

ROLLER SPRINGT NICHT AN

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

Kurz gesagt: Am häufigsten fehlt Sprit im Brennraum: verharzter Vergaser nach Standzeit, ein hängender Unterdruck-Benzinhahn oder ein abgerutschter Unterdruckschlauch. Zieh zuerst die Zündkerze raus. Ist sie trocken und der Funke gut, liegt es am Sprit. Ist sie nass, ist er abgesoffen.

ZUERST PRÜFEN (UNTER 2 MINUTEN)

- ☐ Notaus-Schalter auf Run und Zündschlüssel auf On?
- ☐ Bremshebel beim Starten gezogen? Viele Roller geben den E-Starter nur so frei.
- ☐ Seitenständer eingeklappt? Der Schalter kann die Zündung sperren.
- ☐ Frischer Sprit im Tank? Alter Sprit riecht abgestanden und zündet schlecht.
- ☐ Hauptsicherung heil, Batterie geladen? Kick testweise statt E-Starter.
- ☐ Unterdruckschlauch und Benzinschlauch am Vergaser drauf und ohne Risse?

1. ERST EINGRENZEN: DREHT ER ODER DREHT ER NICHT?

Kickstarter testen Springt er per Kick an, aber nicht per Knopf, liegt es an Batterie, Relais oder Anlasser. Dann bist du hier falsch und schaust bei der Starter-Fehlersuche.

Zündkerze ziehen und ansehen Die Kerze ist dein bester Hinweis. **Trocken** heißt: kein Sprit kommt an.

Nass und nach Benzin riechend heißt: abgesoffen oder Choke/Schwimmer hängt. **Ölig-schwarz** kann nach Standzeit auf Öl im Vergaser deuten.

Eine Sache nach der anderen Ändere immer nur eine Sache und teste dann. Sonst weißt du am Ende nicht, was es war.

2. ZÜNDFUNKEN PRÜFEN

Funkentest Kerze in den Stecker, Gewinde an blankes Metall am Motor halten, dann kicken oder starten. Ein kräftiger, blau-weißer Funke ist gut. Kein oder nur ein schwacher, oranger Funke zeigt auf die Zündung.

Neue Kerze rein Eine frische Kerze kostet wenig und schließt viele Fehler aus. Elektrodenabstand als Richtwert meist 0,5–0,8 mm (andere Quellen nennen 0,5–0,7 mm), genau steht er im Werkstatthandbuch deines Modells oder auf der Kerzenverpackung.

Stecker und Kabel Kerzenstecker abschrauben, vom Zündkabel ca. 2 cm abschneiden und neu aufdrehen. Stecker altern und ihr Widerstand ändert sich. Steckverbindungen auf Korrosion prüfen und mit Kontaktspray reinigen.

Notaus ausschließen Hast du immer noch keinen Funken, kann ein defekter Zündschalter oder Notaus die Zündung kurzschließen. Die passende Leitung abzuklemmen ist ein Test, klappt aber nicht bei jedem Modell.

CDI, Spule, Pickup CDI und Zündspule lassen sich mit dem Multimeter kaum sicher prüfen. Tausch in der Reihenfolge Kerze, Stecker, Kabel, CDI/Spule, dann Pickup. Widerstandswerte für Pickup und Lichtmaschine findest du im Werkstatthandbuch deines Modells.

3. KOMMT SPRIT AN?

Benzinschlauch abziehen Schlauch am Vergaser abziehen, in ein Glas halten, Motor durchdrehen. Es sollte kräftig laufen. Achtung: Sprit, kein Feuer, keine Zigarette, Motor kalt.

Unterdruck-Benzinhahn testen (bei vielen Rollern verbaut, z. B. Piaggio Sfera) Kommt wenig oder nichts, Unterdruckschlauch abziehen und vorsichtig daran saugen. Läuft jetzt Sprit, ist der Hahn ok, aber der Motor zieht zu wenig Unterdruck, also Falschlucht oder Kompression prüfen. Läuft trotz Saugen nichts, ist der Hahn oder sein Sieb dicht.

Hahn muss auch schließen Läuft Sprit, obwohl der Motor steht, schließt die Membran nicht. Dann kann er absaufen. Hahn tauschen.

Schwimmerkammer prüfen Kommt Sprit am Vergaser an, aber die Kerze bleibt trocken, Ablassschraube der Schwimmerkammer öffnen. Leer heißt: Schwimbernadel klemmt oder Zulauf ist zu.

