sehr überrascht, doch so viele Modelle aus den 50er Jahren am Start zu sehen.

Ich hab mit meiner GS160 auf den Pässen natürlich einige überholt, die ich auch bewundert habe, wie sie im 1. Gang mit ca. 10 kmh jeden Pass bergauf fuhr.

Unterwegs lernte ich den Schweizer Ralph Bollag kennen, der mich mit seiner „Lampe unten“ (Original Motor) überholt hatte. am Abend trafen wir uns an der Bar und er erzählte mir von seinem „Lampe unten“ Tuning.

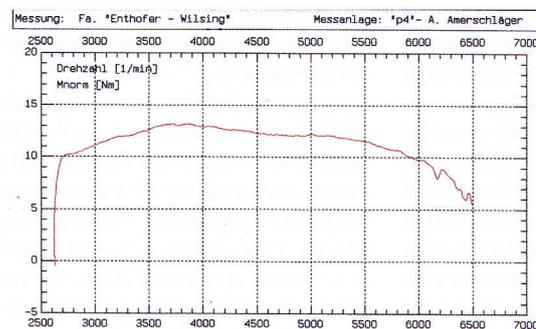
Ich war sehr begeistert und fuhr die letzte Etappe mit ihm gemeinsam gefahren. Seine Kiste hatte ungefähr die Fahrleistung meiner GS 160, mich störte nur die Lautstärke des Auspuffs und, dass die Übersetzung durch einen 9

Zoll Hinterreifen verlängert wurde.

Mir war nach dem Giro klar: „So etwas brauche ich auch, nur leiser und absolut in der original Optik!“

Mein Ziel war es, einen leisen Motor mit originaler Optik zu bauen, der auch für lange Touren geeignet ist.

Erst wollte ich genau die gleichen Teile verwenden wie der Schweizer,



AP125008 APRILIA/125: Hofbauer
04.01.2080 max: 9,1PS/5488; 13,2Nm/3862; k=1,037(960bmer/10 C/57%); vmax: 99,65
ACMA 150 diverse Tunings nehmen

Drehmoment

schmiss dann aber alles über den Haufen und machte bis auf den 24er Mikuni Vergaser alles anders.

Der Motor sollte für den nächsten großen Event 2014 - den Audax-3-Nazione - fertig sein. Ich verwendete einen 150ccm Zylinder in dem ein GS 150 Kolben (Teflon beschichtet) mit verbesserten Kolbenringen von GS seine Arbeit verrichtete. Bei der 150ccm Kurbelwelle wurde das Pleul durch eines mit Pleullager ersetzt, da die Buchsen im Pleul immer sehr anfällig sind. Ein PX Auspuff wurde umgeschweißt und der Kupplungszug in der Schwinde versetzt. Ein PX Zylinderkopf wurde modifiziert und das Verdichtungsverhältnis auf 9,5 erhöht. Ein neuer Ansaugstutzen versorgte den 24er Mikuni Vergaser. Als Zündung verwendete ich eine Vespatronic mit originalem Lüfterrad.

Eine PX 125 Kupplung musste ich noch mit 3 DRT Federn verstärken. Die größte Herausforderung war der Umbau des Getriebes, die Steuerzeiten sollten auf Drehmoment ausgerichtet sein, so dass es keine Probleme beim Ganganschluss vom 2. in den 3. Gang gibt. Das Anpassen des Fahrwerks durch härtere Stoßdämpfer und Federn ist bei der höheren Geschwindigkeit Pflicht. Die Bremsleistung wurde optimiert und die Elektrik auf 12Volt angepasst. Nach dem Einbauen des Motors in eine ACMA 1954 wollte ich dem Ganzen noch einen leichten race look verpassen und habe den Reserveradhalter einer „sei giorni“ verbaute. Für lange Strecken hatte ich noch einen originalen Zusatztank aus den 50er Jahren.

Der Vergleich

Von dem Ergebnis war ich dann selber überrascht! Beim Abstimmen des Motors war ein Freund (Robert Zickler) anwesend, nach jeder Proberunde fragte er mich nach dem Ergebnis.

Als ich ihm sagte, dass jetzt gut ist und ich glaube, dass es jetzt gut wäre und ich glaubte, dass der Roller so ginge wie eine.. (100km/h), glaubte er mir nicht.

„Nimm meine GS 160 und fahr mir hinterher“... Ja hinterher war genau richtig, denn bei ca. 90km/h hatte ich ihn abgehängt. Am nächsten Tag fuhren wir dann eine ca. 120km lange Tour, bei der uns ein Vespisti mit seiner 10 PS 200er begleitete. Wir testeten und verglichen die ACMA und die GS 160 ausgiebig. Dabei wurde ein Video gedreht, auf das das Rollerjournal aufmerksam wurde. Die ersten Meter entlang war die GS noch gleich auf, aber dann machte die ACMA das Rennen. Bei der Rückfahrt über den Achenpass musste auch noch die 200er dran glauben und begleitete mich nur noch kurze Zeit im Windschatten. Nach der Probefahrt meines Freundes Robin Davy stieg er von meinem Roller ab und sagte, wenn Piaggio vor 50 Jahren den Motor in die Finger bekommen hätte, wäre der genau so in Serie gegangen! Wer diesen Motor gefahren war, musste ihn haben. Ich glaube, gerade entsteht eine neue Szene, die sich auf stilechte Kleidung und Wideframe Tuning im Original Look fixiert.

