

## 1. ZÜNDKERZEN CHECKEN – SCHRITT-FÜR-SCHRITT

### A. Vorbereitung

Werkzeug:

- \* Zündkerzenschlüssel (20–21 mm oder 16 mm, je nach Motorrad)
- \* Verlängerung + Knarre
- \* Druckluft oder Pinsel
- \* Taschenlampe
- \* Handschuhe

Bike vorbereiten:

- \* Motor kalt
- \* Motorrad stabil aufbocken
- \* Verkleidung oder Tank ggf. entfernen (Straßenbikes)

—

---

### **B. Zündkerzenstecker abziehen**

- \* Stecker gerade abziehen → nicht drehen oder hebeln
- \* Bei modernen Bikes sitzt der Stecker oft tief (Stabzündspule)
- \* Vorsichtig lösen, nicht am Kabel reißen

Hinweis:

Stabzündspulen sind empfindlich → gerade herausziehen.

—

### **C. Zündkerze herausdrehen**

- \* Mit Zündkerzenschlüssel + Verlängerung
- \* **Vorher Staub/Dreck entfernen, damit nichts in den Motor fällt**
- \* Langsam lösen
- \* Kerze herausziehen und inspizieren

—

D. Sichtprüfung (einfach & aussagekräftig)

➤ Hellgrau / rehbraun → alles gut

Motor läuft sauber.

➤ Schwarz, trocken → zu fett

- \* Luftfilter dreckig
- \* Falsche Abstimmung
- \* Viel Kurzstrecke

➤ Schwarz, ölig → Ölverbrauch

- \* Kolbenringe/ Ventile verschlissen
- \* Zu viel Öl eingefüllt

2 von 4

- Weiß / sehr hell → zu mager
- \* Falschluff
- \* Magerlauf → gefährlich
  
- Metallische Partikel → Alarm

Motorinnenschaden möglich → nicht weiterfahren.

- Elektrode abgebrannt → überhitzt / alte Kerze

→ Kerze tauschen.

---

## **2. ZÜNDKERZE WECHSELN – UNIVERSALANLEITUNG**

### **A. Neue Zündkerze vorbereiten**

- \* Richtige **Wärmegrad-Nummer** verwenden (Herstellervorgabe!)
- \* Abstand der Elektroden prüfen (meist 0,6–0,9 mm)
- \* Wenn nötig leicht einstellen (vorsichtig, nicht verbiegen)

**Nie „irgendeine“ Kerze verwenden.**

—

### **B. Gewinde vorbereiten**

- \* Gewinde am Motorblock **\*\*nicht schmieren\*\***
- \* Nur wenn Hersteller vorschreibt:  
→ hauchdünn Keramikpaste am Kerzengewinde
- \* Mit Druckluft nochmals die Bohrung ausblasen

—

### **C. Zündkerze einschrauben**

- \* **\*\*Erst per Hand einschrauben\*\***, NICHT mit Knarre  
→ Verhindert Gewindeschäden
  
- \* Wenn Kerze handfest sitzt:  
→ Mit Knarre nach Hersteller-Vorgabe anziehen

Typische Drehmomente (Zur Orientierung):

- \* 12 mm Kerze: 12–14 Nm
- \* 14 mm Kerze: 18–22 Nm

**\*\*Fehlt Drehmoment?\***

→ Handfest +  $\frac{1}{4}$ – $\frac{1}{2}$  Umdrehung (je nach Kerzentyp).

—

### **D. Zündkerzenstecker montieren**

- \* Stecker / Stabzündspule **\*\*gerade\*\*** aufsetzen
- \* Muss hörbar/sprübar einrasten
- \* Kabel darf nicht verkanten oder unter Spannung stehen

—

## **E. Tank / Verkleidung wieder montieren**

Je nach Motorrad:

- \* Naked / Crosser: 1–5 Minuten
- \* Supersportler: 20–40 Minuten (wegen Verkleidung)

—

## **F. Funktionscheck**

- \* Motor starten
- \* Sauberer Rundlauf?
- \* Keine Fehlzündungen?
- \* Keine FI-Kontrolllampe?

Falls solche Symptome auftreten:

- \* Stecker nicht richtig eingerastet
- \* Falscher Elektrodenabstand
- \* Kabel beschädigt

—

## **! Häufige Fehler (Realistisch)**

- \* Kerze schief angesetzt → Gewinde zerstört
- \* Falscher Wärmewert → Motor läuft schlecht oder überhitzt
- \* Stecker nicht eingerastet → Zündaussetzer
- \* Dreck fällt ins Kerzenloch → Motorschaden
- \* Zu fest angezogen → Kerze reißt ab
- \* Kerze trocken eingeschraubt (bei manchen Modellen Vorgabe anders)

—

## **Besonderheiten je Motorradtyp**

Motocross & Enduro (2T & 4T)

- \* Extrem einfacher Zugang
- \* 2-Takter fressen Zündkerzen schneller
- \* Elektrodenbild aussagekräftiger als bei 4-Takter

Supersportler (CBR, GSX-R, R1, ZX-6R/10R, Panigale)

- \* Tank und Airbox müssen oft runter
- \* Sehr tiefe Kerzenlöcher → sauber arbeiten
- \* Lange Verlängerungen nötig

Naked Bikes (MT, Z, SV, CB)

- \* Einfacher Zugang
- \* Meist ohne Tankabbau möglich (außer MT-09 bei einigen Jahrgängen)

BMW Boxer (R1200/1250)

4 von 4

- \* Zündkerzen seitlich → extrem einfach
- \* Zwei Kerzen pro Zylinder (Haupt + Nebenkerze)

Triumph Street/Speed Triple

- \* Ziemlich eng → Tank muss komplett runter
- \* Stecker sitzen hart