

# Black Tea Motorbikes -- Technische Wissensbasis

**Version:** 0.2 Beta\ **Quellenstand:** Hersteller-YouTube-Corpus 2020--März 2026\ **Modelle:** Bonfire und Wildfire

**Änderung in v0.2:** Wildfire-Bedienung, Laden, Wartung, Drehmomente, Fahrwerk, Räder und Display anhand der Hersteller-Transkripte deutlich vertieft.

[!IMPORTANT] Diese Wissensbasis wurde automatisiert aus den von Black Tea Motorbikes veröffentlichten YouTube-Untertiteln und Metadaten erstellt. Sie ist **kein offizielles Werkstatthandbuch**. Auto-Transkripte können Begriffe und Zahlen falsch wiedergeben; außerdem unterscheiden sich Fahrzeuge nach Modell, Baujahr, Produktionscharge und Retrofit-Stand. Bei sicherheitsrelevanten Arbeiten und Drehmomenten im Zweifel Herstellerunterlagen bzw. belastbare Primärdaten heranziehen.

## Kennzeichnung von Unsicherheiten

---

- ⚠ **Unsicher:** Transcript oder Kontext erlaubt keine verlässliche Präzisierung.
- ⚠ **Widersprüchliche Herstellerangaben:** mehrere Herstellerquellen passen nicht eindeutig zusammen.
- **Historischer Stand:** gilt für eine ältere Fahrzeug-/Komponentengeneration und bleibt für vorhandene Fahrzeuge relevant.
- **Prototyp/Planung:** nicht als Serienausstattung verstehen.
- Zahlen ohne zusätzliche Kennzeichnung sind aus einer technisch konkreten Herstellerquelle übernommen, bleiben aber Aussagen aus Video-Transkripten.

## Inhaltsverzeichnis

---

- [1. Bonfire](#)
  - [1.1 Modelle und technische Varianten](#)
  - [1.2 Inbetriebnahme und Bedienung](#)
  - [1.3 Akku und Laden](#)
  - [1.4 Elektrik, Stecker und typische Fehlerquellen](#)

- [1.5 Bremsen](#)
- [1.6 Räder, Fahrwerk und Lenkung](#)
- [1.7 Reinigung, Korrosion und Pflege](#)
- [1.8 Motor, Controller und thermische Belastung](#)
- [1.9 Luftgekühlt-Kit](#)
- [1.10 Moderne Retrofits 2026](#)
- [2. Wildfire](#)
  - [2.1 Modellstand und Serienkontext](#)
  - [2.2 Inbetriebnahme und grundlegende Bedienung](#)
  - [2.3 Pflege und Bremsen](#)
  - [2.4 Bekannte Kinderkrankheiten der frühen 2025er Wildfire](#)
  - [2.5 Laden](#)
  - [2.6 Controller und Fardriver](#)
  - [2.7 BMS und Controller](#)
  - [2.8 Retrofits 2026](#)
- [3. Modellübergreifende Hinweise](#)
- [4. Technische Entwicklung und Generationen](#)
- [5. Ergänzende Bonfire-Arbeiten](#)
- [6. Bekannte Wissenslücken](#)
- [7. Quellenprinzip](#)

## Einordnung

---

Black Tea dokumentiert im Corpus zwei klar unterschiedliche Motorradfamilien. Die **Bonfire** ist die ältere, leichtere und technisch einfachere Plattform und existiert in mehreren Elektrik- und Leistungsvarianten. Die **Wildfire** ist eine neuere, leistungstärkere Plattform mit eigenständiger Batterie-, Lade-, BMS- und Antriebsarchitektur.

Auch wenn einzelne Komponenten -- etwa Fardriver-Controller, Displays oder Retrofit-Ideen -- in beiden Familien vorkommen, sind konkrete Batterie-, Lade-, Motor- und Controllerwerte grundsätzlich **nicht modellübergreifend zu übertragen**.

## 1. Bonfire

### 1.1 Modelle und technische Varianten

---

#### 1.1 Frühe Bonfire und Bonfire X

Im Video von August 2021 werden Bonfire und Bonfire X äußerlich weitgehend als gleiche Plattform beschrieben. Genannt werden gleicher Rahmen-/Karosserieaufbau, Tank, Sitz, Beleuchtung und grundsätzlich gleiche Federung. Wesentliche Unterschiede liegen bei Antrieb, Spannung, Bremse vorne und Bereifung.

