

ROLLER HAT KEINE LEISTUNG

Die Fehlersuche zum Ausdrucken: von schnell und billig zu aufwendig.

Kurz gesagt: Bei älteren Zweitaktern ist ein verkokter Auspuff einer der häufigsten Gründe, vor allem wenn die Leistung über Monate langsam nachgelassen hat. Dreht der Motor hoch, aber der Roller wird nicht schneller, liegt es an Riemen, Variorollen oder Kupplung. Schau zuerst auf die Drehzahl beim Beschleunigen.

ZUERST PRÜFEN

- ☐ Dreht er hoch, ohne schneller zu werden? Dann Antrieb.
- ☐ Dreht er zäh und kommt nicht auf Drehzahl? Dann Motor, Auspuff oder Gemisch.
- ☐ Luftfilter verdreckt oder ölgetränkt?
- ☐ Qualmt er stärker als früher und tropft Öl am Endrohr? Auspuff verkott.
- ☐ Bläst es am Krümmer raus? Krümmerdichtung prüfen.
- ☐ Bremse schleift? Hinterrad im Stand von Hand drehen.

WERKZEUG UND MATERIAL

Zündkerzenschlüssel · Steckschlüssel-Satz · Variohalter / Gegenhalter · Messschieber · Bremsenreiniger · Drahtbürste · Handschuhe und Schutzbrille

1. MOTOR ODER ANTRIEB?

Hör beim Beschleunigen und bergauf auf die Drehzahl. Das trennt die zwei großen Fehlerbereiche.

- **Drehzahl fällt mit der Geschwindigkeit:** Dem Motor fehlt Kraft. Auspuff, Luftfilter, Vergaser, Zündung, Kompression.
- **Drehzahl steigt, Roller wird nicht schneller:** Schlupf im Antrieb. Riemen, Kupplung, Gegendruckfeder oder Öl im Variogehäuse.
- **Hängt fest bei einer Geschwindigkeit:** Drossel aktiv (bei 25er/45er gewollt) oder Riemen zu schmal, sodass die Übersetzung nicht ganz durchschaltet.
- **Wird erst nach längerer Fahrt schwächer:** Spritnachlauf zu knapp oder Überhitzung. Sofort langsamer fahren, bei Überhitzung anhalten.

2. AUSPUFF VERKOTT ODER UNDICHT

Beim Zweitakter lagert sich mit der Zeit Ölkohle im Auspuff ab. Das verengt die Querschnitte und stört die Resonanz, die den Zylinder füllt.

- ☐ **Typische Anzeichen** Leistung lässt über Monate schleichend nach, er dreht oben nicht mehr aus, qualmt mehr und am Endrohr tropft öliger Saft. Viel Kurzstrecke, zu fette Abstimmung oder zu viel Öl beschleunigen das.
- ☐ **Sichtprüfung** Krümmer abbauen und reinschauen. Dicke, schwarze Krusten im Krümmer und Endrohr bestätigen den Verdacht.
- ☐ **Reinigen** Krümmer mit Drahtbürste, Topf mechanisch mit Kette oder Schrauben ausschütteln, oder chemisch mit Kaltreiniger einweichen. Ausbrennen ist am gründlichsten, aber auch am riskantesten: nur draußen, mit Abstand zu Brennbarem, Lack leidet.
- ☐ **Krümmerdichtung** Schon eine kleine Undichtigkeit am Krümmer stört das Wellenspiel und kostet Leistung. Dichtung bei jedem Ausbau erneuern.

☐ **Danach Kerze prüfen** Ein freier Auspuff kann das Gemisch verändern. Nach der Reinigung Kerzenbild und Vergasergrundeinstellung kontrollieren.

3. VARIOMATIK, RIEMEN UND KUPPLUNG

- ☐ **Variodeckel öffnen** Schwarzer Abrieb ist normal. Ölsuren nicht, dann erst die Ölquelle (z. B. Simmerring) beheben, sonst rutscht alles.
- ☐ **Riemen messen** Ein schmaler Riemen läuft tiefer in der Vario und kostet Endgeschwindigkeit. Breite mit dem Messschieber messen und mit der Verschleißgrenze laut Werkstatthandbuch vergleichen. Risse oder glatte Flanken heißen tauschen.
- ☐ **Variorollen** Rollen mit Flachstellen bringen ruckeliges Anfahren und ungleichmäßiges Hochschalten. Zu schwere Rollen schalten zu früh hoch, der Motor kommt nicht in sein Leistungsband. Zu leichte lassen ihn hochdrehen ohne Vortrieb.
- ☐ **Kupplung und Glocke** Rutscht er unter Last, besonders bergauf, Beläge ansehen. Verglaste oder dünne Beläge und eine eingelaufene, blau angelaufene Glocke tauschen. Neue Beläge auf alter Glocke greifen schlecht.
- ☐ **Gegendruckfeder** Eine ermüdete Gegendruckfeder lässt den Riemen unter Last durchrutschen. Vorsicht beim Zerlegen, die Feder steht unter Spannung.

