

# Inhalt

<b>Einführung</b> ..... 6	Katzenklappe austauschen..... 31	Gabelstehung (für PK)..... 118
Wieso ein Drehstufen-Werkzei..... 6	Katzenklappe einbauen..... 33	Vorderradgabel der PK zerlegen und überholen..... 121
Umgang mit diesem Buch..... 6	Schaltwerk-Überholung..... 33	Brötchen..... 122
Karosseriemasse und Beschlagen..... 7	Schaltwerk-Zerlegung..... 36	Lenkzapfen (als Bauteile)..... 123
Chassis-Nummern..... 8	Zusammenbau der Gehäusebohle..... 39	<b>Kapitel 4: Pleiben</b> ..... 126
Motornummern..... 8	Kupplung überholen..... 41	Einbauen..... 126
Einzelteile..... 9	Kupplungs montage..... 46	Schleifen..... 126
Projektmanagement..... 9	Montage der Hinterradnabe..... 47	Abwässern..... 127
Werkzeuge..... 9	Vorgezogenmontage..... 48	Werkstoffe..... 127
Schonheit am Arbeitsplatz..... 9	Schraubmontage..... 48	Schweißen..... 127
Hilfsmittelverzeichnis..... 9	Zylinderkopfmontage..... 49	Rotorumbauung/ Rotorverschleißprüfung..... 115
Dankagung..... 9	Schaltbox..... 51	Aufbau..... 115
<b>Kapitel 1: Antriebseinheit</b> ..... 10	Motorlagerung aus- und einbauen..... 52	Selenverbindungen / Koffler / Feldzugkasten..... 117
Motor zerlegen..... 10	Motorbau..... 54	Brandschutz..... 118
Zylinderkopf..... 14	Motorabtrieb..... 56	Bremsanlage..... 119
Scheuergelb und Motor einbauen..... 17	<b>Kapitel 2: Kraftstoff &amp; Auspuff</b> ..... 57	Leichtmetalle..... 120
Kupplungswechsel..... 19	Ausbau des Kraftstoffwerks..... 57	<b>Kapitel 3: Leckstellen</b> ..... 122
Hinterachsrahmen überholen..... 21	Beckenblech und Kraftstoffschlauch..... 59	Art der Entschneidung..... 122
Wegwerf demontieren..... 23	Vergaser zerlegen / überholen..... 61	Feldzugkasten..... 123
Motorblock auseinandernehmen..... 24	Auspuffanlage..... 63	Wahl des Lacktyps..... 123
Katzenklappe austauschen / Polieren..... 25	<b>Kapitel 5: Beleuchtung</b> ..... 66	Von Halbleitern Erleuchten..... 124
Getriebeeingangsverklebung..... 28	Leuchtgehäuse - Motor Bauarten..... 66	Reflektierung..... 124
Getriebe einbauen..... 29	Leuchtgehäuse PK-Modelle..... 73	Speziallösungen..... 124
Kolbenringe..... 31	Hauptleuchtgehäuse..... 75	Verhalten und Vorbereitung..... 125
Ausbau der Katzenklappen..... 37	T5 Serie 1..... 78	
Katzenklappenreinigung und -prüfung..... 39		
Lagerwechsel im Gehäuseblock..... 32		

Neue Verbindungen.....	126	Leuchtsystem.....	138	<b>Kapitel 8: Reifen.....</b>	<b>160</b>
Abblenden.....	126	Starkometer.....	137	Felgen.....	160
Grundierung.....	126	Umweltung auf 12" Vell.....	137	Reifenmarken.....	160
Deckmans.....	126			Plattfüßen ersetzen.....	161
Füller.....	127	<b>Kapitel 9: Zierleisten und</b>		<b>Kapitel 10: Wartung.....</b>	<b>163</b>
Leuchtsichtaufbau.....	127	<b>Schriftzüge.....</b>	<b>138</b>	Wöchentliche Überprüfung.....	163
Der letzte Schritt.....	128	Schriftzüge.....	138	Abg (2500 km).....	163
<b>Kapitel 6: Elektrik.....</b>	<b>129</b>	Temperen.....	140	Abg (5000 km).....	163
Kabelbaum.....	129	Grpe.....	142	Abg (10.000 km).....	163
Schleifbürste.....	130	Tachometer.....	144	Abg (20.000 km).....	163
Flüssigkeit.....	131	Ständer.....	145	Abg (40.000 km).....	163
Strom.....	131	Vordrehleistung.....	148	Kraftstoff und Öl.....	163
Schaltanlagen / Instrumente /		Zerlegen am Bereich.....	148	Wandertage.....	164
Blendschalter.....	131	Querröhre.....	148	Erweiterer.....	164
Horn.....	132	Handschuttschaltschalter.....	148		
Zündung.....	132	Erstrahlblenden.....	148		
		Felmschalter.....	148		