Für die damalige **Bonfire X** nennt der Hersteller:

- zwei gleichzeitig angeschlossene Batterien;
- Systemspannung über 100 V laut Display;
- GPS-getestete Höchstgeschwindigkeit um **95 km/h** mit Heidenau K60-Reifen;
- größere vordere Bremsscheibe mit **265 mm** Durchmesser;
- CBS-Bremssystem;
- 31-mm-Vorderradgabel;
- zwei hintere Federbeine mit **335 mm** Länge.

Für die damalige normale Bonfire wird eine kleinere vordere Bremsscheibe von **220 mm** genannt. Die übrigen sichtbaren Hauptkomponenten seien weitgehend identisch.

Quelle: [2hz9j3oUhIE](#) , 2021-08-19, *Bonfire S & Bonfire X*.

## 1.2 Bonfire S und Bonfire E

Im Material von 2022 werden Bonfire S und E als äußerlich weitgehend identische Fahrzeuge beschrieben, deren Unterschied hauptsächlich in Leistung und zulässiger Geschwindigkeit liegt. Auch gegenüber der X-Version wird wiederholt betont, dass viele Chassis-, Rad-, Brems- und Karosserieteile geteilt werden.

Für die Bonfire E wird sie als Zwischenstufe zwischen S und X positioniert: höhere legale Geschwindigkeit bzw. Leistung als die S, aber günstiger bzw. leistungsschwächer als die X. Das Video ist stark produktorientiert; konkrete Leistungsdaten sollten daher erst nach weiterer corpusweiter Gegenprüfung als endgültige technische Daten übernommen werden.

Quelle: [2g5kOE66iw4](#) , 2022-02-21, *Everything you need to know about the Bonfire E*.

## 1.3 Bonfire Standard und Performance ab 2024

Im Controller-Video von Oktober 2024 verwendet der Hersteller die Bezeichnungen **Bonfire Standard** und **Bonfire Performance**. Technisch besonders wichtig ist, dass Standard/X und Performance unterschiedliche Motor- und Stromgrenzen haben. Controllerwerte dürfen daher nicht nur nach „Bonfire“ unterschieden werden, sondern müssen dem konkreten Leistungsstand zugeordnet werden.

Quelle: [gkjPa1gxTsA](#) , 2024-10-15, *Controller App*.

=====

# 1.2 Inbetriebnahme und Bedienung

---

## 2.1 Batterie einsetzen

Für Bonfire S/E beschreibt der Hersteller folgendes Verfahren:

1. Batterie vor dem Einsetzen nach Möglichkeit ausschalten.
2. Batteriefach mit dem kleinen Schlüssel öffnen; durch leichten Druck gegen die Tür lässt sich die Dichtung leichter überwinden.
3. Bei zwei Batterien empfiehlt der Hersteller, mit der rechten Batterie zu beginnen.
4. Batterie zunächst so einsetzen, dass der Anschluss noch gut erreichbar bleibt.
5. Stecker vollständig bis zum Anschlag einführen. Neue Steckverbindungen können anfangs relativ stramm sein.
6. Batterie einschalten.
7. Batteriefach schließen; auch hier kann leichter Druck auf die Tür die Verriegelung erleichtern.

Der Hersteller betont wiederholt, dass die Steckverbindung wirklich vollständig einrasten muss. Teilweise eingesteckte Hochstromstecker sind eine plausible Fehlerquelle.

Quellen: `jbbULzYL9Zs` , 2022-06-29; `na6xUNL9aFw` , 2022-11-25.

## 2.2 Fahrzeug starten

Bei den S/E-Versionen mit Zündschloss:

- Seitenständer hochklappen; der Seitenständerschalter verhindert sonst die Fahrfreigabe.
- Zündung einschalten.
- roter Kill-/Not-Aus-Schalter muss in Fahrposition stehen;
- Starttaste drücken, bis im Display der Fahrmodus erscheint.

Die Fahrmodi werden als Eco, Normal und Sport beschrieben und können laut Hersteller auch während der Fahrt gewechselt werden.

Quelle: `jbbULzYL9Zs` , 2022-06-29.

Bei späteren Keyless-Versionen wird das Fahrzeug über den Funkschlüssel bzw. Keyless-Go aktiviert. In der Bonfire-Erste-Schritte-Anleitung von November 2022 wird „zweimal Blitz drücken“ als Einschaltvorgang beschrieben.

