



LANGKAH AMAN MEMBELI VESPA LAWAS* (*updating version)

Bambang Subiyantoyo



Memiliki skuter lawas (terutama produksi tahun 1970'an ke bawah) merupakan salah satu keinginan terpendam banyak orang yang pada saatnya nanti ingin diwujudkan.

Kenyataan ini sangat wajar mengingat Vespa (salah satu brand skuter) lawas, selain populasinya saat ini semakin menurun juga merupakan satu dari beberapa barang-barang yang cukup populer untuk dimiliki, dikoleksi, bahkan dijadikan investasi, baik oleh generasi muda maupun generasi sebelumnya.

Permasalahannya disini adalah bagaimana memilih Vespa yang begitu banyak varian, sehingga dapat menjadi pilihan tepat tanpa harus membuang uang dengan percuma dikemudian harinya. **Tulisan ini ditujukan bagi peminat baru yang ingin memasuki dunia Vespa lawas, dimana pada kelanjutannya merupakan generasi penerus pecinta Vespa di negeri tercinta ini.**

Saat ini berkembang paradigma umum yang kurang tepat dalam melihat Vespa lawas sebagai sebuah kendaraan stylish. Hal ini dapat dimaklumi apabila yang bersangkutan hanya sekedar penikmat Vespa lawas sebagai bunga-bunga nan indah dan lucu yang bertebaran di jalan-jalan tanpa sebuah keinginan untuk memilikinya.

Namun apabila ia diposisi sebagai peminat yang ingin memiliki/berencana membeli Vespa lawas, **melihat tampilan fisik saja merupakan sebuah kekeliruan awal yang akan menghadang dikemudian harinya.** Pengalaman menunjukkan, peminat baru yang terjebak dalam situasi demikian akhirnya pasrah atau berusaha untuk mencari justifikasi atas pilihannya tersebut. Beberapa hal penting yang dapat dijadikan acuan secara umum dalam memutuskan untuk membeli Vespa lawas adalah sebagai berikut:

1. Kesesuaian Antara Surat-surat dengan Vespa-nya

Pastikan terlebih dahulu kesesuaian antara nomor mesin dan bodi yang terdapat di BPKB serta STNK dengan nomor yang berada di mesin dan body Vespa yang sedang diincar.

Nomor-nomor yang terdapat di BPKB dan STNK sangat jelas tertera pada lembarannya, sedangkan nomor mesin Vespa lawas umumnya berada di bagian batangan mesin yang menghubungkan dengan baut sasis.



Posisi nomor mesin Vespa keluaran tahun 1950'an



Posisi nomor mesin Vespa keluaran tahun 1960'an keatas



Lokasi nomor bodi Vespa keluaran tahun 1950'an



Lokasi nomor bodi Vespa keluaran tahun 1960'an



Lokasi nomor bodi Vespa keluaran tahun 1970'an keatas

Sementara itu nomor bodi Vespa lawas umumnya berada di bagian bawah box kiri (box bagasi) dengan kode awal misalnya VNA, VNB, VBA, VBB, VBC dan lain-lain.

Namun demikian beberapa varian Vespa ada yang nomor bodinya berada di sebelah kanan (box mesin) dekat dengan mesin umumnya untuk jenis Vespa keluaran akhir decade 1960'an keatas.

Dalam fase ini hal yang perlu mendapat perhatian tambahan ialah pastikan nomor yang berada di mesin dan bodi tersebut bukan nomor aspal. Adapun secara umum ciri-ciri nomor aspal yang berada di bagian mesin adalah **disekitaran permukaan nomor tersebut banyak terdapat goresan-goresan yang kadar warnanya berbeda (seperti bekas dihapus dengan amplas atau grinda) dengan bagian sekelilingnya.**



Nomor bodi Vespa yang masih asli



Bodi vespa yang telah mengalami mutilasi nomor bodi

Sementara itu untuk bagian bodi dalam pengecekan aspal tidaknya nomor tersebut secara umum selain salah satunya sama dengan seperti yang dilakukan dalam melihat kondisi nomor mesin, juga dapat dilakukan dengan meraba disekitaran sisi dalam daripada bagian yang terpatri nomor bodi dimaksud. Bila terdapat bekas las-lasan disekelilingnya besar kemungkinan nomor tersebut bukan milik bodi Vespa yang sebenarnya.

Banyak nomor bodi Vespa yang telah tertutup cat maupun dempulan, apabila hal ini terjadi mohon ijin kepada si pemilik untuk menghilangkan lapisan tersebut agar nomor terlihat jelas. Apabila dalam langkah pertama ini terjadi ketidakcocokan satu dengan lainnya, ya...say bye-bye aja dech... cari Vespa lain, dengan demikian paling tidak telah terselamatkan kecek kita untuk membeli skuter yang telah mengalami mutilasi tersebut.

2. Komposisi Bodi Set

Pengertian dari bodi set disini adalah bagian-bagian Vespa yang meliputi spakbor, stang, bodi tengah, tanki bensin serta box kiri kanan. Pertimbangan komposisi bodi set dimasukan sebagai langkah kedua dengan perhitungan karena bagian-bagian inilah yang akan menjadi daya tarik pertama bagi pandangan umum secara fisik Vespa.