# Einleitung

Es gibt nicht viele Fahrzeuge wie die Vespa. Sie sind über ihren eigentlichen Bestimmungszweck hinaus kult geworden. Eigentlich sollte mit der Vespa nicht mehr als ein billiges Transportmittel für die Massen entworfen werden. Die Vespa aber wurde zu sehr viel mehr – nicht nur zu einem sofort erkennbaren Symbol ihres Herkunftslandes, sondern auch zu einer weltweit gefeierten Design Ikone. Das Geheimnis des Vespa-Erfolgs besteht in der Kombination aus Stil und einzigartiger Funktionalität, abgerundet von einem hohen Maß an Zuverlässigkeit. Das wurde praktisch von Anfang an durch einen Zustand der Epoche erreicht, auch nicht hinsichtlich der Kosten. Das Designentwicklungs-Team arbeitete im Laufe der Jahre so weiter, entwickelte sich aber wieder in Design noch Nutzwert abzuweicht von ihren Ursprüngen. Resten wurde im Jahr 2008 die PK-Produktion eingestellt. 2011 dann hatte Piaggio ein Einsehen und entschied, die PK-Herstellung im Werk in Pomareda wieder aufleben zu lassen, was für Restaurierer ganz besonders kostbar ist: Die PK-Einstellung ist vollständig. Andererseits: Der aufwändige Neuaufbau einer alten PK ist jetzt wirtschaftlich völlig uninteressant geworden.

## WAS IST DAS DREHSCHEIBEN-MODELL?

Die Piaggio ab 1950 sind ideal für ein Vespa-Restaurierungsprojekt, vor allem, wenn man noch mehr so viele

Erfahrungen mit dem Drehbeschrauben gesammelt hat. Sie sind leicht zu finden, recht günstig, einfach zu restaurieren und einfach zu warten. Diese Kombination bietet dem perfekten Einstieg in den klassischen Weg der Restauration, ohne größere Nachteile nach sich zu ziehen wie über Zwing, seltene und teure Teile aufspüren zu müssen. Denn diese Vespa waren italienisch absolut ausgereift und großserienfähig. Piaggio hatte die Einstellung gezielt vorangestrichen, kleine und größere Probleme im Laufe der Zeit ausgeglichen und den Fahrer zu einem der zuverlässigsten Transportmittel seiner Zeit gemacht. Nach wichtiger ist vielleicht aber, dass es einfach Spaß macht, einen dieser klassischen Vespa zu besitzen und damit zu fahren.

## UMGANG MIT DIESEM BUCH

Dieser Band möchte kein umfassendes Werkstatthandbuch für alle Rahmen- und Motorvarianten sein. Anstatt zu viele Aufgaben bis ins Detail abzudecken, möchte das Buch ergänzende Informationen in Verbindung mit dem Werkstatthandbuch und versteht sich vor allem als Hilfe für die Original-Ersatzteile für ein spezielles Modell liefern. Kopien dieser Ersatzteilblätter sind online oft frei verfügbar. Sie können Sie die meisten Drehbeschreiber-Varianten abdecken. Das ist eine Anleitung für die wichtigsten Schritte der Renovation, Restauration und Reparatur, einschließlich einer Anleitung über unter Verwendung



von Nachbau- und Zubehörteilen durchgeführt werden müssen. Nicht mehr, aber auch nicht weniger. Alle beschriebenen Arbeiten und enthaltenen Informationen in diesem Buch wurden vom Autor verifiziert, nachvollzogen und durchgeführt. Das Lesen des Buches ist dennoch kein Ersatz für persönliche Erfahrung, die Mühen, das Geschick oder auch die nervenbetreffende Frustration, die während einer Restauration durchlebt werden dürfen. Die beschriebenen Techniken können sich von den veranschauligten vorgefunden unterscheiden, aber sie funktionieren als. Mehrere kostige, nicht laufende Motorräder wurden im Verlauf der Arbeiten zu diesem Buch erfolgreich wiederbelebt. Tüchtigkeitsnahmen sind allerdings hier ausgeschlossen, da deutlich mehr Platz erforderlich gewesen wäre, um das Thema in Detail darzustellen. Allerdings haben wir



Engelbart, niedrig und meist mit vollständig verschlossener Mechanik. Diese Vespa Sprint ist ein klassischer Restaurationskandidat.



