

Löffel einige Stücke Karbid und etwas Wasser; die hierdurch entstehenden Karbidgase läßt man in die Ansaugöffnung des Vergasers eindringen, während man den Motor durch den Anlasser oder durch die Andrehkurbel in Umdrehungen versetzt. Läßt sich trotz dieser Bemühungen der Motor nicht zum Anspringen bringen, so käme als zweite wichtigste Störungsquelle die Zündung in Frage. Hat man keinen der im Handel erhältlichen Zündkerzenprüfer zur Hand, so schraube man die Zündkerzen der Reihe nach einzeln heraus und lege sie mit angeschlossenem Kabel auf den Zylinderkopf, doch achte man darauf, daß der Kabelanschluß nicht mit dem Zylinderkopf selber in Berührung kommt. Dreht man den Motor nun mit der Handkurbel oder dem Anlasser an, so muß sich bei einer ordnungsgemäßen Zündkerze ein kräftiger Funke zeigen. Unterbleiben die Zündungen an den Elektroden, so ist die Kerze entweder verschmutzt, oder die Isolierung ist entzwei, drittens kann die Funkenstrecke zu lang oder zu kurz sein. Die Verschmutzung der Zündkerzen ist in der Regel auf zu viel oder auf minderwertiges Öl zurückzuführen. Die Reinigung der abgekühlten Zündkerze wird am zweckmäßigsten mit einer Drahtbürste, falls keine vorhanden, mit einer Zahnbürste unter Benutzung von Benzin ausgeführt. Nach dem Reinigen müssen die Elektroden metallisch blank erscheinen, auch darf die Funkenstrecke, also der Elektrodenabstand, nach der Säuberung sich nicht verändert haben. Der Abstand der Zündkerzenelektroden hängt im allgemeinen von der Art des Motors ab, in der Regel beläuft sich die Funkenstrecke auf 0,4 bis 0,8 mm, hat sich diese Entfernung durch die Reinigung verändert, so müssen die Elektroden vorsichtig ausgerichtet werden. Das Springen der Isolationskörper an den Kerzen ist im allgemeinen auf das Eindringen von Wasser in den Verbrennungsraum durch eine beschädigte Zylinderdichtung zurückzuführen; in diesem Fall ist eine Erneuerung der Kerze unbedingt erforderlich.

Das häufig, besonders bei kaltem Wetter zu beobachtende unregelmäßige Laufen des Motors kann auf verschiedene Ursachen zurückgeführt werden. Meistens ist ein zu brennstoffarmes Gemisch oder ein zu schwerer Brennstoff der Grund des unregelmäßigen Laufens, das sich jedoch bei zunehmender Erwärmung des Motors von selbst verliert. Eine andere Ursache kann das nicht einwandfreie Arbeiten eines der Ventile infolge unzureichender Schmierung oder Kohleansatz sein. Zur Beseitigung der Störung wird die Zündkerze des in Frage kommenden Zylinders herausgeschraubt und durch die Zylinderöffnung eine Wenigkeit Petroleum an den Ventilschaft gebracht, wodurch das Klemmen des Ventils in der Führung beseitigt wird. Der unregelmäßige Gang des Motors kann außer den schon erwähnten Störungsquellen durch den zu geringen Abstand zwischen Ventilschaft und Stößelschraube bedingt werden, wodurch dem Zylinder die notwendige Kompression genommen wird. Die Beseitigung dieser Störung überläßt man zweckmäßigerweise einem erfahrenen Mechaniker, da das Nachstellen der Stößel eine größere Sachkenntnis erfordert.

Zu den unangenehmsten Erscheinungen im Betriebe des Explosionsmotors gehört das sogenannte Klopfen des Motors. Das geübte Ohr des Fachmannes wird diese charakteristischen Nebengeräusche beim Arbeiten des Motors sofort erkennen. Auch hier kommen verschiedene Störungsursachen in Betracht, deren sofortige Beseitigung sich in den meisten Fällen als notwendig erweisen wird. Zu den am häufigsten auftretenden Ursachen gehört die übermäßige Ölkohlenbildung auf den Kolbenböden des Motorgehäuses. Durch diesen Umstand treten sogenannte Glühzündungen auf, die dadurch entstehen, daß die zum Glühen gebrachte Ölkohle das Gas-