Quelle: `na6xUNL9aFw` , 2022-11-25.

## 2.3 Seitenständerschalter

Bereits bei frühen Bonfire/Bonfire-X-Fahrzeugen verhindert der Seitenständerschalter die Fahrfreigabe bei ausgeklapptem Seitenständer. Bei der Endmontage muss der Schalter so positioniert werden, dass der Seitenständer ihn zuverlässig betätigt.

Quellen: [2hz9j3oUhIE](#) , 2021-08-19; [vg5PcEDEFho](#) , 2021-09-24.

////////////////////////////////////

## 1.3 Akku und Laden

---

### 3.1 Batterie außerhalb des Motorrads laden

Die frühen Bonfire-Anleitungen zeigen das Herausnehmen der Batterie und separates Laden. Der Stecker soll vollständig gelöst und die schwere Batterie beim Herausheben unten sicher gehalten werden.

Quelle: [4ArLrkMSPSo](#) , 2021-09-24.

### 3.2 Batterie im Fahrzeug laden

Für das Laden im Batteriefach gelten laut Hersteller folgende praktische Punkte:

- Batterie bleibt im Batteriefach und wird mit dem Ladegerät verbunden.
- Batterie muss zum Laden eingeschaltet sein.
- **Ladegerät nicht im geschlossenen Batteriekasten unterbringen.**
- Das Ladekabel kann durch die vorgesehene Öffnung geführt werden, sodass die Batteriefachtür geschlossen werden kann.
- Das Ladegerät selbst soll trocken und ausreichend belüftet außerhalb des Batteriefachs stehen.
- Grün am Ladegerät signalisiert im gezeigten System vollen Ladezustand.

Quelle: [BNP71Wxv-y0](#) , 2022-06-29; ältere Variante [URjfnru7YY](#) , 2021-09-24.

### 3.3 Batterie zur Schonung ausschalten

In mehreren Videos empfiehlt der Hersteller, Batterien bei Nichtgebrauch auszuschalten. Das wird als Maßnahme zur Schonung von Batterie und Steckverbindungen dargestellt. Für lange Standzeiten und optimale Lager-SOC-Werte enthält der bisher ausgewertete Bonfire-Schnitt noch keine konsolidierte belastbare Aussage.

Quellen: [jbBULzYL9Zs](#) , 2022-06-29; [na6xUNL9aFw](#) , 2022-11-25.

### 3.4 XLR-Ladeanschluss als Retrofit

Für S/E/X dokumentiert der Hersteller Anfang 2023 einen nachrüstbaren XLR-Ladeanschluss. Ziel ist ein komfortabler Ladeport am Fahrzeug, sodass zum Laden nicht jedes Mal Batteriefach bzw. Batterieanschluss direkt verwendet werden müssen.

Der Einbau ist ein Eingriff in den Hochstrom-/Ladekabelbaum. Der Hersteller zeigt dazu die Demontage von Sitz/Tank/Seitenteilen und das Einschleifen bzw. Umrüsten der Ladeverkabelung. Wegen unterschiedlicher Kabelstände ist die Videoanleitung eher als fahrzeugspezifisches Retrofit-Verfahren denn als universeller Schaltplan zu verstehen.

Quelle: `jLQxL5hGTbs` , 2023-01-31, *Retrofit an XLR Charging Port*.

////////////////////////////////////

## 1.4 Elektrik, Stecker und typische Fehlerquellen

---

### 4.1 Hochstromstecker vollständig verbinden

Ein frühes Problemvideo von Februar 2022 hebt den Anti-Spark-Batteriestecker hervor. Der Hersteller betont, dass dieser vollständig bis zum Anschlag zusammengesteckt werden muss. Bei neuen Steckern könne das hohe mechanische Kraft erfordern; leichtes links/rechts Bewegen beim Einstecken bzw. Abziehen wird als Hilfe beschrieben.

Quelle: `fZSSId_PSps` , 2022-02-02, *3 Most Common Problems*. \ **Hinweis:** Auto-Transcript qualitativ schlecht; Detailaussagen aus diesem Video sollten vor öffentlicher Verwendung nochmals direkt am VTT/Timestamp geprüft werden.

### 4.2 Austausch Batterie--Controller-Kabel

Im März 2023 dokumentiert der Hersteller den Austausch der Kabel zwischen Batterie und Controller. Das ist insbesondere für Fahrzeuge relevant, bei denen Kabel oder Steckverbindungen beschädigt wurden bzw. ein aktualisierter Kabelsatz verbaut werden soll.