Schnelltest mit Sprit in den Brennraum Ein paar Tropfen Gemisch ins Kerzenloch, Kerze rein, starten. Läuft er kurz, ist die Gemischversorgung schuld, also Vergaser reinigen.

Vergaser reinigen Nach langer Standzeit sind Leerlauf- und Hauptdüse oft verharzt. Düsen ausbauen, gegen Licht halten, mit Bremsenreiniger und Druckluft frei machen. Keinen Draht nehmen, der weitet die Bohrung. Bei hartnäckigem Harz hilft ein Ultraschallbad.

4. E-CHOKE PRÜFEN (BEI VIELEN ROLLERN, Z. B. PIAGGIO, MINARELLI, CHINA-2T)

Spannung messen Motor laufen lassen, Stecker abziehen, Spannung messen. Rund 11–13 V gelten als Richtwert. Bei vielen Modellen kommt der Strom als Wechselstrom direkt aus der Lichtmaschine (Multimeter auf AC), bei manchen als Gleichstrom (DC). Was bei dir gilt, steht im Schaltplan deines Modells.

Auf dem Tisch testen Choke ausbauen, kalt die Stiftlänge messen, dann an eine voll geladene 12-V-Batterie hängen. Nach einigen Minuten muss der Stift sichtbar ein paar Millimeter rausfahren. Für den Piaggio-Choke werden etwa 2–3 mm innerhalb von 3 Minuten genannt, Racing Planet nennt allgemein rund 3–5 mm nach 3–5 Minuten. Fährt er kaum oder gar nicht aus, ist das Dehnstoffelement defekt.

Widerstand Für den Piaggio-E-Choke (gemessen an einer Sfera) werden etwa 9 Ohm genannt. Unendlich heißt Unterbrechung, dann tauschen. Für andere Modelle: Wert laut Werkstatthandbuch.

O-Ring und Sitz Sitz im Vergaser sauber machen, O-Ring prüfen. Ein rissiger O-Ring zieht Falschlucht. Billige Universal-Chokes passen oft nicht in Durchmesser und Stiftform, vorher messen.

5. ABGESOFFEN? SO KRIEGST DU IHN WIEDER TROCKEN

Zufuhr stoppen Benzinschlauch und Unterdruckschlauch am Vergaser abziehen, damit kein Sprit mehr nachläuft.

Durchdrehen Kerze raus, Vollgas, ohne Choke mehrmals durchdrehen. So bläst er das Gemisch raus. Kerze trocknen oder gleich eine neue nehmen.

Ursache suchen Säuft er immer wieder ab, prüf Schwimbernadel, Schwimmerstand und ob der Benzinahn im Stand schließt. Steht viel Sprit im Kurbelgehäuse, kann man ihn nach Ausbau von Ansaugstutzen und Membranblock mit Spritze und Schlauch absaugen.

Leerlauf kurz anfetten Nach dem Absaufen oder langer Standzeit hilft es, die Leerlauf Luftschraube 1–2 Umdrehungen fetter und das Standgas etwas höher zu drehen. Später wieder sauber einstellen.

6. NACH STANDZEIT, KOMPRESSION UND FALSCHLUFT

- **Standzeit:** Frischen Sprit rein, Schwimmerkammer ablassen, Batterie laden, neue Kerze. Das löst die meisten Fälle.
- **Öl im Vergaser nach Standzeit:** Die Ölpumpe kann im Stand leicht nachlaufen. Ölleitung am Vergaser abziehen und einen Beutel drüber hängen. Sammelt sich Öl, ist das die Ursache.
- **Kompression fühlen:** Kick langsam durchtreten. Federnder Widerstand ist gut. Fällt er fast ohne Widerstand durch, Kompression messen. Sollwert laut Werkstatthandbuch deines Modells.
- **Falschlucht-Test:** Ansaugöffnung zuhalten und Kick treten. Du solltest deutlichen Sog spüren. Fehlt er, Ansaugstutzen, Membranblock und Kurbelwellen-Simmerringe prüfen.
- **Springt nur mit Startpilot an:** Funke und Kompression passen. Der Vergaser liefert zu wenig, meist zugesetzte Düsen oder ein defekter E-Choke. Startpilot sparsam nehmen.