Ein Beispiel für ein über grundlegenden Modifizierungen aufgebautes, vollständig restauriert und mit einer neuartigen Dreizehnenmaschine erbautes das ältere einbaupotenziertes Aggregats ausgestattet. Wie man ein schillerendes Exemplar in ein solches Projektion verwandelt, davon geht es in diesem Buch.

Vorschläge für ein über grundlegenden Modifizierungen aufgenommen, die die Alltagstauglichkeit ihrer alten Wespe verbessern oder den Umgang mit ihr angenehmer gestalten. Es ist wahrscheinlich am besten, das Buch komplett durchzulesen, um ein Gefühl

für den gesamten Arbeitsaufwand bei der Motor-Feinstimmung zu erhalten. In der Einleitung können die Fahrzeugtypen erkennen, die bei bestimmten Modellen beliebt wurden oder vielleicht einfach fehlen. Auch wenn diese nicht direkt im Text angesprochen wurden, es gibt viele

Möglichkeiten, um einen Motor wieder aufzubauen. Die folgenden Beispiele geben Ihnen zusammen mit dem Text einen Leitfaden an die Hand, an dem Sie sich orientieren können, bis Sie Ihre eigenen Methoden entwickelt und erprobt haben.

## FAHRERMODELLE UND SCOOTERTYPEN

Die Maschinen, die in diesem Buch beschrieben werden, lassen sich in drei Hauptkategorien einteilen. Der 1958-Typ wurde im Beginn der Serie bis in die frühen sechziger Jahre für die 1950er-Jahre gebaut. Im frühen der Sprint-Typ, der etwas längeres Lenker schwenkt, und fast bis zur Zeit geht es hier um die ab 1977 gebaute und über 2,5 Millionen Mal produzierte 11-Serie, die heute meistentens gebaut wird. Um die in dem Typen, groß unterschieden, wird es in diesem Band gehen.

Der 1958-Typ  
Beispiele 100/100A/100/102L

### Die Merkmale

Diese Motor sind kürzer gebaut als ihre Nachfolger und wirken daher viel kleiner als die anderen. Neben im Originalzustand sehr zuverlässig.

### Die Nachteile

Die 5-Zoll-Räder sorgen für ein nerviges, wackeliges Fahrverhalten. Die mäßige Bremsleistung ist ein Resultat der kleinen Räder, die nur die Verwendung von kleinen Bremsmaschinen erlauben. Die Zuverlässigkeit der Motoren ist den ist gut, die Aggregate entwickeln aber nur wenig Leistung, was zwar die Langzeitigkeit fördert, die Nutzung von Hauptverkehrsstrahlen aber zu einer ziemlich erschreckenden Angelegenheit macht. Die Motor werden unter ihrer sehr engen Vorderachsverlagerung.

11-Serie-Typ  
Beispiele Super / Sprint / GT / Rally / Sprint Deluxe / GT / TS



Der 1958er Typ erscheint an seinem 20-Zoll-Rädern, verchromtenigten Schottschildern und dem großen Benzinschild zu erkennen. **Vorteile**

19-Zoll-Räder bei allen Modellen außer der «Super», also auch bessere Bremsen und Reifen. Mehr Leistung als die Vorgängermodelle, aber immer noch zuverlässig. Die verbesserte Ausstattung drückt sich wie auf Kosten, wie der etwas höhere Kraftstoffverbrauch. Nach wie vor solide und geschnittene Räder, mit denen man auch heute noch recht zum Verkehrsmittel wird.

**Nachteile**



Die «Italy» ist ein typischer Vertreter der Sprint-Familie. Die Karosserie war etwas kantiger als bei den 1958 und wurde etwas abgeplattet, um ein schlankeres Aussehen zu erreichen.

4-Viel-Elektro. Die Vorderverföhrung ist immer noch zu weich. Einige der Verbesserungen, die in der Bremsanlage zu finden sind, wirken sich eher auf die Einsparungsverlust der Feder aus, weniger auf die Bremsenerzeugung.