Vor Arbeiten müssen die Batterien getrennt sein. Die Kabel führen direkt zum Controller und sind daher nicht mit gewöhnlicher 12-V-Nebenverbraucher-Verkabelung gleichzusetzen.

Quelle: `K1Co5St09Gg` , 2023-03-27, *How to swap the Battery-Controller Cables*.

### 4.3 Zündschloss versus Keyless-Go

Für Bonfire S mit klassischem Zündschloss bietet der Hersteller Anfang 2023 einen Keyless-/Alarm-Retrofit an. Als technischer Vorteil wird ein Fail-Safe-Verhalten beschrieben:

- fällt das klassische Zündschloss elektrisch aus, kann das Motorrad im ungünstigen Fall nicht mehr eingeschaltet werden;
- beim gezeigten Keyless-Modul sei der Ausfallzustand so ausgelegt, dass die Fahrstromfreigabe bestehen bleibt und das Fahrzeug noch bewegt werden kann; vollständig ausschalten lässt es sich weiterhin über die Batterien.

Der Einbau greift direkt in Plus-/Minusversorgung und Freigabeleitung ein. Der Hersteller nennt:

- rotes Alarmskabel an die zum Controller führende Plusleitung;
- oranges Kabel an die zum Fahrzeugkabelbaum führende Leitung;
- weiße Leitung an den Controller-Minuspunkt;
- die bisherige Zündschlossleitung wird durch die Keyless-Verbindung ersetzt/überbrückt.

Da Farben und Kabelbaumstände variieren können, ist die Richtung/Funktion wichtiger als die Farbe allein.

Quelle: [X8NoR2o0zbw](#) , 2023-01-19, *Upgrade from Ignition to Anti-Theft (Bonfire S)*.

## 4.4 Bedienung des Keyless-Moduls

Im gezeigten Keyless-System:

- zweimal Blitz-Taste → Fahrzeug einschalten;
- obere rechte Taste → Fahrzeug ausschalten bzw. Alarm deaktivieren;
- obere linke Taste → Alarm-/Diebstahlfunktion aktivieren;
- weitere Taste dient als Find-Me-/Akustikfunktion.

Quelle: X8NoR2o0zbw , 2023-01-19.

## 4.5 USB-Ladeport Retrofit

Anfang 2023 zeigt der Hersteller einen neuen Displayhalter mit USB-Ladeanschluss. Bei Bonfire S mit klassischem Zündschloss reicht der Platz nicht für Zündschloss und USB-Port gleichzeitig; in diesem Fall muss laut Hersteller zuerst auf das Alarm-/Keyless-System umgebaut werden.

Für X ist der Einbau aufwendiger, weil mehr Display-/Kontrollleuchtenverkabelung vorhanden ist. Der Hersteller weist ausdrücklich darauf hin, vor dem Umbau Batterie/Fahrzeug vollständig spannungsfrei zu machen.

Quelle: 85b31vC6tYw , 2023-01-31, *Retrofit an USB Charging Port.*

# 1.5 Bremsen

---

## 5.1 Bremsscheiben und CBS

Für die frühe Bonfire X wird vorne eine **265-mm-Scheibe**, für die normale frühe Bonfire eine **220-mm-Scheibe** genannt. Hinten wird im Vergleichsvideo die gleiche Scheibenbremse beschrieben. Bei der X wird CBS erwähnt: beide Bremshebel wirken zumindest teilweise auf die vordere Bremse.

Quelle: [2hz9j3oUhIE](#) , 2021-08-19.

## 5.2 Bremsbeläge wechseln

Der Hersteller zeigt ein einfaches Verfahren für Vorder- und Hinterradbremse:

1. Bremssattel von Gabel bzw. Halter lösen.
2. zwei Halteschrauben der Beläge aus dem Sattel entfernen;
3. ersten Belag, Feder und zweiten Belag entnehmen;
4. neue Beläge mit Feder einsetzen;
5. Halteschrauben wieder montieren;
6. Bremssattel wieder befestigen.

Das Verfahren wird für Vorder- und Hinterradbremse als gleichartig beschrieben. Drehmomente werden im Video selbst nicht genannt.

Quelle: [GkxqIgMeUjs](#) , 2021-09-24.

