

Der Motor läuft nicht rund und/ oder beschleunigt nicht mehr

-
-
Eines der häufigsten Probleme unserer China-Roller ist der plötzliche Leistungsverlust. Das kann verschiedene Ursachen haben, die hier besprochen werden. Dazu ist es wichtig, die einzelnen Punkte der Reihe nach abzuchecken, um den Fehler schnell zu finden. Mit fast 100 % Sicherheit sind es dann Kleinigkeiten, die jeder beheben kann.

1. SPRITVERSORGUNG:

1.1 Ist der richtige Sprit im Tank ?

Ich habe schon 2 Wochenenden lang Motor, Vergaser, Zündung und Elektrik überprüft, bis feststand, dass ein Familienmitglied versehentlich Diesel getankt hatte. (IOI) Ebenfalls ist es falsch, 2-Taktergemisch zu tanken.

Wenn man sich nicht sicher ist, Brennprobe. Ein schmales, langes Papierstück In den Tank einführen und dann weit entfernt vom Roller (!!!) anzünden. Richtiges Benzin verbrennt ohne Rauch, Diesel raucht richtig schwarz, 2-T weniger.

1.2 Kommt das Benzin vom Tank zum Vergaser ?

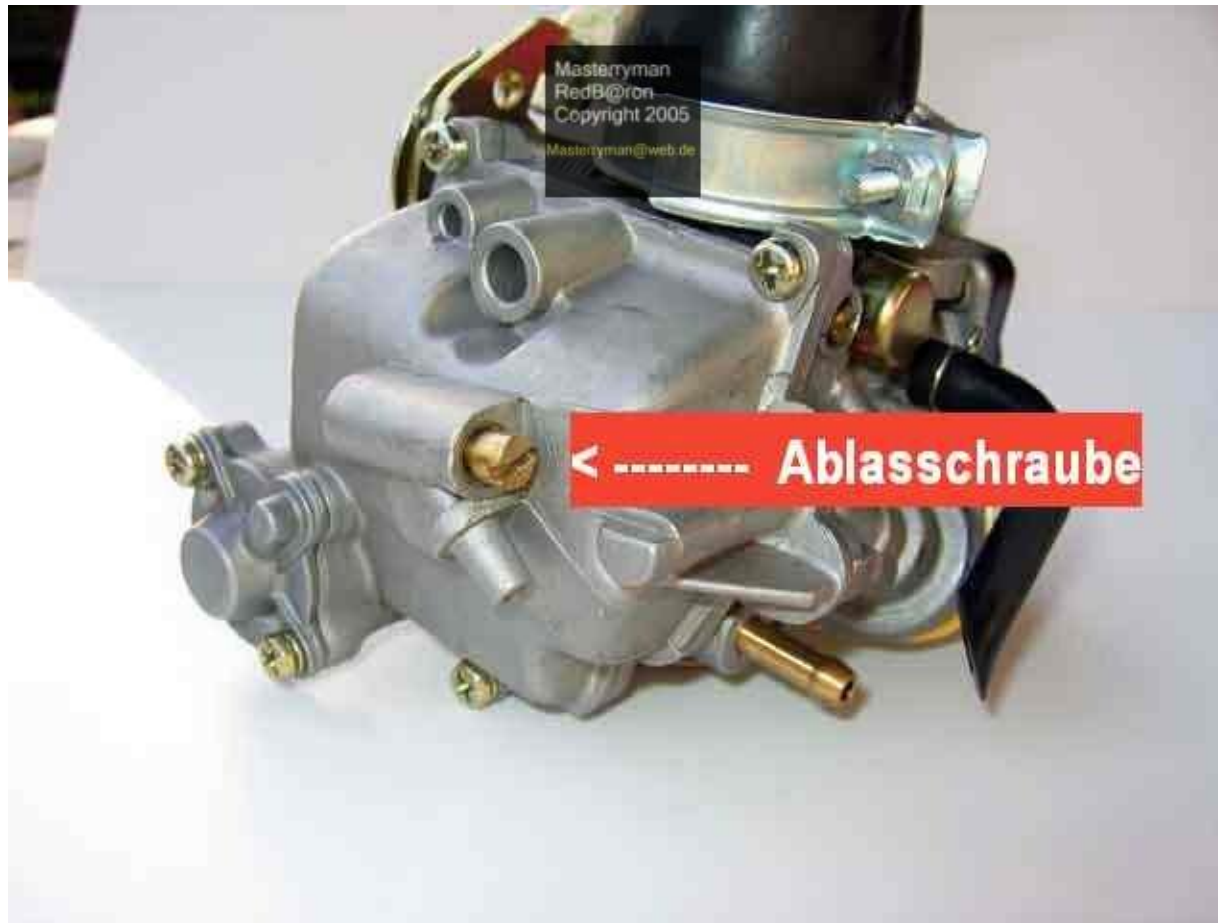
Bei herausgenommenem Helmfach kann man die Spritleitung am besten checken. Unter dem Tank ist der automatische Benzinahn. Er öffnet sich, wenn vom Ansaugkrümmer Unterdruck durch den Gummischlauch kommt.

