



Startprobleme kommen immer ungelegen – gerade, wenn man es am wenigsten brauchen kann, will das Bike plötzlich nicht mehr anspringen. „Gestern lief der Motor noch hervorragend, heute, wo ein wichtiger Termin ansteht und man schnell losfahren möchte, tut sich kein Mucks.“ Defekte, seien es kleinere oder schwerwiegende, haben eben keinen festen Terminplan. Mit der folgenden „Erste Hilfe“-Checkliste für die „kleinen“ Ursachen können Sie Ihren Termin aber vielleicht doch noch retten. Voraussetzung: Die Batterie darf noch nicht leergendelt sein, denn dann kommt man ums Aufladen nicht herum – und das braucht einfach seine Zeit.

Checkliste Startprobleme Teil 1



1. Killschalter auf „RUN“?



2. Zündkerzenstecker fest drauf?



3. Schalter am Seitenständer verdeckt?



4. Leerlauf eingelegt? Nicht auf Leerlauf-Leuchte verlassen!



5. Alle Stromfresser aus?



6. Hat das Zündschloss Kontakt-Schwierigkeiten?

Und so geht's:

1. Killschalter auf „RUN“?

An der rechten Lenkerarmatur befindet sich der Killschalter, meist bezeichnet mit „RUN“ und „OFF“. Die Mehrheit der Motorradfahrer macht von diesem alternativen „Not-Zündung-Aus-Schalter“ jedoch fast nie Gebrauch, entsprechend hat man ihn auch nicht „auf der Rechnung“. Es gibt aber immer wieder Spaßvögel, die das wissen und mal eben im Vorbeigehen den Schalter auf „OFF“ klicken. Das Gemeine: Der Anlasser arbeitet dann zwar noch, der Zündstrom ist jedoch unterbrochen. So manches Bike ist deswegen schon in der Werkstatt gelandet ...

2. Zündkerzenstecker fest?

Die gleichen Spaßvögel haben vielleicht auch einen Zündstecker von der Zündkerze abgezogen. Daher prüfen wir gleich noch den festen Sitz aller Zündstecker unseres Motors. Sitzen die Kabel fest am Stecker und die Stecker fest auf den Kerzen?

3. Schalter am Seitenständer verdeckt?

Der Sicherheitsschalter am Seitenständer soll ein Losfahren mit ausgeklapptem Seitenständer verhindern. Verbaut ist die-

ser an der Seitenständer-Aufnahme und liegt damit im besten Versorgungsbereich von Nässe und Straßendreck. Eine Fehlfunktion ist allerdings leichter zu entlarven als beim Killschalter, denn dann passiert beim Drücken des Starterknopfes überhaupt nichts. Hier hilft als erste Maßnahme eine Sichtkontrolle. Auch wenn der Seitenständer scheinbar ordnungsgemäß eingeklappt ist, kann schon ein Millimeter, den der Schalter schmutzkrustenbedingt nicht in seine richtige Position gelangt, entscheidend sein ggf. mit dem säubern, was gerade zur Verfügung steht – Lappen/Tuch oder etwas Kriechöl bzw. Kontaktspray (z.B. WD 40, Best. Nr. 10004157).

4. Leerlauf eingelegt?

Auch wenn die Leerlaufanzeige leuchtet, ist der Leerlauf manchmal noch nicht richtig eingelegt. Bei manchen Bikes ist dann der Zünd- bzw. Anlasserstromkreis unterbrochen, andere schieben das Bike mit Gang

über den Anlasser vorwärts. Sicherheitshalber prüfen wir also kurz, ob der Leerlauf wirklich eingelegt ist.

5. Alle Stromfresser aus?

Es gibt Zündanlagen, die sehr egoistisch sind, was die Leistung der Batterie angeht. Ist Letztere auch nur halbwegs unfitt oder muss sie gleichzeitig andere Verbraucher bedienen

(Licht, Heizgriffe u.a.), so kann es sein, dass ein zu schwacher Zündfunke für den kalten Motor produziert wird. Daher sollten während des Startvorgangs alle anderen Verbraucher ausgeschaltet sein.