Selain itu juga, apabila salah satu bagian dari bodi set tersebut tidak sesuai dengan komposisinya maka dalam **mencari yang sesuai komposisi daripada bodi set akan jauh lebih sulit (terutama Vespa keluaran tahun 1950'an dan 1960'an) dibandingkan dengan masalah kesehatan mesin.**



Maksudnya dalam membandingkan dengan kesehatan mesin ialah karena secara umum banyak bengkel Vespa yang dapat menangani masalah kesehatan mesin maupun yang menyediakan onderdil/spare parts Vespa dibandingkan yang menyediakan bagian-bagian bodi set (terutama yang original). Hal tersebut mengingat sudah tidak diproduksi bagian-bagian bodi set oleh distributor Vespa disini.

Masalah umum yang terjadi dalam fase ini adalah terjadinya kropos pada bidang-bidang tersebut. Sesungguhnya sebuah evolusi yang wajar pada barang-barang old crack, apalagi barang tersebut sebuah kendaraan yang harus berinteraksi secara rutin dalam segala macam cuaca dan medan yang ada di negeri ini.

Kondisi tersebut sebenarnya tidak perlu terlalu dirisaukan sepanjang lokasi karat dan cenderung kropos dimaksud tidak terlalu menghabiskan keseluruhan bidangnya. Ini mengingat banyak bengkel restorasi skuter maupun bengkel las yang dapat menanganinya dengan baik.



Minimalisir ketidaksesuaian komposisi bodi set adalah jawaban yang tepat apabila memang Vespa yang diincar mengalami ketidaksesuaian.

Perbandingan keberadaan (ketersediaan dipasaran) satu barang dengan lainnya merupakan langkah lanjutan dalam fase ini. Kategori bodi set yang memiliki tingkat kesulitan tertinggi adalah:

- A. Frame/bodi; jangan pernah melirik bagian ini yang telah mengalami potongan maupun lubang-lubang yang sengaja dibentuk oleh pemilik lamanya.
- B. Handlebar/stang; upayakan ketersediaan stang/handlebar sesuai dengan komposisi tahun keluaran Vespa dimaksud.
- C. Tanki bensin, box kiri-kanan dan spakbor adalah bagian selanjutnya yang apabila memang tidak sesuai dengan tahun keluarannya, masih banyak buatan lokal tersedia dipasaran umum.
- D. Ukuran ban, umumnya Vespa lawas keluaran pabrik yang ada di negeri tercinta ini lebih banyak memiliki ukuran ban 8" (50'an VM, VN dan lain-lain, 60an VBA VBB, VBC, VNB, dan lain-lain) dibandingkan dengan yang 10" (50'an GS VS, 60'an GS MK, GL dan lain-lain, 70an Sprint dan lain-lain). Kadang kita menemui Vespa keluaran pabrik yang menggunakan ban ukuran 8" namun dipasangkan dengan ban ukuran berdiameter 10". Hal ini merupakan pilihan yang sangat individual dalam melihat tampilan Vespa kita masing-masing. Namun demikian apabila kita ingin mengembalikan versi keluaran asli dari pabrik terhadap Vespa yang telah mengalami perubahan dalam ukuran diameter ban tersebut, permasalahan ini dapat kita jadikan sebagai salah satu pertimbangan guna membeli Vespa dimaksud, karena apabila kita menginginkan ke ukuran aslinya maka kocek yang kita keluaran berkisar antara Rp.300.000,- -Rp.500.000,- guna mengganti parts yang telah mengalami perubahan tersebut.



Vespa serie VBB yang telah mengalami perubahan ukuran diameter ban menjadi 10"



Vespa serie VNB yang masih menggunakan ukuran ban asli 8"

3. Keutuhan Mesin

Setelah kepastian akan adanya kesesuaian antara surat-surat dengan wujud Vespa serta adanya kesesuaian komposisi Vespa yang sedang diincar, hal berikutnya yang tidak kalah pentingnya adalah meneliti masalah keutuhan mesin.

Pastikan bahwa keutuhan mesin masih berada pada posisinya. Mengingat Vespa lawas kebanyakan belum menggunakan system kelistrikan dengan model CDI maka upayakan sistim tersebut untuk dikembalikan ke model awalnya (menggunakan platina).

Menggunakan CDI memang sebuah kemanjaan yang disediakan oleh peradaban dalam menyalakan sebuah Vespa namun dari segi perawatan, model tersebut ke depannya akan lebih memakan banyak biaya dibandingkan dengan model platina, selain juga akan menghilangkan atmosfer vintage yang terkandung dalam Vespa tersebut.



Disamping itu juga banyak kemungkinan bahwa mesin Vespa yang sudah lama tidak digunakan bukanlah sebuah harga mati bahwa kondisi tersebut tidak dapat dinyalakan kembali.

Ada begitu banyak bengkel Vespa yang dapat menyalakan kembali mesin tersebut di seantero jagad ini. Salah satu hal yang perlu diingat bahwa untuk beberapa bagian mesin Vespa varian **umum produksi tahun 1960'an masih dapat di kanibal dengan generasi mesin kelanjutannya.**

Setelah langkah-langkah tersebut di atas terpenuhi maka satu hal yang tidak kalah pentingnya adalah mencari informasi seluas-luasnya. Dimana hal ini tersedia sangat banyak baik itu di media internet, media cetak, club-club Vespa serta individu-individu yang memahami dengan baik masalah Vespa.

WELCOME TO THE VESPA WORLD Bro...!!! you'll become a Vespa saviour in our lovely country.
(Seluruh Vespa yang terdapat dalam artikel ini merupakan milik anak-anak negeri tercinta)