Bei dem Audax-3-Nazione werden schon einige getunte Motoren am Start sein und in den nächsten Jahren werden es sicher mehr. Das heutige Verkehrsaufkommen verlangt einfach nach einem verbesserten Motor. Schöner als mit einer Lampe unten/oben kann man doch gar nicht Reisen! Mit einem Leistungsgutachten bin ich dann zum TÜV und konnte dort meinen Umbau legalisieren.

Technische Daten:

9 PS, 13 Nm 100 kmh, Verbrauch 4l/100 km.

Da ich gerne mit der Vespa reise, wird das nächste Jahr bestimmt die ein oder andere Strecke mit meinem ACMA Racer bewältigt. Evtl. geht's auch damit zur Eurovespa nach Mantova.

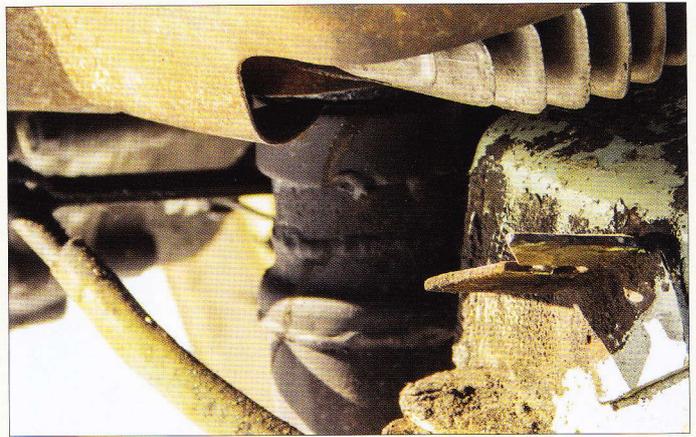
Wenn ihr Anregungen zu Vespa-touren sucht, schaut auf meine Homepage: www.vespaland.de Ich bin 2. Präsident der Alpenschalter und aktives Mitglied im Acrobatic Team der Vespa Oldtimerfreunde München.



» Jeder kann gerne so einen Motor nachbauen, bedenkt aber bitte, dass es sich hier nicht um ein Stecktuning handelt, das man sich in jedem guten Rollershop zusammenstellen kann. Grundkenntnisse im Metallbau sollten vorhanden sein - meine Lehre als Konstruktionsmechaniker als großer Vorteil erwiesen.



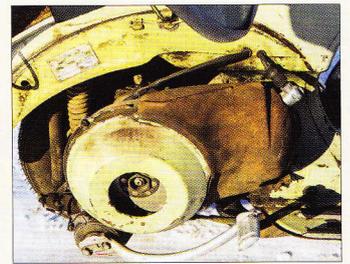
DER UMBAU



Eine Halterung für den PX-Auspuff gebaut und den Krümmer umgeschweißt. Hier ist noch etwas Leistungspotential verschenkt. Durch einen Road Auspuff könnte man bestimmt noch 1 PS und 5-7 km/h herausholen. Ist mir persönlich aber zu laut.



ACMA 1954 „Ruth Racer“ leicht modifiziert.



Beim Blick unter die Motorbacke ist bis auf die Vespatronic nichts zu erkennen.



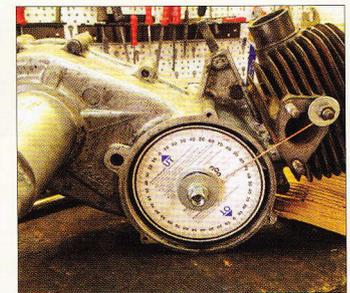
Blick unter die Vergaserklappe: 24 Mikuni CDI und Spannungsregler.



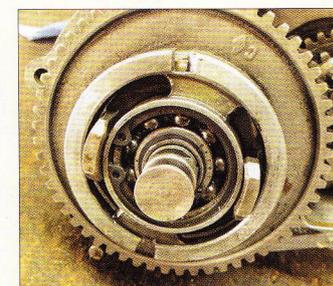
GS 150 Kolben von "Grand Sport".



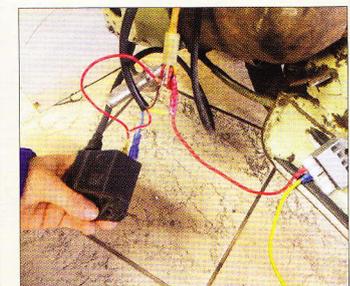
Vorgelegt für die Aufnahme eines anderen Primär umgebaut.



Steuerzeiten Messen und anpassen.



Hauptwelle an Gehäuse anpassen.



Elektronik auf 12 Volt umrüsten.