6. Hat das Zündschloss „Kontaktschwierigkeiten“?

Schalten Sie kurz Ihren Schweinwerfer an und prüfen

Sie, ob das das Licht eventuell schwach leuchtet oder Unterbrechungen auftreten, wenn Sie am Zündschlüssel wackeln. Sprühen Sie dann etwas Kontaktspray bzw. Kriechöl in das

Bitte beachten:

Bei den Schraubertipps handelt es sich um allgemeine Vorgehensweisen, die nicht für alle Fahrzeuge oder alle einzelnen Bauteile zutreffend sein können. Die jeweiligen Gegebenheiten bei Ihnen vor Ort können unter Umständen erheblich abweichen, daher können wir keine Gewähr für die Richtigkeit der in den Schraubertipps gemachten Angaben übernehmen. Wir danken für Ihr Verständnis.



7. Wirklich genug Sprit im Tank?



8. Mit dem letzten Tropfen angekommen?



9. Choke funktionstüchtig?



10. Luftblase im Benzinfilter? Knick im Benzinschlauch?



11. Vergaser vereist?



12. Diesel getankt?

Schloss hinein. Häufig ist danach alles wieder gut - eventuell benötigen Sie ein neues Zündschloss.

7. Wirklich genug Sprit im Tank?
„Im Tank plätschert es noch, also ist noch genug Benzin drin.“ Das kann stimmen, muss es aber nicht. Die meisten Tanks haben in der Mitte eine tunnelförmige Aussparung, um Platz für Rahmenrohre, Luftfilterkästen oder andere Bauteile zu schaffen. Auf der einen Seite sitzt der Benzinhahn, und genau auf dieser Seite des Tunnels kann bereits Ebbe sein. Auf der anderen Seite schwappt tatsächlich noch Benzin, es kommt halt nur nicht über den Tunnel hinweg. Manchmal hilft es noch, das Bike einmal richtig weit auf die Seite zu neigen (zum Benzinhahn hin - Fahrzeuggewicht einkalkulieren!), um den letzten Spritrest nutzbar zu machen, bevor es ans Nachtanken geht.

8. Mit dem letzten Tropfen angekommen?
Es kann vorkommen, dass man mit dem sprichwörtlich letzten Tropfen Benzin gerade noch seinen Standort erreicht hat. Bevor der Motor absterben konnte, hat man die Zündung ausgeschaltet - man war ja am Ziel. Nur mit einem erneuten Start am nächsten Morgen wird's dann leider nix mehr. Vielleicht noch ein paar zaghafte Huster, aber dann ist Schweigen. Einfach mal auf „Reserve“ umschalten.

9. Choke funktionstüchtig?
Ein kalter Motor springt ohne Kaltstarteinrichtung nicht an. Insbesondere, wenn der Choke vom Lenker aus über Seilzug betätigt wird, kann dieser aber schon einmal klemmen oder sich so gelängt haben, dass keine Funktion mehr gegeben ist. Bei Verdacht verfolgen wir den Zug vom Lenker zum Vergaser zurück und prüfen, ob der Choke ordnungsgemäß betätigt wird. Klemmt er, muss der Zug einmal gründlich geschmiert werden. Auf die Schnelle hilft meist etwas Kriechöl. Ein überlängter oder gerissener Zug muss getauscht werden.

10. Luftblase im Benzinfilter? Knick im Benzinschlauch?
Eine größere Luftblase in einem äußeren Benzinfilter kann durchaus den Benzinzufuss zum Vergaser unterbrechen. Wenn man den vergaserseitigen Schlauch nur ganz wenig vom Filter löst, während der Benzinhahn geöffnet ist (bei Unterdruckhähnen auf „PRI“ stellen), wird die Luft herausgedrückt - dann den Schlauch rasch wieder fest auf den Filter schieben, damit nicht zu viel Benzin ausläuft. Hautkontakt mit Benzin möglichst vermeiden.
Auch eine Knickstelle im Benzinschlauch kann den Lebenssaft des Motors abklemmen. Der Benzinschlauch sollte daher immer in ausreichend weiten Radien verlegt werden. Wo das nicht möglich ist, kann es helfen, den Schlauch durch eine Spiralfeder zu führen.

11. Vergaser vereist?
Beim Verdampfen von Benzin im Vergaser entsteht Verdunstungskälte, der Umgebung wird Wärme entzogen. Besonders bei hoher relativer Luftfeuchtigkeit und Temperaturen etwas über dem Gefrierpunkt tritt an Vergasern daher hin und wieder Vereisung auf - der Motor springt dann entweder nicht mehr an oder geht rasch wieder aus. Dagegen hilft Wärme und vorbeugend ein Kraftstoffzusatz wie etwa PROCYCLE Kraftstoffsystemreiner ([Best.Nr. 10004878](#)).