**P- Serie**  
Einschleiflich P 125 und 150KP 2000/ PR 88, 125, 150, 200/TS.

**Vorteile**  
Bessere Bremsen, besseres Fahrwerk, bessere Schaltanlage und besserer Motor als bei den vorhergehenden Modellen, mit dem zusätzlichen Vorteil der 12-Volt-Elektro.

**Nachteile**  
Einer kalten, schiefen Design.

Die Übergänge zwischen den einzelnen Typen und solche Zweiter wurden sogar ab-Werk gebaut, solche «Zwischentypen» sind keine Seltenheit sind häufig. Dazu kommt, dass auf den-gleich-Nämen unterschiedliche Modellanpassungen für verschiedene Märkte entstanden.



Die «P- Serie» mit Metallkarosserie sollte die letzte klassische Vespa sein, der Letzte der Blockreihe. Die Vespa «Class» kam etwas später und sollte nie ersetzen. Das Design wurde kantiger und Winkel geföhnen, bis bei einigen ganz frühen Modellen, zur Serienreife. Mehr als 2,5 Millionen wurden bis 2000 produziert. Die Fabrik in Portoferraio (Italien) ist die Fertigung wieder aufleben lassen.

**CRACKER-NUMMERN**  
Bis zum Ende der Sprint-Produktion wurde die Fahrgestellnummer allgemein in der Rahmen unter der linken Klappe nach unten hin eingeschlagen. Die für England gebaute Motor Serie Zeit hatten eine geneigte Aluminium-Platte auf der rechten Seite. Manchmal ersetzte diese die eingeschlagene Fahrgestellnummer. Auf der Italy und der P-Motor-Serie wurde die Nummer unter der rechten Seitenwand in der Nähe der Feuerbohrung an der Rückseite des Motors eingeschlagen. Darüber hinaus waren einige Roller-Typenschilder am Mittelrohr oder am Rahmen in der Nähe des Benzinbehälters befestigt, je nach Exportmarkt.

**MOTORNUMMERN**  
Die Motorcode und die Motornummer sind in der linken Gehäusehälfte, in der Schwinge, sichtbar hinter dem Auspuffrohr eingeschlagen. Die Motornummer ist besonders nützlich für die Bestimmung von Ersatzteilen.

**ERBSÄFTIGKEIT**  
Das ist eher ein schwieriges Thema, aber eines, das unbedingt zu erwähnen ist, bevor Sie mit der Restauration beginnen und eines, das einige Entscheidungen beeinflussen könnte. Was der neue Teile für den Motor sind von moderner Qualität und oft weit schlechter als die ursprünglichen Teile, die ausgetauscht werden sollen. Daher lautet mein Rat, so immer möglich die Originalteile wiederzuverwenden, obwohl das wahrscheinlich einen längeren und teureren Umbauprozess nach sich zieht. Die beste Möglichkeit, an fehlende Teile zu kommen, besteht darin, solche, originale Pagger-Ersatzteile zu bestellen. Wenn diese nicht verfügbar sind, dann lassen Ersatzteile besorgen, die in Europa hergestellt wurden (üblich die Benzinpumpe der für geringsten Restaurationsaufgabe aus Vietnam kamen und sehr gut aussehend - Ausnahmen sind es immer geben), im Rahmen der Restauration haben wir Teile mehrere namhafter in - und

ausländischer Internetanbieter gebietet. Service und Passgenauigkeit der Teile waren gut, auch die richtige Qualitätsstufe hat viel weiterherliehen können. Leichter als bei überlegte in Italien, aber einen engagierten Mitarbeiter vor Ort mit fundierten Wissen und Übersicht hat klar, die Teile sind vielleicht etwas teurer als beim Online-Auktionshaus, aber dafür hat man weit weniger Umstände, wenn das bestellt Teil nicht passt und zurückgegeben werden muss.