Der 2. Gummischlauch leitet das Benzin durch ein Benzinfiler zum Vergaser. Oft ist dieses Filter verstopft. Lackreste aus dem Tank legten unseren Scooter lahm. Empfehlenswert sind durchsichtige Austauschfilter. Da sieht man gleich evtl. den Dreck und kann ihn austauschen. Mein Original – Filter war nicht einmal dicht !



Original Zhong Yu Filter 1

Eine einfache Methode, zu prüfen ob Benzin im Vergaser ist, die Ablaufschraube öffnen. Damit wird der im Vergaser befindliche Sprit abgelassen.



Falls Dies alles zutrifft, Sprit im Vergaser etc.-,Motor läuft immer noch nicht, zum nächsten Punkt :

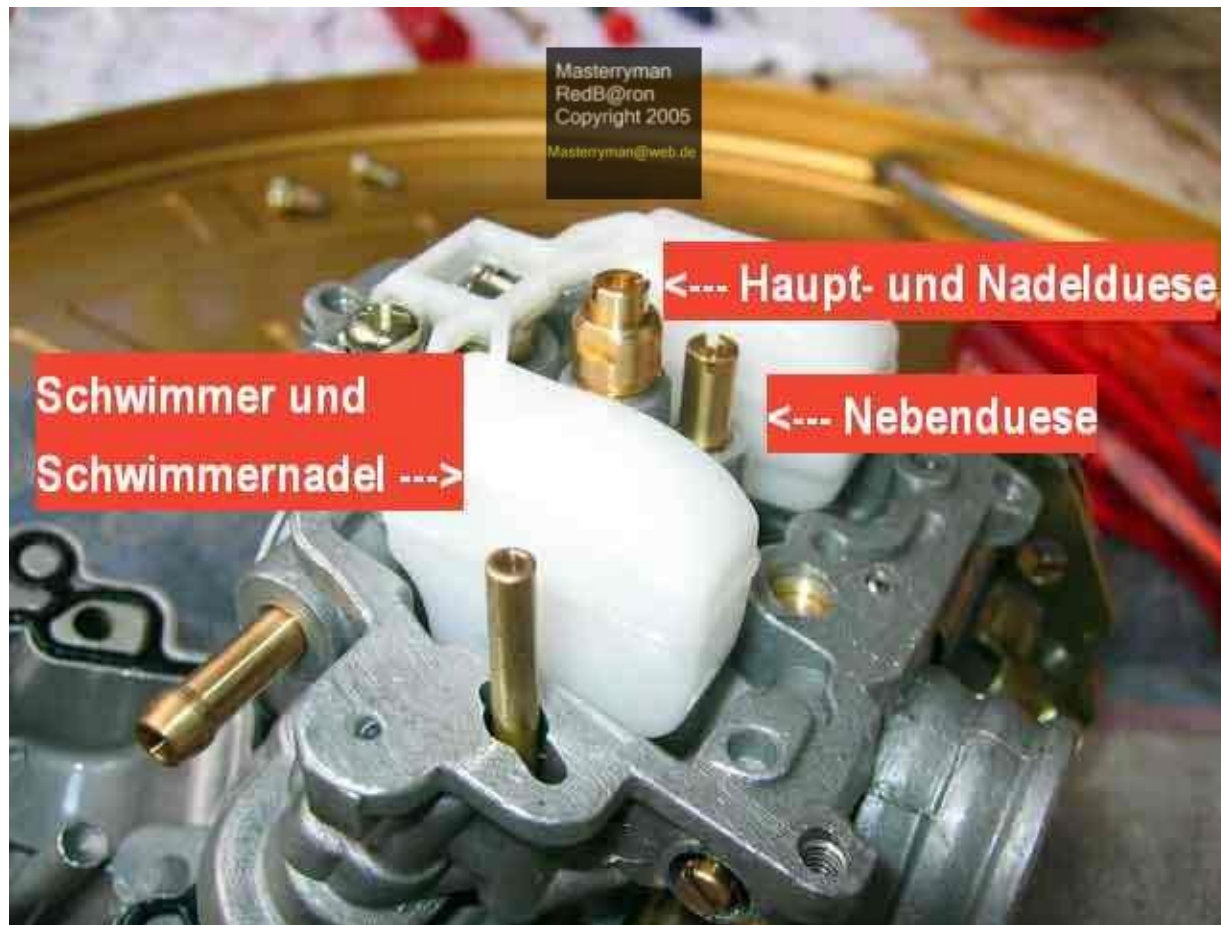
2. Funktioniert der Vergaser richtig ?