4. LUFTFILTER, VERGASER UND BEDÜSUNG

- ☐ **Luftfilter** Ein zugesetzter Filter macht ihn unter Last fett und zäh. Reinigen nach Filtertyp, Schaumstofffilter nur dünn einölen.
- ☐ **Hauptdüse und Vergaser** Eine teilweise verstopfte Hauptdüse oder zu wenig Sprit in der Schwimmerkammer kosten oben raus Leistung. Vergaser reinigen, Düsen gegen Licht prüfen.
- ☐ **Benzinhahn und Entlüftung** Ein schwergängiger Unterdruck-Benzinhahn oder eine zugesetzte Tankentlüftung lassen ihn bei langer Volllast verhungern.
- ☐ **Bedüsung nach Umbau** Nach Auspuff-, Filter- oder Zylinderwechsel passt die Standardbedüsung oft nicht mehr. Ist die Kerze nach einer Vollgasfahrt schwarz, ist er zu fett. Weiß heißt zu mager, das kann beim Zweitakter schnell einen Kolbenklemmer geben.
- ☐ **Membran** Membranblock gegen Licht halten. Scheint Licht durch die Plättchen, sind sie verzogen oder gebrochen und kosten Füllung.

5. DROSSELN: GEWOLLT ODER VERGESSEN?

50er-Roller sind ab Werk gedrosselt, oft an mehreren Stellen. Bei einem Gebrauchtroller weißt du nicht immer, was verbaut ist.

- **Distanzring in der Vario:** Sitzt unter dem Riemen und verhindert, dass der Riemen ganz nach außen läuft. Kostet Endgeschwindigkeit.
- **Auspuffdrossel:** Verengter Krümmer, Blende oder Blindrohr. Stört die Resonanz und kostet spürbar Leistung.
- **Ansaugstutzen und Luftfilter:** Verengter Stutzen oder Schnorchel im Filterkasten.
- **Gasschieberanschlag:** Begrenzt die Gasschieberöffnung am Vergaser.
- **CDI:** Begrenzt die Drehzahl elektronisch, der Funke setzt ab einer bestimmten Drehzahl aus. Bei vielen Modellen üblich.
- **Wichtig:** Die Drosselung gehört zur Ausführung, die in deinen Papieren steht. Drosseln zu entfernen können Folgen für Betriebserlaubnis und Versicherungsschutz haben, informier dich vorher. Prüf also vor allem, ob die verbaute Drosselung zu deinen Papieren passt.

6. WENN ALLES ANDERE PASST: ZÜNDUNG UND KOMPRESSION

- **Zündung:** Neue Kerze mit Wärmewert und Abstand laut Werkstatthandbuch. Kerzenstecker altern und schwächen den Funken.
- **Brennraum:** Starke Ölkohle im Brennraum kostet Leistung. Mit Hartholz statt Metall entfernen, damit nichts verkratzt.
- **Kompression:** Fällt der Kick fast ohne Widerstand durch, Kompression messen. Sollwert laut Werkstatthandbuch deines Modells. Zu wenig heißt meist Kolbenringe oder Zylinder verschlissen.
- **Falschlucht:** Undichte Simmerringe oder Ansaugstutzen machen ihn mager und schwach. Sprühtest mit Bremsenreiniger im Leerlauf.

Achtung: Arbeite nur am kalten Motor und kalten Auspuff. Beim Ausbrennen und mit chemischen Reinigern Handschuhe und Schutzbrille tragen, nur im Freien und weg von Brennbarem arbeiten. Die Variomatik steht unter Federspannung. Das Entfernen von Drosseln und Tuning-Umbauten können Folgen für Betriebserlaubnis und Versicherungsschutz haben, informier dich vorher.

Online mit Quellen: scooter-welt.de/roller-hat-keine-leistung.html