## 5.3 Bremsanlage entlüften

Das Herstellerverfahren:

1. Deckel des Bremsflüssigkeitsbehälters vorsichtig öffnen; Schrauben seien empfindlich.
2. Schutzkappe am Entlüftungsventil des Bremssattels entfernen.
3. Bremshebel drücken.
4. Entlüftungsventil öffnen.
5. Ventil schließen.
6. Bremshebel lösen.
7. wiederholen, bis keine Luftblasen mehr sichtbar sind.
8. Bremsflüssigkeit sorgfältig von Fahrzeugteilen entfernen und Behälter wieder schließen.

Der Hersteller sagt ausdrücklich, dass das gleiche Grundverfahren für Vorder-, Hinter- und CBS-Kreis gilt.

Quelle: `EOKGZwq1OfE` , 2021-09-24.

---

## 1.6 Räder, Fahrwerk und Lenkung

---

### 6.1 Vorderrad-Endmontage bei frühen Fahrzeugen

Bei der Endmontage wird der **kurze Distanzring auf der Bremsscheibenseite** und der lange Distanzring auf der Gegenseite eingesetzt. Die Scheibe muss sauber zwischen den Bremsbelägen geführt werden. Anschließend wird die Achse mit M12-Mutter gesichert. Der Hersteller verweist für das konkrete Drehmoment auf seine separate Torque-Tabelle.

Quelle: `vg5PcEDEFho` , 2021-09-24.

### 6.2 Hinterrad ausbauen

Beim Hinterrad sitzt der Radnabenmotor im Rad; deshalb muss zusätzlich zum mechanischen Ausbau die Motorverkabelung getrennt werden.

Wichtige Punkte aus der Herstelleranleitung:

- Sitz/Tank/Seitenteile je nach Zugang entfernen;
- Motorphasen am Controller lösen und ursprüngliche Zuordnung merken;
- drei Phasenfarben: gelb, grün, blau;
- beim späteren Wiederanschluss zeigt das Video: **blau** → **W**, **grün** → **V**, **gelb** → **U**;
- zusätzlichen Motorstecker ebenfalls trennen;
- Achsmuttern und Achsstreben lösen;
- Hinterrad mit Bremse/Nummernschildhalter vorsichtig herausnehmen;
- beim Wiedereinbau darauf achten, dass das Rad exakt gerade in der Schwinge steht;
- Motorkabel korrekt unter der Schwinge bzw. zwischen Batteriekasten und Rahmen führen und wieder mit Kabelbindern sichern.

Quelle: `zXof-2E0DGs` , 2021-09-24, *How to change the rear wheel*.

### 6.3 Lenkkopflager bei frühen Fahrzeugen

Das Problemvideo von 2022 beschreibt, dass sich das Lenkkopflager nach den ersten Kilometern setzen bzw. Spiel entwickeln kann. Zum Nachstellen muss die obere Gabelbrücke gelöst bzw. angehoben werden und die darunterliegende Einstellmutter mit Hakenschlüssel vorsichtig nachgezogen werden.

Das Transcript nennt Größenordnungen um **10 Nm** für die eigentliche Lager-Vorspannung und deutlich höhere Werte für die obere zentrale Mutter, ist jedoch sprachlich stark

fehlerhaft. Die genauen Drehmomentwerte sollten deshalb nicht ohne Timestamp-Gegenprüfung als Werkstattwert veröffentlicht werden.

Quelle: `fzSSId_PSpS` , 2022-02-02.

## 6.4 Gasdruck-Federbeine Retrofit

2024 dokumentiert der Hersteller nachrüstbare hintere Gasdruckfederbeine.

Montage- und Einstellhinweise:

- Gepäckträger/Soziushalter muss für den Zugang entfernt werden;
- untere Befestigung verwendet M10-Schrauben, während das Federbein selbst eine M12-Aufnahme besitzt; Distanzbuchsen reduzieren M12 auf M10;
- für die untere Befestigung nennt der Hersteller **30--40 Nm**, Werkstattwert ungefähr **35 Nm**;
- das Federbein ist länger als die Standardlösung und kann zusätzlich in der Länge verstellt werden;
- theoretisch sind bis zu etwa **3 cm** zusätzliche Länge möglich, praktisch begrenzt der Abstand Schwinge/Rahmen die nutzbare Erhöhung;
- Rebound/Zugstufe wird über „Fast/Slow“ eingestellt; für den schweren Radnabenmotor bevorzugt der Hersteller eher die schnelle Einstellung;
- Federvorspannung verändert nicht die Federrate, sondern den Negativfederweg/Sag;
- bei Solobetrieb empfiehlt der Hersteller meist wenig oder keine zusätzliche Vorspannung;
- mit Sozius werden mindestens etwa **1--2 cm** zusätzliche Vorspannung empfohlen, damit die Schwinge bzw. Kabel nicht zu weit einfedern.

