

MOTOR SPRINGT ÜBERHAUPT NICHT
ODER NUR SCHWER AN

21-1

SCHLECHTE MOTORLEISTUNG

21-2

SCHLECHTER MOTORLAUF BEI
NIEDRIGEN DREHZAHLEN UND
IM LEERLAUF

21-3

SCHLECHTER MOTORLAUF BEI
HOHEN DREHZAHLEN

21-4

SCHLECHTES FAHRVERHALTEN

21-4

MOTOR SPRINGT ÜBERHAUPT NICHT ODER NUR SCHWER AN

1. Überprüfen, ob Kraftstoff zum
Vergaser gelangt.

KRAFTSTOFF GELANGT
ZUM VERGASER

2. Die Zündkerzen ausbauen.

TROCKEN

3. Zündfunkenprüfung durchführen.

FUNKEN SPRINGEN ÜBER

4. Kompressionsdruck prüfen

KOMPRESSIIONS-DRUCK NORMAL

5. Motor durch normalen Anlaßvorgang
starten

MOTOR ZÜNDET NICHT

6. Mit gezogenem Choke anlassen.

KEIN KRAFTSTOFF GELANGT
ZUM VERGASER

Wahrscheinliche Ursache

- Kein Kraftstoff im Kraftstofftank
- Verstopfte Kraftstoffleitung oder Filtersieb
- Verstopftes Schwimmerventil
- Verstopfte Entlüfterleitung des Tankdeckels
- Defekte Kraftstoffpumpe

FEUCHTE ZÜNDKERZE

- Vergaser überflutet
- Choke zu weit herausgezogen
- Drosselklappenventil zu weit geöffnet
- Luftfiltereinsatz verstopft.