2. 1 Dazu sollte man am besten das ganze Teil abbauen und in Ruhe inspizieren.

Bei ausgebautem Helmloch ist der Vergaser gut zugänglich. Bitte zuerst den Korrekten Sitz der Schläuche, Luftfilter und Gaszug kontrollieren.



2. 2 Ist der Vergaser verschmutzt, sollte man alle Düsen herausdrehen und mit Druckluft ausblasen. Vorsicht: Niemals in die Schwimmerkammer oder Membrankammer Mit Druckluft blasen. Ist keine D.-luft vorhanden, reicht ein kurzes Stück Schlauch, durch den man dann selbst pustet.



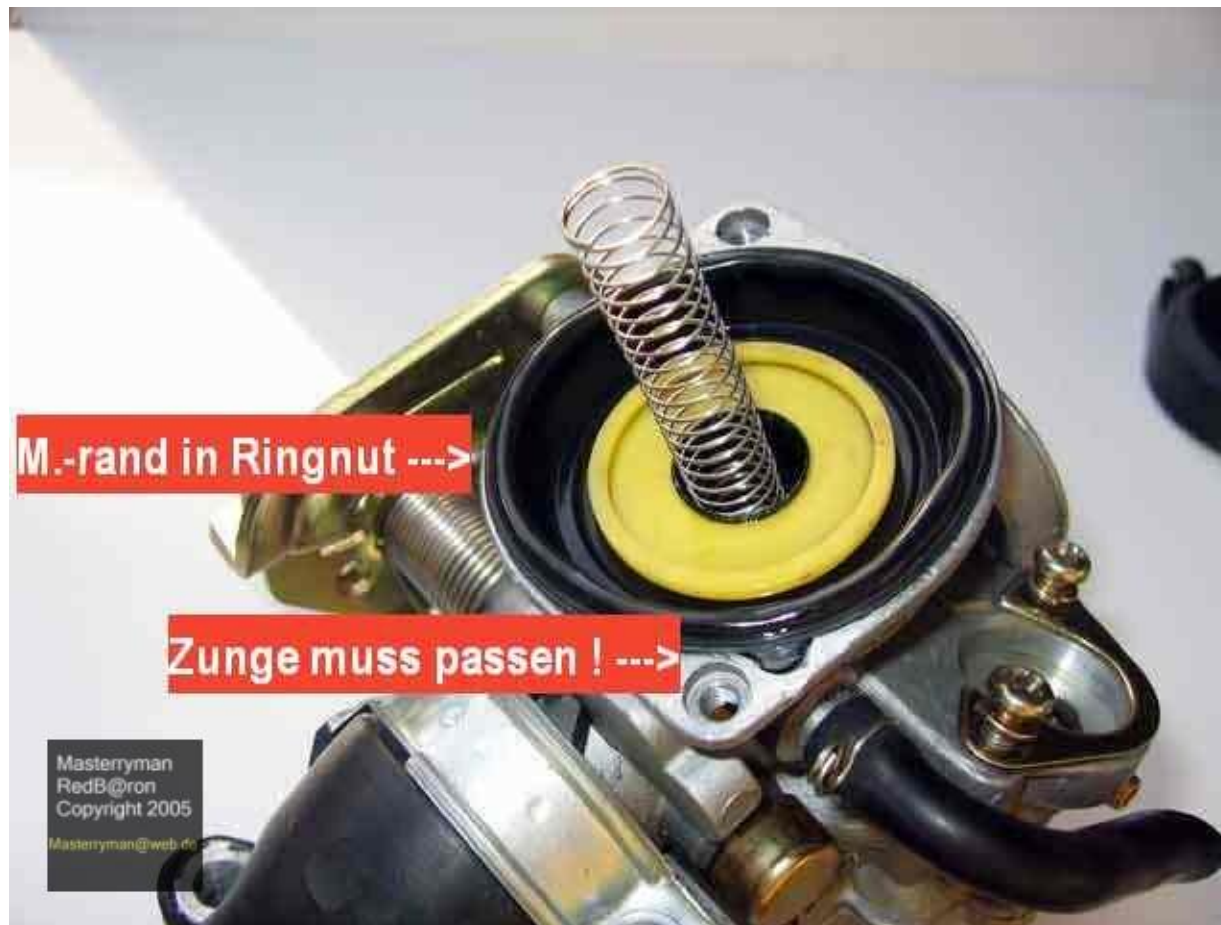
- 2.3 Schieber, Nadel und Membrane des Vergasers regeln die Benzin/Luftmischung. Manchmal hat die Membrane einen Riss, oder der Schieber geht schwergängig. (Plastikteil). Damit funktioniert dann der Vergaser schlecht.



