

SCOOTER & Sport



TOPTEST: Honda Forza 300



WERKSTATT:
SIP-Cockpit in die Vespa einbauen



ERSTER TEST:
Kymco G-Dink 300



TOPTEST:
Midsize-BMW C 400 X

MARKENCHECK:
Wo stehen die Fabrikate?

GEBRAUCHT:
Aprilia SR 50

REISEN:
Mosel und Tschechien

TECH TALK:
Variable Ventilsteuerung

DAUERTEST 25.000 km:
Abschlusszerlegung
Piaggio Medley 125



ERSTER TEST:
Viertakt-Djingo 50i



KLASSIK:
Sei Giorni
Replica



PLUG & PLAY

Der Wechsel des Vespa-Cockpits auf SIP-Technologie geht überraschend einfach

Text & Fotos: REINHOLD WAGNER

Das Einheitscockpit der aktuellen Vespa-Flotte ist hübsch, setzt aber keine Zeichen. Auch das 500 € aufpreispflichtige TFT-Display in Sprint/Primavera 125 S lockt nicht, sondern wirkt heute bereits veraltet.

Änderungswillige finden im Tacho/Drehzahlmesser vom SIP Scootershop (Tel. 08191/96999-60) eine informationsreiche Alternative, Preise je nach Modell rund zweihundertfünfzig Euro. Lieferbar ist es für ältere und neuere GTS, Primavera, Sprint. SIP bietet in seinem Uhrenladen auch was für Rundtacho-PX & Co., das soll hier aber nicht Thema sein.

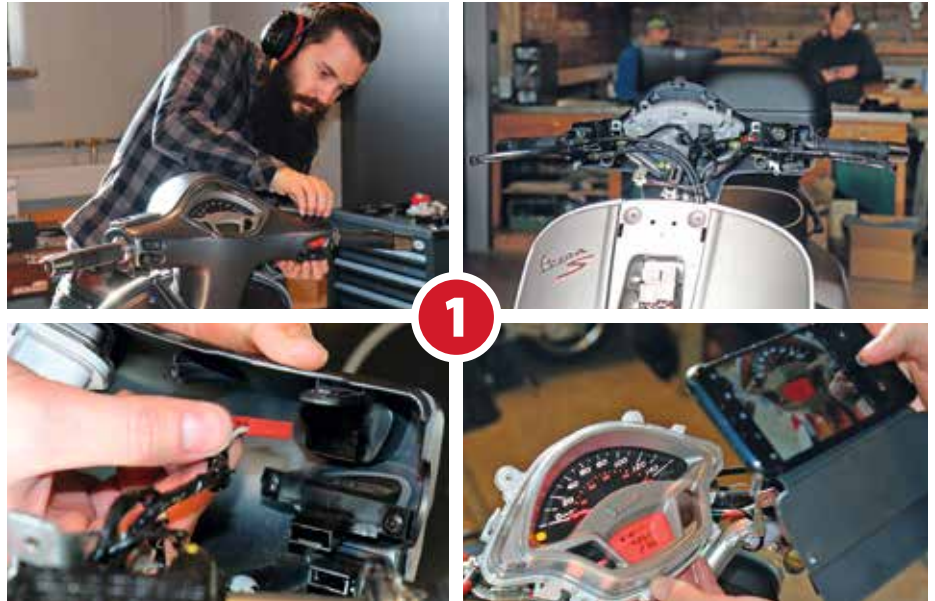
Der Wechsel der Cockpitplatte gestaltet sich ultraeinfach. Allenfalls die abschließende Remontage der Plastikschale erfordert etwas Geduld, weil sich der dicke Adapterstecker mitunter sträubt. Den eigentlichen Bauaufwand bringt die Verlegung der Kabel zur Zündspule und dem Motortemperatursensor mit sich. Auf Öldruck und -temperatur haben wir in unserem Fall verzichtet, weil uns die Entfernung eines Blindstopfens im Kurbelgehäuse zu heikel schien.

Als gesamten Zeitaufwand für die Montage dürfen Hobbyschrauber einen gemütlichen Nachmittag einplanen. Wie immer hilft das Lesen der Anleitung vor der Montage. Das bzw. die abschließende/n Feierabendbierchen bitte erst nach der abschließenden Programmierung des Tachos zapfen. Denn zur Bedienung muß die Mode-Taste mit raffinierten Mehrfachbelegungen genügen. Kein Hexenwerk, aber man vermorst sich schon mal und sollte dabei klaren Kopf behalten. Der km-Stand etwa läßt sich nur einmal einstellen, fordert der Gesetzgeber.

Werkzeug: Schraubenschlüssel und -dreher, Inbus- und Torxset, Zangen, Elektrowerkzeug, Kabelbinder