Quelle: `nDxNhRkonEw` , 2024-09-27, *Federbein-Austausch (Gasdruckfederbeine)*.

---

## 1.7 Reinigung, Korrosion und Pflege

### 7.1 Grundreinigung

Das ausführliche Reinigungsvideo von Januar 2023 ist technisch relevant, weil die Bonfire viele Stahlteile besitzt und Korrosion ein reales Wartungsthema ist.

Empfohlen werden:

- Motorradreiniger und Wasser;
- weiches Tuch/Schwamm;
- separater Felgenreiniger optional;

- Bremsenreiniger für Bremsflächen;
- danach vollständiges Trocknen.

Das Fahrzeug sollte während der Reinigung ausgeschaltet sein.

Quelle: 4s16IyskVMg , 2023-01-18.

## 7.2 Häufigkeit

Bei normaler Nutzung nennt der Hersteller keine starre Kilometerzahl, sondern orientiert sich an Wetter und Verschmutzung. Bei Regen, Schnee und insbesondere Straßensalz soll deutlich häufiger gereinigt und konserviert werden.

Quelle: 4s16IyskVMg , 2023-01-18.

## 7.3 Rostgefährdete Stellen

Besonders beobachtet werden sollen:

- Speichen und Felgenbereich;
- Schwinge;
- Schrauben und Vertiefungen, in denen Wasser stehen kann;
- Übergänge/Spalte zwischen Bauteilen;
- vorderer Bereich, der Fahrtwind und Spritzwasser besonders ausgesetzt ist.

Kleine Lackschäden sollen früh ausgebessert werden, bevor Rost entsteht. Der Hersteller verwendet dafür passende Lackstifte für matt bzw. glänzend schwarze Flächen.

Quelle: 4s16IyskVMg , 2023-01-18.

## 7.4 WD-40 / Korrosionsschutz

WD-40 bzw. spezielles Korrosionsschutzmittel wird als Schutzfilm auf Metallteilen eingesetzt. Besonders Speichen, Schwinge, Schraubpunkte und andere wassergefährdete Stellen werden genannt.

**Nicht auf Bremsscheiben oder Beläge bringen.** Bremsflächen werden separat mit Bremsenreiniger behandelt.

Quelle: 4s16IyskVMg , 2023-01-18.

---

# 1.8 Motor, Controller und thermische Belastung

## 8.1 Fardriver-App -- betroffene Bonfire-Varianten

Im Oktober 2024 beschreibt der Hersteller die Fardriver-App für Bonfire X sowie Bonfire Standard/Performance. Ein Bluetooth-Dongle wird am Controller angeschlossen und kann dauerhaft im Fahrzeug verbleiben.

Die App zeigt u. a.:

- Controller-/MOSFET-Temperatur;
- Motortemperatur;
- Drehzahl;
- Batteriestrom;
- Phasenstrom;
- Gasgriffspannung;
- diverse Controllerparameter.

Quelle: `gkjPalgxTsA` , 2024-10-15.

## 8.2 Polpaare / falsche Drehzahlanzeige

Der Hersteller nennt **16 Magnet-Polpaare**. Bei manchen Controllern sei 4 eingetragen, wodurch die RPM-Anzeige ungefähr vierfach zu hoch ausfallen könne. Die Korrektur auf 16 verbessert die Anzeige, ist aber nicht zwingend für die Fahrfunktion.

Quelle: `gkjPalgxTsA` , 2024-10-15.

## 8.3 Max Line Current

Für Bonfire X / Bonfire Standard nennt der Hersteller:

- technisch bis ungefähr **95 A**;
- ungefähr **70 A** als thermisch und verbrauchsseitig vernünftigen Ausgangspunkt.

Für Bonfire Performance nennt er bis ungefähr **140 A**.

`Max Line Current` begrenzt den Strom aus der Batterie und beeinflusst die verfügbare Spitzenleistung stärker als den unmittelbaren Anfahrtdrehmoment-Charakter.