- 2.4 Die Nadel regelt im Teillastbereich das Benzi/Luftgemisch und ist nur selten der Grund für Leistungsprobleme. Man verliert sehr leicht den Sprengring und die kleine Scheibe ... Trotzdem muss sie zur Vergaserreinigung heraus.



2. 5 Ist der Vergaser jetzt „praktisch keimfrei“ geputzt, baut man ihn wieder sorgfältig zusammen. Die 3 Schrauben des Schwimmerkammerdeckels nicht zu fest anziehen, das Gewinde ist schnell ausgerissen. Alle Teile leicht eingeölt zusammenbauen und zum Schluss beim Membrandeckel darauf achten, dass die Membrane mit ihrem Rand ordentlich in der Nut liegt. Die Membrane hat eine kleine „Zunge“, die in einer Ausfräsung liegen muss !



- 2.6 Vor dem Einbau des Vergasers sollte man noch die Gemischschraube 2 bis 2 ½ Umdrehungen öffnen, die Feinkorrektur dann im eingebauten Zustand



2. 7 Der Einbau der Vergasers ist dann wieder einfach. Bitte alle Schläuche wieder aufstecken und sichern. Das Gasseil so einstellen, dass ein klein wenig „Totspiel“ vorhanden ist. Jetzt sollte fast jeder Fehler im Weg vom Tank zum Zylinderkopf gefunden sein.
2. 8 Der Luftfilter sollte alle 1000, besser 500 km überprüft werden. Ist der Filter verschmutzt, bekommt der Motor zu wenig Luft, der Motor läuft überfettet. Die beste Leistung ist mit sauberem Filter zu erreichen. Sogenannte Renn-

luffilter bringen gar nichts ohne Umbedüsung und die ABE erlischt.

3. Funktioniert die Zündung ?

4. 3.1 Dazu (bei möglichst demontiertem Helmfach die Zündkerze herausschrauben.



5. 3.2 Die Zündkerze lässt sich einfach prüfen: Die herausgeschraubte Kerze in den Stecker drücken und auf dem Metalldeckel des Zylinderkopfes legen. Auf

Kontakt Steckergehäuse – Metaldeckel achten. Dann Anlasser oder Kickstarter betätigen. Jetzt sollten Funken an der Kerzenspitze zu sehen sein.



3. 3 Kein Funke da ? Dann ist entweder die Kerze oder der Stecker mit Kabel die Ursache. Beides lässt sich im Fachhandel leicht besorgen. Eine gute Ersatzkerze ist die **NGK C7HSA**, vom gleichen Hersteller gibt es auch prima Stecker.
3. 4 Ist dann immer noch kein Zündfunke da, ist wahrscheinlich die CDI – Zünddefekt oder der Impulsgeber an der Lichtmaschine hat einen Fehler. Die

CDI lässt sich leicht tauschen, Ersatz gibt es jetzt ab 20 €. Von einem Fehler des Impulsgebers habe ich noch nie gehört.

Copyright 2005 RedB@ron/Masteryman
Masteryman@web.de