SCHWACHER ODER GAR
KEIN ZÜNDFUNKE

• ZU SEITE 17-2 FORTSCHREITEN

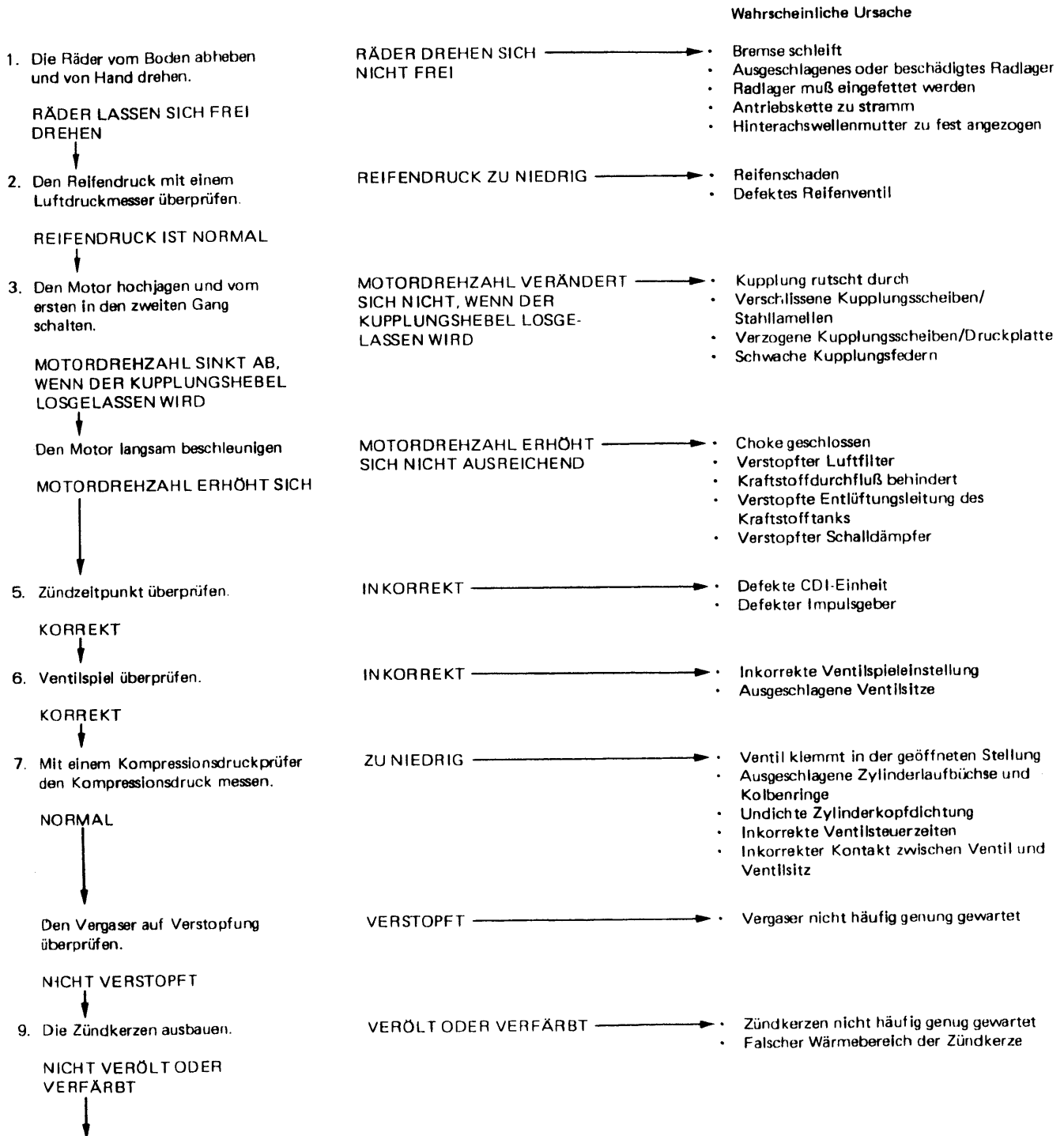
NIEDRIGER KOMPRESSIONS-
DRUCK

- Ungenügendes Ventillspiel
- Ventil klemmt in der geöffneten Stellung
- Ausgeschlagene Zylinderlaufbüchse und Kolben
- Undichte Zylinderkopfdichtung
- Inkorrekte Ventilöffnungszeiten
- Inkorrektter Kontakt zwischen Ventil und Ventilsitz
- Festgefressenes Ventil

MOTOR ZÜNDET, BLEIBT ABER
SOFORT STEHEN

- Choke zu weit geöffnet
- Gemischregullerschraube zu weit herausgedreht
- Ansaugrohr zieht Falschluf
- Inkorrekte Zündzeitpunkteinstellung (CDI-Einheit oder Impulsgeber defekt)

SCHLECHTE MOTORLEISTUNG



10. Den Ölmeßstab herausziehen und den Ölstand und die Qualität des Motoröls überprüfen.

KORREKT

11. Den Ventileinstelldeckel abnehmen und das Schliersystem überprüfen.

SCHMIERUNG DES VENTILMECHANISMUS IST IN ORDNUNG

12. Motor auf Überhitzen überprüfen.

NORMAL

13. Beschleunigen oder mit hoher Geschwindigkeit fahren.

MOTOR KLOPFT NICHT

ÖLSTAND INKORREKT

Wahrscheinliche Ursache

- Ölstand zu hoch
- Ölstand zu niedrig

SCHMIERUNG DES VENTILMECHANISMUS NICHT IN ORDNUNG

- Verstopfter Ölkanal
- Verstopfte Ölzufuhröffnung
- Verschmutztes Öl
- Defekte Ölpumpe

ÜBERHITZT

- Übermäßige Ölkohleansammlung in der Verbrennungskammer
- Schlechte Kraftstoffqualität
- Kupplung rutscht durch
- Kraftstoff/Luftgemisch zu mager

MOTOR KLOPFT

- Ausgeschlagener Kolben und Zylinderlaufbuchse
- Kraftstoff/Luftgemisch zu niedrig
- Falscher Kraftstoff (Oktanzahl)
- Übermäßige Ölkohleansammlung in der Verbrennungskammer
- Zündzeitpunkt zu weit nach vorne verstellt (Defekte CDI-Einheit)