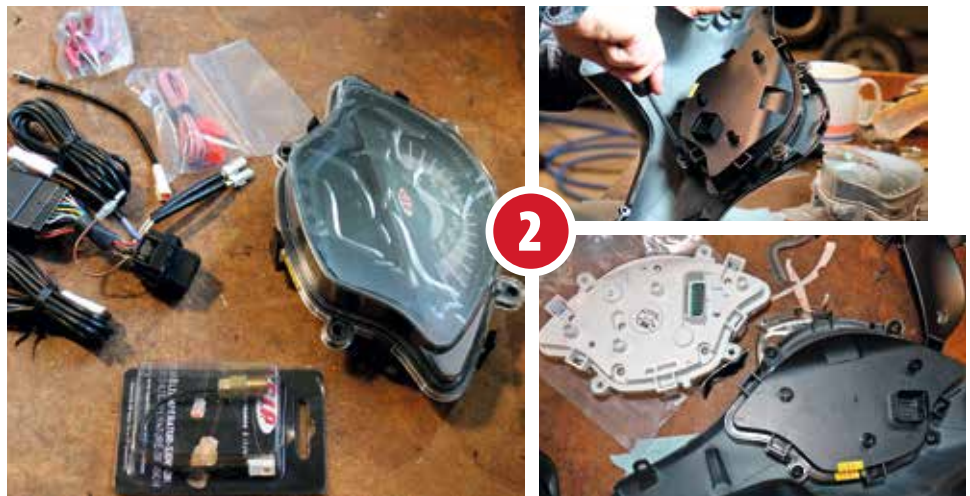
Das Cockpit von SIP erweitert die Funktionen um viele zusätzliche Anzeigen inklusive Drehzahlmesser



1

Cockpit demontieren

Jedes Mal wächst die Angst um die empfindlichen Plastiknasen der Cockpithälften. Sebastian vom SIP Scootershop paßt gut auf und trägt hier Ohrenschützer, weil nebenan gerade der Prüfstand röhrt. Die Stecker zu den Armaturen hakeln mitunter, aber zuletzt liegt der Lenker blank. Huch, gerade noch daran gedacht, den originalen Tachostand abzuknippen....



2

Original gegen SIP-Cockpit tauschen

Geht verblüffend einfach, nur vier Schrauben. Das große Bild zeigt den nötigen Teile und Kabelsätze, teilweise noch originalverpackt. Die Rückseiten von Serie (weiß) und SIP (schwarz) offenbaren unterschiedliche Multistecker



3

Trittbrett entfernen

Um die Kabel zur Zündspule und dem Motortemperatursensor sauber zu verlegen, muß das Trittbrett weg. Dazu auch die Klapprasten abbauen



4

Handschuhfach abbauen

Diverse Schrauben von vorn und hinten lösen. Wenn das große Plastikteil partout nicht abgehen will, hat man garantiert eine vergessen. Ein Knackpunkt ist auch der störrische Sicherungskasten. Zuletzt liegt dafür jede Menge Vespa-Technik offen, das ist doch auch mal was



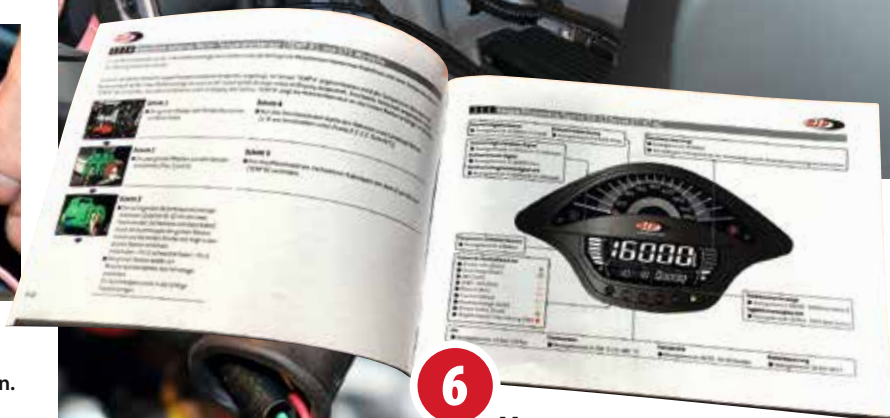
SIP TACHO FÜR VESPA



5

Zündsignal

Wird für den Drehzahlmesser an der Zündspule abgenommen. Sie liegt bei der GTS links vom Batteriekasten. Spule lockern und auf der Niedervoltseite das rosa Kabel mit dem rosa Kabel von SIP verbinden. Dazu dient ein sog. „Stromdieb“, der durch die Isolierung schneidet. Alle Kabel am einfachsten entlang des serienmäßigen Kabelbaums führen und ggf. mit Kabelbindern fixieren



6

Motortemperatur

Jetzt wird's fummelig, denn der Kabelsatz holt sein Signal vom grünen Stecker des Sensors am Zylinderkopf. Dazu Stecker lösen, die grünen Pfropfen entnehmen und durch die Gummikappe das rote Kabel an Pin 4, schwarzes an Pin 2 anschließen. Gut, daß SIP eine wirklich erstklassige Anleitung mitliefert. Dort ist alles viel ausführlicher erklärt, als hier auf zwei Seiten möglich



7

Steckadapter im Cockpit

Ein Adapter verbindet den Originalstecker des Kabelstranges mit der SIP-Cockpitplatine. Der dicke Flachstecker muß korrekt liegen, sonst flutschen anschließend die Plastikhälften der Cockpitverkleidung nicht sauber zusammen



8

Abschließende Programmierung

Tachostand, Radumfang, die Konfiguration von Tacho und Drehzahlmesser, Hintergrundbeleuchtung und die eingebaute Stoppuhr für Beschleunigungsmessungen werden alle über den serienmäßigen Mode-Knopf am rechten Lenker bedient. Das entsprechend kunstvolle Morsen beherrscht Sebastian quasi im Schlaf. Neulinge sind anfangs verblüfft, wie viele Funktionen ein einziger Schalter erfüllen kann