

Fehlersuche Motor / Kupplung

Diese Fehlersuche veröffentlichte Niko Hansen in der Nimbus-Info 20 / 1986 ab Seite 7



A) DER M O T O R SPRINGT NICHT AN !!!!

Mögliche Ursachen:

1. Störung der Benzinversorgung

1. Befund: Vergaser läuft nicht über, beim Tippen bzw. Pumpen
 - Tank ist leer bzw. bei älteren Modellen (Tankhahnstutzen weiter vorn) Maschine steht zu schräg bei geringem Tankinhalt
 - Tankabsperrrhahn oder Benzinzuleitung verstopft
 - Belüftungsloch im Tankdeckel verstopft
 - Schwimmerventil sitzt fest
2. Der Motor hat sich „verschluckt“
3. Vergaser-Kolbenschieber - Nadel sitzt fest und folgt dem Kolben nicht, d.h. Gemisch zu mager

2. Störung am Zündsystem

1. Die Zündkerzen sind verschmutzt
2. Kein Zündfunken sichtbar wenn mit ausgeschraubter Kerze (Gewinde gegen Zyl.Kopf) getestet wird
 - Zündschlüssel bzw. Zündschloß steht nicht richtig auf Kontaktposition
 - Batterie nicht genug geladen (Test mit Hupe ! !)
 - Lose Kabelverbindungen zur Zündspule
 - Zündspule durchgebrannt
 - Keine leitende Verbindung zwischen dem langen Zapfen der Zündspule und Klemmfeder in der Verteilerschale
 - Keine leitende Masseverbindung zwischen Verteilerschale und Nockenwellengehäuse (Feststellschraube an Zündpunkt Skala „T - S“ lose)
 - Unterbrecherkontakt klemmt / sitzt fest und schließt nicht
 - Verteiler Finger (Rotor) nicht richtig montiert

- Kohle mit Feder für Verteilerfinger keine leitende Verbindung (Fett oder oxydiert)

B) DER M O T O R PATSCHT, SCHLÄGT AUS DEM VERGASER

Der Motor Deiner NIMBUS muß gut warm sein, patscht / schlägt er dann weiter aus dem Vergaser liegen die möglichen Ursachen in:

1. Zu mageres Gemisch (Vergasernadel justieren)

1. Tankabsperrhahn oder Benzinleitung teilweise dicht
2. Schwimmerventil öffnet nicht ganz
3. Vergaser - Kolbenschieber Nadel sitzt fest und folgt dem Kolbenschieber nicht oder nur teilweise (Nur bei entsprechendem Vergasertyp) die Justierschraube der Vergaser - Nadel hat sich verdreht und somit die Einstellung verändert

2. Zündzeitpunkt zu spät

3. Schlecht schließende bzw. undichte Ventile (besonders Einlaßventile)

C) DER M O T O R LÄUFT UNRUND / UNGLEICHMÄSSIG

4. Folgende Ursachen werden hier der Grund sein

1. Zündzeitpunkt zu f r ü h
2. Unterbrecherkontakt - Abstand falsch eingestellt
3. Fliehgewichte der Zündverstellung klemmen (Lagerbuchsen verschlissen oder Federn defekt)
4. Kondensator in Zündvertailerschale defekt
5. Einige Ventile undicht oder Spiel zu gering
6. Benzin - Luftgemisch nicht richtig eingestellt (Nadelposition am Kolbenschieber nachjustieren)
7. Benzinstand im Schwimmergehäuse zu hoch (Schwimmer undicht)
8. Batterie zu stark entladen (Hupentest)
9. Ungenügende Masseverbindung an Batterie (Minus) oder Zündvertailerschale

D) DER M O T O R ZIEHT NICHT UND WIRD HEISS:

5. Mögliche Ursachen:

1. Zündzeitpunkt zu s p ä t
2. Ventilspiel zu gering sodass Ventile schlecht schließen oder undicht werden
3. Fliehgewichte der Zündzeitpunktverstellung hängen (siehe 4.3)
4. Benzin - Luftgemisch zu mager oder zu fett (siehe 4.6)
5. Die Kolbenringe sitzen fest in den Ringnuten im Kolben
6. Eine der Bremsen sitzt fest

E) DIE K U P P L U N G RUTSCHT:

6. Mögliche Ursachen:

1. Spiel zwischen Druckstift und Auslösearm zu gering
2. Kupplungsbeläge verölt (Reibung stark reduziert)
 - Das Öl kann über das Getriebe entlang der Druckstangen vom Drucklager herkommend in die Kupplung gelangen wenn (ab Motor Nr. 1551) die vorgesehene Korkringdichtung verschlissen ist (heute ölfeste Lippenringe einbauen)
 - Das Öl kann aus der Motorwanne in das Kupplungsgehäuse übertreten wenn zuviel Öl in der Wanne ist (besonders bei Fahren auf starker Steigung o.ä.). Unsere Empfehlung n u r 1,5 Ltr. im Motor fahren, d.h. Mitte max. und min. Strich am Peilstab
 - Es treten Öldämpfe aus dem Motorgehäuse in das Kupplungsgehäuse über (normal). Diese können falls die obere Entlüftungsbohrung nicht mit dem Entlüftungsstopfen sondern mit einer Schraube verschlossen ist, nicht austreten / entweichen. Außerdem muß die untere Ablaufbohrung immer offen sein.
3. Kupplungsbeläge sind verschlissen

Nach dem die URSACHE wie 6.2.b und 6.2.c. abgestellt worden sind oder wenn man irgendwo auf Strecke Probleme mit der Kupplung hat hilft ein A U S S P Ü L E N und A B B R E N N E N der Kupplungsbeläge. Am Besten eignen sich Brennspritus oder Bremsenreiniger, bei Notreparaturen unterwegs jedoch auch das Benzin aus dem Tank.

- Kupplungshandgriff ziehen und mit Band festsetzen
- Mit Spritzkanne (geht am Besten), oder was zur Hand ist, ca. 2 Tassen Brennspritus durch die obere Entlüftungsbohrung ins Kupplungsgehäuse zwischen die Beläge / Scheiben spritzen, dabei Motor langsam mittels Kickstarter drehen. Hierbei soweit wie möglich nach hinten gießen. Die Flüssigkeit läuft unten wieder heraus. UMWELT UND FEUERGEFAHR bitte beachten !!!
- Nimbus gegen eine Wand schieben (oder ähnlichem Festpunkt). Motor starten und Kupplung langsam (im ersten Gang) kommen lassen bis kurz vor dem „Abwürgen“, die so durch Reibung entstehenden Temperaturen verbrennen / verkoken den größten Teil der restlichen Ölteilchen in den Belägen. Dieses zwei bis dreimal wieder holen!!!

Danach: Nun solltet Ihr erstmal wieder ein ganzes Stück fahren können ohne Probleme mit der Kupplung zu haben.

Allerdings: bei den Ursachen 6.2.a. und 6.3. hilft dieses nicht - oder nur kurzzeitig zum Nachhause fahren. Der Motor muß raus.

From:
<https://www.nimbus-motorrad.de/dokuwiki/> - **Nimbus-Motorrad-Wiki**

Permanent link:
<https://www.nimbus-motorrad.de/dokuwiki/doku.php?id=hauptseite:technik:baugruppen:motor:fehlersuche>

Last update: **25.10.2018 10:41**