## PROJEKTRANGEMENT

Ein ziemlich großer Begriff, aber eine gründliche Planung der Restauration macht viel Sinn. Das gesamte Projekt wird einem Komplexen darstellen zwischen Zeit, Geld und der Fähigkeit, die bei jeder Restauration unevangelisch aufstrebenden Schutzengpass zu managen. All die Fähigkeiten, die benötigt werden, um einen Bachelor zu restaurieren, kann man sich aneignen. Muss ein Arbeitsschritt aber schnell gehen, was der Roller ohne Einsparen selbst gebraucht wird oder die Arbeitsschritt einfach nicht zu lassen ist, sollten Sie Pech beschlagen, besteht in einer langen, schwierigen und kostwunden Lernphase versuchen, die Null zu knacken – nur um dann festzustellen, dass das Ergebnis nicht so ausgefallen ist, wie Sie sich das vorgestellt haben. Ein Vorteil des relativ simplen Aufbaus ist die Tatsache, dass Roller aus großen, separaten und glücklichen Baugruppen bestehen, die dann auch einzeln eingekauft werden können. Versenden Sie eine Diskussions, um den Arbeitsschritt zu dokumentieren. So fällt es leichter sich daran zu erinnern, wo ein Kabel angeschlossen oder welche Unterlegteile verbaut war. Ein Notizbuch ist gut, um die Teile aufzulisten, die ersetzt werden müssen. Ein möglicher Arbeitsschritt könnte lauten:

- Entfernung von Getriebeteilen und Ölwanne, abgelegt von:
  - Ölwanne
  - Triebbauteilgruppe
  - Leber
  - Vorderachsgabel

- Entfernen Sie den Rest des Rahmens, Katal, Ständer, Züge, Pedale etc.
- Rahmen Entlasten / Reparaturen
- Lackierung
- Wenn Sie vorhanden, Aufgaben wie die Karosserie oder die Lackierung jemandem anderen machen zu lassen, können Sie mit der Überholung der Gabel oder des Motors weitermachen. Die Entscheidung, welche Baugruppe zuerst abgearbeitet ist, ist normalerweise beschwachselt. Die Zusammenbau erfolgt einfach umgekehrt zur Demontageherangehensweise. Im Grunde genommen geht es dabei nur um das Verschieben der vorbereiteten Bauteile an neu lackierten Rahmen.

## WERKZEUGE

Während der Restauration sind nur wenige Spezialwerkzeuge erforderlich. Diese sind im Text erwähnt. Sie alle sind relativ kostengünstig und können nach der Restauration immer wieder verkauft werden. Reparaturen am Rahmen sind teuer und machen ein Schwertgerät erforderlich, und ein sauberes Fortschrittsgerät für mit Kompressor und Lackpistole und viel Übung. Auch gutes Metallwerkzeug ist eine effektive Investition, aber spart in der Zukunft Geld. Werkzeug sollte von guter Qualität sein – bei einem Roller wird nicht viel gebraucht, aber kaufen Sie das Beste, was Sie sich leisten können. Es ist viel besser, eine gute Platte mit einer Handvoll hochwertige Spezialwerkzeuge zu kaufen, als einen riesigen Satz in minderer Qualität und Größen, die Sie nie brauchen werden. Gasarbeit sind dieses Billigzeug bei der nächstbesten besten Verschwendung versagen.

## SICHERHEIT AM ARBEITSPLATZ

Die Restauration eines jeden Fahrzeuges, auch eines relativ kleinen wie eines Rollers, wird potenziell gefährliche Situationen nach sich ziehen. Halten Sie nicht, nehmen Sie sich Zeit, um die Aufgabe zu beschreiben und überlegen Sie, wo übermögliche Gefahren verborgen liegen könnten. Lesen Sie immer die mit den Elektrowerkzeugen gebete-

nete Betriebsanleitung vor Gebrauch der Werkzeuge. Ein Überwachungs kann stellen sein, um PI-Schutzschalter ist unerlässlich. Entfernen Sie den Kraftstoff, bevor die Arbeit beginnt und füllen Sie den Kraftstoff in geeignete verschließbare Behälter. Mindestens ein Feuerlöscher sollte jederzeit zur Hand sein. Beim Schweißen und Schneiden entstehen Funken, die besonders weit fliegen können. Stellen Sie sicher, dass es keine brennbaren Materialien in Reichweite gibt. Planen Sie immer eine halbe Stunde Pausen am Ende jedes Arbeitstages ein und legen Sie die Werkzeuge sauber und ordentlich weg. So ergibt sich auch die Zeit, einen möglicherweise verletzten Schwelmer nach dem Schneiden oder Schweißen zu unterstützen. Schützen Sie Ihre Augen und Lunge vor Rauch und Feuer. Wenn Sie sich bewusst, dass alle Brennstoffe Aceton enthalten können. Tragen Sie geeignete Kleidung und geeignete Arbeitsschuhe während der Arbeit. Diese Bauteile ist das beste Material für Overalls. Verwenden Sie eine Schutzbrille zum Schutz Ihrer Handgelenke zu Ihre Hände vor Arbeitbeginn und einen speziellen Handschuh mit einem Feuchtigkeitspender danach. Denken Sie daran, die Umwelt zu schützen. Die Entsorgung von Öl, Almetall, Kunststoff etc. muss bei Ihrem örtlichen Recycling Hof oder über Ihren Teilhändler erfolgen.