SCHLECHTER MOTORLAUF BEI NIEDRIGEN DREHZAHLEN UND IM LEERLAUF

1. Zündzeitpunkt und Ventilspiel überprüfen.

KORREKT

2. Einstellung der Gemischregulierschraube überprüfen.

KORREKT

3. Den Ansaugkrümmer auf Falschlucht überprüfen.

NICHT UNDICHT

4. Zündfunkenprüfung durchführen.

GUTER ZÜNDFUNKE

INKORREKT

Wahrscheinliche Ursache

- Inkorrekt Ventilspiel
- Inkorrekt Zündzeitpunkt (Defekte CDI-Einheit oder Impulsgeber)

INKORREKT

- Kraftstoff/Luftgemisch zu mager (Zur Korrektur herausdrehen)
- Kraftstoff/Luftgemisch zu fett (Zur Korrektur hineindrehen)

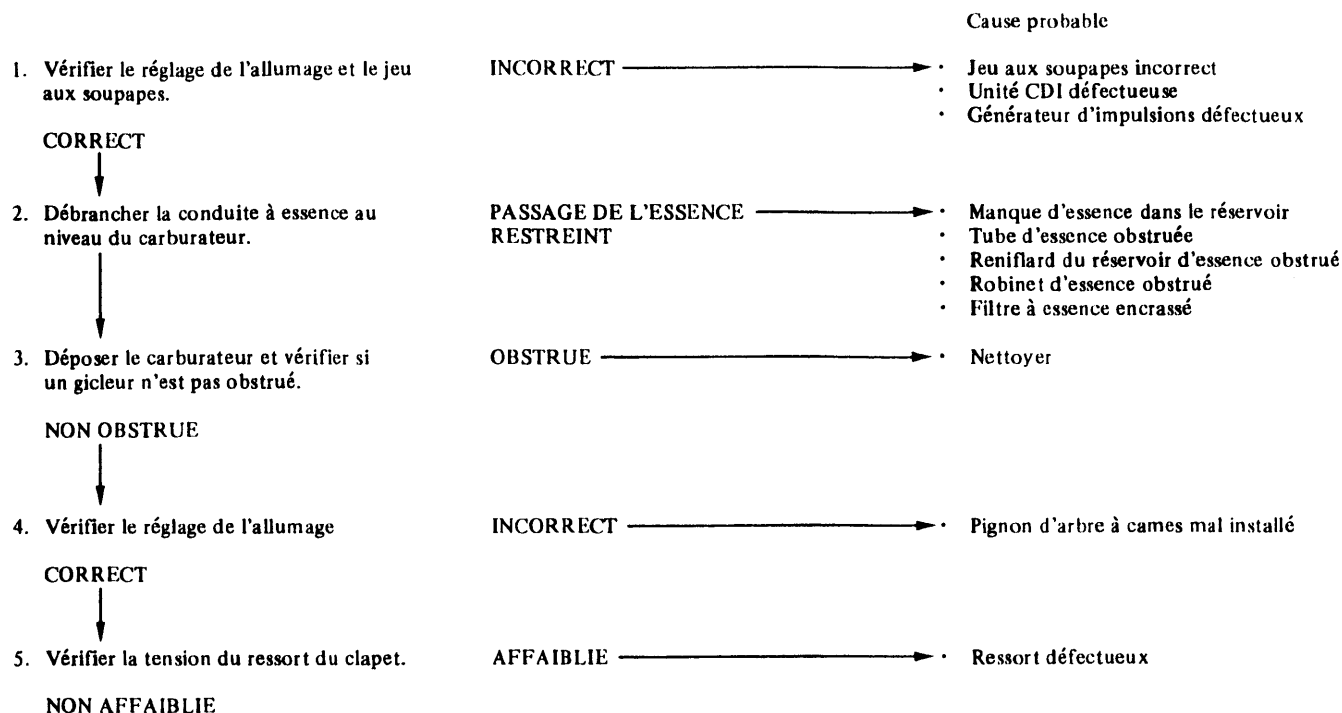
UNDICHT

- Verschlossener O-Ring des Isolators
- Gelockerter Vergaser
- Beschädigter Isolator

SCHWACHER ODER AUSSETZENDER ZÜNDFUNKE

ZU SEITE 17-2 FORTSCHREITEN

MAUVAISE PERFORMANCE A HAUT REGIME



MAUVAISE MANIABILITE → Vérifier la pression de gonflage de pneus et de la suspension

