

dies größer als der des Hartporzellans. Er erreicht ungefähr den Wert des Stahles. Auch Glimmer wird weniger angewandt, da dessen Herstellung verhältnismäßig schwierig und teuer ist.

Sehr wichtig für eine ordnungsgemäße Arbeit der Zündkerzen ist es, daß der Abstand der Körperelektroden von der Mittelelektrode 0,4 bis 0,5 Millimeter beträgt. Stimmt dieses Maß nicht, so biege man die Körperelektroden entsprechend zurecht.

Für ein gutes Arbeiten des Motors ist es unbedingt erforderlich, daß die Zündkerzen bei der Konstruktion des Motors richtig angeordnet sind. Wenn es irgendwie angängig ist, wird man die Kerzen wohl stets über dem Einlaßventil anordnen, da diese dann durch das einströmende Frischgas stets wieder abgekühlt werden. Sehr oft wird aber eine solche Anordnung der Kerzen einfach nicht möglich sein, so daß man sich durch ein Schrägeinschrauben der Zündkerzen in den Zylinderkopf behelfen wird.

Der Leser wird sicherlich schon bemerkt haben, daß die Gewindelängen der Zündkerzen ganz verschieden sind. Wer nun keinen Wert darauf legt, immer wieder Zündkerzen mit der richtigen Gewindelänge zu verwenden, wird sich bald über das unregelmäßige Arbeiten seines Motors wundern.

Handelsüblich sind drei verschiedene Gewindelängen. Man achte also beim Einkauf einer neuen Kerze darauf, daß die Gewindelänge der neuen Kerze genau dieselbe der alten ist.

Bei einem zu langen Gewinde kann es leicht vorkommen, daß die Ventilteller gegen die Zündkerzenelektroden schlagen. Aber nicht nur diese Gefahr bringt ein zu langes Gewinde mit sich, sondern die Erhitzung der in den Zylinder hineinragenden Gewindegänge und der Elektroden wird eine so starke, daß selbst ein Glühen derselben erfolgen kann. Die natürliche Folge hiervon werden sogenannte Fehlzündungen sein, d. h. das eintretende Gasgemisch wird schon bei seinem Eintritt in den Zylinder zur Entzündung gebracht. Derartige Fehlzündungen machen sich durch Klopfen und starkes Knallen bemerkbar. Aber auch zu tief in der Zylinderwand steckende Zündkerzen haben ein schlechtes Arbeiten des Motors zur Folge. Es wird sich, wenn das Gewinde zu kurz ist, in dem entstandenen Hohlraum immer ein Rest des verbrannten Gases ansammeln und stauen, so daß bei einer Neufüllung und bei der folgenden Entzündung das Zünden zu spät stattfindet. Außerdem wird sich in dem gebildeten Hohlraum sehr bald Ölkohle usw. ansetzen und somit ein regelrechtes Zünden verhindern.

Es ist wohl selbstverständlich, daß man nach jeder Ausfahrt die Zündkerzen herausraubt und prüft. Bei dieser Gelegenheit reinige man die Elektroden derselben mittels einer Drahtbürste und Benzin. Sämtliche Ölkohlenteilchen und Ölreste werden sich hierbei auflösen und leicht entfernen lassen. Hat sich aber an der Isolationsmasse, also in dem Hohlraum, eine Ölkohlenkruste angesetzt, so versuche man, diese mit einem dünnen Draht oder einer Nadel herauszukratzen.

Über das Reinigen der Zündkerzen wurde ja schon so viel gesagt und geschrieben, daß es sich wohl erübrigt, hier an dieser Stelle nochmals näher darauf einzugehen.