12. Diesel getankt?
„Würde mir nie passieren!“! Aber dann, in der Eile... Wenn Sie kurz vor Erreichen Ihres jetzigen Standorts rasch noch getankt hatten, schnuppern Sie besser einmal kurz am Inhalt Ihres Benzintanks. Riecht es etwa doch nach Diesel? Dann sollten Sie für Ihren Termin zunächst lieber ein anderes Verkehrsmittel nutzen, denn das Ablassen des Tankes und der Vergaser-schwimmerkammern wird etwas Zeit in Anspruch nehmen.

Dasselbe gilt für die eingehende Überprüfung von Zündung und Vergaser, wenn unsere Checkliste noch nicht zum Erfolg geführt hat - mehr dazu lesen Sie im Teil 2, unserer Hilfestellung ...

Checkliste Startprobleme Teil 1

Wir empfehlen:

PROCYCLE

Kraftstoff-System-Reiniger

Ein sauberer Vergaser oder eine saubere Einspritzanlage sind entscheidend für gleichmäßigen Motorlauf und guten Durchzug. **Eigenschaften:** Reinigt das System und beugt Verharzen vor • bindet Kondenswasser im Kraftstoff • verhindert Rostbildung im Tank. Auch für Fahrzeuge mit KAT geeignet. Regelmäßige Anwendung erspart teure Werkstattkosten – das gilt vor allem für „Wenig-Fahrer“. Geeignet 2- und 4-Taktmotoren.

Bitte beachten: Leichtentzündlich. Gesundheitsschädlich; kann beim Verschlucken Lungenschäden verursachen. Dämpfe können Schläfrigkeit oder Benommenheit verursachen. Reizt die Augen und die Haut. Gesundheitsschädlich; Gefahr ernster Gesundheitsschäden bei längerer Exposition durch Einatmen. Schädlich für Wasserorganismen, kann in Gewässern längerfristig schädliche Wirkungen haben.

Inhalt 200 ml **Best.Nr. 10004878**
€ 5,95 (Grundpreis 100 ml € 2,98)
15 Punkte für LouisFunCard-Inhaber



WD-40® Vielweckspray

Löst festgefressene und festgerostete Teile. Schützt vor Korrosion.



Bitte beachten: Entzündlich. Wiederholter Kontakt kann zu spröder oder rissiger Haut führen.

WD-40® „Smart Straw“ mit Spezial-Sprührohr

Sprüht zweifach perfekt mit Hilfe des genialen Sprühkopfsystems! Für punktgenaues Auftragen einfach das integrierte Sprührohr hochklappen. Für eine großflächige Anwendung steht (wie bei der Standarddose) zusätzlich die herkömmliche Sprühdüse zur Verfügung.

Inhalt 450 ml
Best.Nr. 10004129 € 8,95
(Grundpreis 1 Liter € 19,89)

WD-40® Standarddose

Inhalt 250 ml
Best.Nr. 10004157 € 4,95
(Grundpreis 100 ml € 1,98)
Mind. 12 Punkte für LouisFunCard-Inhaber

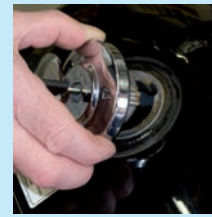


Das flüssige
Problemlöser-Werkzeug!

Die Arbeitsschritte in Kürze:



1. Killschalter auf „RUN“?



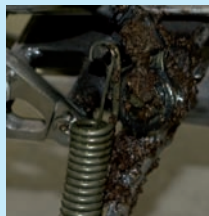
7. Wirklich genug Sprit im Tank?



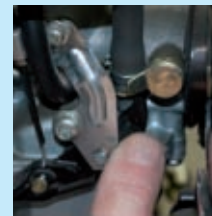
2. Zündkerzenstecker fest drauf?



8. Mit dem letzten Tropfen angekommen?



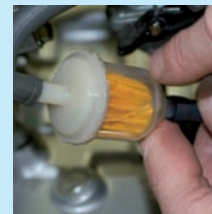
3. Schalter am Seitenständer verdeckt?



9. Choke funktionstüchtig?



4. Leerlauf eingelegt?



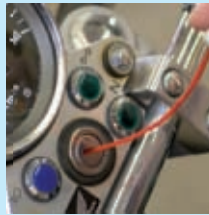
10. Luftblase im Benzinfilter? Knick im Benzinschlauch?



5. Alle Stromfresser aus?



11. Vergaser vereist?



6. Hat das Zündschloss Kontakt-Schwierigkeiten?



12. Diesel getankt?