

Man unterscheidet bei Vespa PX (auch Rally oder Sprint, ...) Motoren zwischen PX alt und PX Lusso Schaltrasten. Der Unterschied bezieht sich NUR auf das eingebaute Getriebe. Man muss sich also schon ziemlich sicher sein welches Getriebe tatsächlich verbaut ist. Das kann bei gebrauchten Motoren recht schwierig sein - man muss den Motor eigentlich öffnen. Es macht auch keinen Unterschied ob PX80, PX125 oder PX200. Man unterscheidet nur 'alt' und 'Lusso'.

Es besteht jedoch eine Möglichkeit, den Getriebetyp von aussen zu unterscheiden. Alt Getriebe haben einen Schaltbolzen mit 13mm Schlüsselweite, Lusso Getriebe haben eine 17er Schlüsselweite (vorausgesetzt der Motor ist nicht verbastelt und der falsche Schaltbolzen ist montiert!).

Ist der Motor zerlegt kann man den Unterschied ganz einfach feststellen. Lusso Getriebe haben zur Sicherung der 4 Gangräder auf der Hauptwelle BEIDSEITIG einen Seegerring und JEWELNS eine ca. 1,2mm Distanzscheibe - zudem ein absolut gerades und flaches Schaltkreuz. PX alt Getriebe haben nur auf EINER Seite einen Seegerring zur Sicherung und eine ca. 2,2mm Distanzscheibe. Zudem ist das Schaltkreuz spinnenartig. Der Unterschied der Schaltrasten liegt in der jeweiligen Gangposition. Eine PX alt Raste auf einem Lusso Motor (oder umgekehrt) führt zu Gangsprüngen. Die Rasten lassen sich am einfachsten durch die Gangposition im 3. Gang unterscheiden (siehe Abbildung). Der Gleitschuh der Raste schließt bei der Lusso Raste bündig ab mit der Dichtfläche. Bei der 'alt' Raste steht er ca. 1,5mm über der Dichtfläche. Das ist einfach mit einem Auflegen eines Lineals zu prüfen.

### Vespa PX 'alt'



### Vespa PX 'Lusso'



Text und Bilder:  
Andi Wrobel



Vespa PX (also Rally or Sprint, ...) engines can be divided into PX old and PX EFL selector box versions. The ONLY difference between the two versions refers to the fitted gearing. Reliable knowledge about the fitted gearing is thus essential. This can be quite difficult with used engines - actually, the engine has to be dismantled to be sure about this. The difference does not refer to the model specification PX80, PX125 or PX200. There is only a distinction between 'old' and 'EFL' versions.

However, there is a way of distinguishing the type of gearing from the outside. 'Old' gearings use a 13mm wrench size control pin while 'EFL' gearings have a 17mm wrench size (this does not apply to engines that have been tinkered with resulting in the use of a wrong control pin!).

Once the engine is dismantled the difference can be easily spotted. 'EFL' gearings use a lock

ring ON BOTH SIDES to secure the 4 gears on the main shaft as well as an approx. 1.2mm distance washer RESPECTIVELY - additionally, these gearings feature an absolutely straight as well as flat cruciform. PX 'old' gearings only use a lock ring on ONE side to secure the gears and an approx. 2.2mm distance washer. Furthermore, the cruciform comes in a spider-shape. The difference between the selector boxes can be found in the respective gear positions. A PX 'old' selector box fitted to an 'EFL' engine (and vice versa) will thus result in inaccurate gear changes. The selector boxes are most easily distinguished by the gear position in 3rd gear (see picture). The slide shoe of the selector box is flush with the sealing surface with the 'EFL' selector box. The 'old' selector box will see the slide shoe surpass the sealing surface by approx. 1.5mm. This can easily be verified by applying a ruler.