

## Geliebt und unvergessen

Die Vespa mit ihrem charakteristisch stuckernden Zweitaktmotor genießt schon lange Kultstatus. Besonders beliebt sind PX-Modelle, Vespas im klassischen Sinne, gefertigt komplett aus echtem Blech. Vor allem die 200er, angetrieben vom mit 10 oder 12 PS potentesten Motor der alten Baureihe, ist heute ein begehrtes Stück, nachdem die Produktion 2003 eingestellt wurde. Das Modell wurde bereits 1977, damals unter der Bezeichnung P 200 E, vorgestellt, wobei des „E“ für eine wartungsfreie elektronische Zündung steht – damals ein technischer Leckerbissen. Bis 1986 wurde diese Vespa, bald unter dem Namen PX 200 E, fast unverändert gebaut.

Ab 1983 führte der Hersteller die Getrenntschmierung ein, erkennbar am Namenszusatz „Lusso“. Diese Modelle müssen nicht mehr mit 1:50-Zweitaktgemisch betankt werden. Von 1984 an waren die „Elestart“-Modelle mit elektrischem Anlasser verfügbar. Im Jahr 2001 bekam die PX-Baureihe vorn eine gut zupackende Scheibenbremse spendiert, zwei Jahre später wurde die Produktion der 200er jedoch eingestellt, weil sie die Euro 3-Abgasnorm nicht erfüllen konnte. Neben der 200er gab es auch Hubraumvarianten mit 150, 125 und 80 Kubikzentimetern.

Viele der in Deutschland verkauften PX 200 waren auf versicherungsgünstige 10 PS gedrosselt, die GS (Grand Sport) wur-



Ein Stück Lebensgefühl: In diesem Jahr feiert die Vespa ihren 60. Geburtstag. Das Einsatzgebiet des Klassikers ist die Stadt und gelegentlich die Landstraße.

de Mitte der 80er Jahre mit offenen 12 PS verkauft. Die Fahrleistungen reichen für den üblichen Einsatzzweck, Stadt und Landstraße, allemal. Mit 10 PS läuft die 200er knapp 100, die stärkere Variante schafft rund 105 km/h. Der Verbrauch liegt bei 3 bis 4 Litern auf 100 Kilometer, der Achtliter-Tank unter der Sitzbank reicht also gut 200 Kilometer weit. Wenig bekannt ist übrigens, dass 1980 zwei 200er-Vespa erfolgreich an der zweiten Paris-Dakar-Rallye teilnahmen, was durchaus Rückschlüsse auf die Robustheit der Konstruktion zulässt.

Älteren Vespas in pflegebedürftigem Zustand gibt es für wenige hundert Euro, hier sollte man vor allem das Blech genau unter die Lupe nehmen. Exemplare, die im Winter bewegt wurden, können deutliche Korrosionsschäden aufweisen. Ein Bauteil, das immer wieder Probleme macht, ist das Schaltkreuz, im Getriebe für das Wechseln der Gänge zuständig. Ist es defekt, neigen die Gänge beim starken Beschleunigen zum Herausspringen. Das Schaltkreuz selbst ist nicht teuer, da zum Wechsel jedoch der Motor zerlegt werden muss, kostet die Arbeit in der Werkstatt mehrere hundert Euro. Für Spitzenexemplare der letzten Baujahre werden bis zu 2000 Euro verlangt. *pool*

### Daten und Preise

**Modell:** Vespa PX 200 E

**Bauzeit:** 1977 bis 2003

**Motoren:** Einzylinder-Zweitakt-Motor, Hubraum 198 ccm, 10 PS (12 PS)

**Ausstattung:** Kickstarter, Vierganggetriebe, Treibsatzschwinge

**Verbrauch:** 3,5 Liter Normalbenzin

**Leergewicht:** 109 kg

**Bestand:** 24 182 Fahrzeuge

**Gebrauchtpreise:** 500 bis 2000 Euro