## HAFTUNGSAUSSCHLUSS

Die Beiträge wurden nach bestem Wissen und Gewissen erstellt, dennoch übernehmen Autor, Verlag und Händler keine Haftung für Personenschäden, materielle Verluste oder mechanische Beschädigung als Folge unethischer oder ungenauer Informationen aus diesem Band.

## BANKRUSSUNG

Wenn Sie gut in einem kumpel Tonig der noch immer wieder während des gesamten Prozesses unterstützt hat.

# Kapitel 1

## Antriebseinheit

### Motor ausbauen

Die Antriebseggänge – in der Regel koblen-rechtsgewandt – sind in Entwurf und Aufbau sehr ähnlich. Rahmen- und Fahrgestell teilen über die

Produktionsbauer unverändert, sodass die Motoren austauschbar sind. Ledig lich-enge Änderungen an elektrischen Leitungen, Ausguss und möglicherweise größere Stoßdämpferabstützungen, sowie

ein anderer Hauptkylinder können erforderlich werden.

Die Antriebseinheit ist sehr einfach und relativ schnell ausgebaut. Der Ausbau ist so schnell erledigt, dass es bis auf ein paar ganz einfache Reparaturen leichter ist, die Antriebseinheit aus dem Rahmen zu heben und die Montage auf einer Werkbank zu erledigen.



01.1 Das Antriebseggänge befindet sich unter der Schutzhaube, die absichtlich rechten-Fahrschereabdeckung.



01.2 Drehen Sie die beiden Schrauben am Nockenmechanismus (durch Pfeile markiert) und heben Sie den Gestell ab. Die Luftfilter kann dann entfernt werden, ohne die beiden Schrauben zur Nockenmechanik zu entfernen.



**01.3** Bei Ölwanne- und Ölwanne austauschen. Wenn Sie den Ölwanne mit einem Schraubenschlüssel drücken, kann der Zapf mit der Schraube vom Koffer frei geschwenkt werden. (Einzelne Techniken ermöglichen das Auslösen des Ölwanne, obwohl es wegen des Gegenstands durch die Rückschleifer etwas schwieriger ist. Wenn der Koffer Ölwannebestimmung frei, wird der Zapf der Ölwannepumpe mit einem gebogenen Hebel betätigt, der in der Nähe betätigt und mit dem Ölwanne verbunden ist.



**01.5** Bei der Einstellung zu berücksichtigen, dass die Ölwanne während und der Schweißabgegeben werden. Wenn Sie einen ausreichend dimensionierten Koffer haben, um Sie in der Nähe des Schweißes zu stecken können Sie verhindern, dass Öl ausläuft.



**01.7** Lassen Sie das Schweiß absetzen (die Ölwanne) mit mit -Öl- beschaffen, um-fähig zu verhindern.



**01.4** Bei der Benennung abstellen, ignorieren Sie das Schweißgerät um das Benennungsbuch und lassen Sie die Ölwanne absetzen (Weglassen). Stellen Sie sicher sicher, dass der Ölwanne geschlossen ist. Halten Sie einen Spritzer bereit, um austretendes Öl abzufangen. Es wird nur wenig Öl ausströmen. Wenn der Ölwanne nicht funktioniert, ist es etwas mehr. Legen Sie sich etwas bereit, um das Öl abzufangen zu können.



**01.6** Öffnen Sie die Ölwanne-Ölwannebestimmung. Drehen Sie den Stecker ab oder lösen Sie die Ölwannebestimmung (je nach Modell). Halten Sie die Ölwanne-Ölwannebestimmung an und lassen Sie die Ölwannebestimmung.



**01.8** Entfernen Sie die beiden Schrauben und überprüften, ob das Ölwannebestimmung an Ölwannebestimmung ist. Es wird nur Öl ausströmen, stellen Sie einen Behälter bereit.