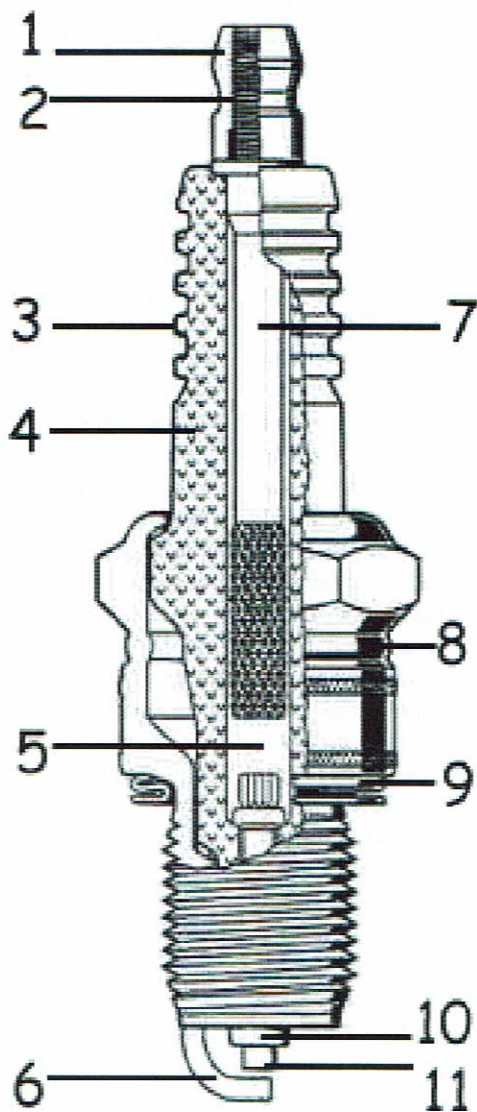


# Kleines Zündkerzenlexikon

## Aufbau einer Zündkerze:



1. Anschlusskopf
2. Anschlussgewinde
3. Kriechstrombarriere gerippt
4. Isolator
5. Stromleitende Glasschmelze
6. Masseelektrode
7. Anschluss-Stab Metall
8. Temperatur-Längenausgleich
9. Flachdichtring
10. Isolatorfußspitze
11. Mittelelektrode

## Kerzenauswahl

Bei der Auswahl der Zündkerze sind immer die Angaben des Motorherstellers zu beachten. Nicht nur der Wärmewert sondern auch alle konstruktiven Merkmale einer Kerze sind zu beachten. Art und Anbringung der Elektroden oder die Formgebung des Atmungsraumes im Innern der Zündkerze können den Lauf eines Motors stark beeinflussen. Leider werden heute die Kerzen nicht mehr mit dem Wärmewert gekennzeichnet so dass man auf die Her-

stellerlisten angewiesen ist. Buchstaben und Zahlen kennzeichnen neben dem Herstellernamen eine Kerze eindeutig. Beim Wärmewert unterscheidet man „heiße“ Kerzen und „kalte“ Kerzen. Durch die Bauform nimmt eine heiße Kerze viel Wärme auf und leitet wenig Wärme an den Zylinderkopf ab. Die Freibrenntemperatur ist dadurch sehr schnell erreicht.

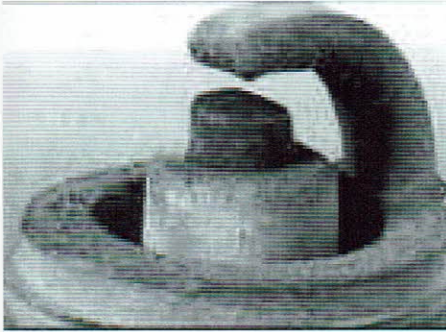
Dieser Kerzentyp findet Verwendung in Vorkreisgemotoren und braven Limosinentriebwerken bzw. Motoren mit geringer Literleistung.

Die kalte Kerze führt die Wärme schnell an den Zylinderkopf ab und ist somit für leistungsstarke Motoren geeignet die auf einem hohen thermischen Niveau arbeiten.

Die Freibrenntemperatur wird bei richtig gewählter Kerze mit der Motortemperatur erreicht und sorgt für die Verbrennung von Ruß, Öl und Ölkohle am Isolatorfuß. Legt man die Kerzen falsch an führt das über kurz oder lang zum Ausfall der Kerze durch isolierende Beläge.

# Was sagt uns das Aussehen einer Kerze, das Kerzengesicht?

## Normal!



Isolatorfuß und Spitze sind rehbraun bis grauweiß/gelb. Alles ist in bester Ordnung. Leichte Verkrustungen an der Masseelektrode sind bedeutungslos.

## Verölt:



Schwärzlicher Ölfilm überzieht die Kerze. Schlechtes Zeichen für den Motorzustand. Zuviel Öl im Brennraum wegen verschlissener Kolbenringe, Ventilschftabdichtungen, Ventilführungen etc. Der Motor springt schlecht an.

## Verrust:



Samtig-schwarzer Belag. Kerze erreicht die Freibrenn- temperatur nicht.

Gemisch zu fett, Kaltstarteinrichtung defekt, Kurzstreckenverkehr oder falsche Zündkerze. Motor startet in kaltem Zustand schlecht, Zündaussetzer können auftreten.

## Ablagerungen:



Hell, schlackenartig. Rückstände aus Öl- und Kraftstoff- zusätzen lagern sich ab. Es kann zu Glühzündungen kommen (Nachdieseln) die Motorschäden verursachen können. Kraftstoff und Öl prüfen, gegebenenfalls wechseln und Zusätze vermeiden.

## Mittlelektrode abgeschmolzen:



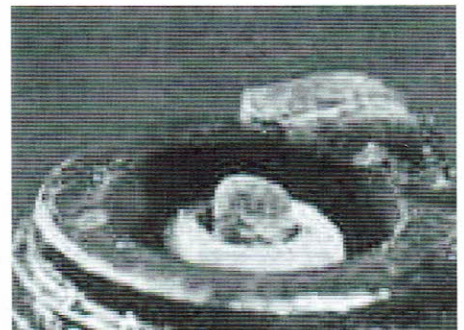
Die Kerze ist überlastet! Zündzeitpunkt falsch, Verbrennungsrückstände im Brennraum, Ventile defekt, Zündverteiler defekt, falsche Zündkerze. Zündaussetzer, Leistungsverlust und Motorschäden können auftreten.

## Masseelektrode verschlissen:



Wechselintervall missachtet. Aggressiver Kraftstoff oder Ölzusätze, Motorklopfen. Schlechtes Startverhalten und Zündaussetzer, besonders beim Beschleunigen, treten auf.

## Mittlelektrode stark verschlissen:



Wechselintervall missachtet. Schlechtes Startverhalten und Zündaussetzer, besonders beim Beschleunigen, treten auf.

Manfred Jaeger ■

## 4. Juni '05 Oldtimer Rallye

### Warndt Weckend

Bei dieser Rallye handelt es sich um eine Erlebnisfahrt, die die Teilnehmer durch unsere Deutsch-Französische Grenzregion führt.

Sie werden nicht nur eine Vielzahl an Sehenswürdigkeiten unserer Region kennen lernen, sondern auch ihre Geschicklichkeit unter Beweis stellen müssen.

Anmeldung und Info unter 06809/6484 oder 0179/6969908