Quelle: `gkjPalgxTsA` , 2024-10-15.

## 8.4 Max Phase Current

Der Phasenstrom wirkt stärker auf Drehmoment/Beschleunigung, erzeugt aber erhebliche Motorwärme.

Für Bonfire X / Standard nennt der Hersteller:

- Controller technisch bis etwa **350 A**;
- ungefähr **340 A** als sehr hohe Einstellung;
- rund **250 A** als wesentlich vernünftigeren Wert für geringere thermische Belastung.

Beim stärkeren Performance-Antrieb sei die thermische Reserve größer.

Quelle: `gkjPalgxTsA` , 2024-10-15.

## 8.5 Drehzahlabhängige Strombegrenzung

Der Controller kann den Phasenstrom bei steigender Drehzahl stufenweise reduzieren. Für den thermisch stärker belasteten Bonfire-X-/Standard-Radnabenmotor empfiehlt der Hersteller eine solche Reduktion ausdrücklich eher als bei leistungstärkeren Motorständen.

Quelle: `gkjPalgxTsA` , 2024-10-15.

## 8.6 Rekuperation

Für Bonfire X / Standard wird vor zu hohem Rekuperationsstrom gewarnt. Der Hersteller nennt etwa **15--20 A** als Größenordnung. Rekuperation kann zudem drehzahlabhängig skaliert werden, z. B. schwach bei niedriger Geschwindigkeit und stärker bei höheren Drehzahlen.

Mechanische Bremsen sollen trotzdem regelmäßig benutzt werden.

Quelle: `gkjPalgxTsA` , 2024-10-15.

## 8.7 Motor-Autolearn nach Motortausch

Nach Wechsel auf eine andere Motorgeneration muss der Controller den Motor neu einlernen. Beim Fardriver- `Auto learn` muss das Hinterrad frei in der Luft sein. Während des Lernvorgangs dreht es vorwärts, stoppt und läuft anschließend rückwärts.

Das Fahrzeug muss dafür sicher aufgebockt sein; der Vorgang ist wegen des schnell drehenden Rades sicherheitsrelevant.

Quelle: `gkjPalgxTsA` , 2024-10-15.

---

# 1.9 Luftgekühlt-Kit für den Radnabenmotor

---

## 9.1 Zweck

Das 2023 dokumentierte „Luftgekühlt“-Kit adressiert die thermische Schwäche des Bonfire-Radnabenmotors. Der Hersteller beschreibt zwei wesentliche thermische Flaschenhälse:

1. Wärmeübertragung vom inneren Motorbereich auf das Gehäuse;
2. Wärmeabgabe vom glatten äußeren Motorgehäuse an die Umgebungsluft.

Deshalb kombiniert das Kit:

- **Ferrofluid** im Motor zur besseren Wärmeübertragung vom Inneren auf das Gehäuse;
- äußere **Kühlrippen**, um die Oberfläche des Motorgehäuses zu vergrößern.

Der Hersteller betont, dass beide Maßnahmen zusammen wirksamer sind als nur eine davon.

Quelle: [yCcpYLdSnaA](#), 2023-11-24, *Luftgekühlt Kit Einbau-Anleitung*.

## 9.2 Ferrofluid-Menge

Als Zielmenge nennt der Hersteller ungefähr **6--8 ml Ferrofluid**.

Er vermutet einen möglichen Verlust in der Größenordnung von **1--2 ml pro Jahr**, stellt das aber ausdrücklich nicht als bereits langfristig gesicherte Erfahrung dar. Ein jährliches komplettes Nachfüllen von 6--8 ml wird gerade nicht empfohlen.

Quelle: [yCcpYLdSnaA](#), 2023-11-24.

## 9.3 Einbringen des Ferrofluids

Das Video zeigt das Bohren einer kleinen Öffnung in das Motorgehäuse. Herstellerhinweise:

- bevorzugt linke Motorseite, da rechts die Bremsscheibe stört;
- Position zwischen vorhandenen Gehäuseschrauben wählen;
- so bohren, dass möglichst keine Späne ins Motorinnere gelangen;
- Ferrofluid langsam und in unterschiedlichen Radpositionen einbringen, damit es sich verteilt;
- Öffnung anschließend wieder zuverlässig verschließen.

Das ist ein invasiver Eingriff in den Motor und deutlich anspruchsvoller als normale Wartung.

Quelle: [yCcpYLdSnaA](#), 2023-11-24.

## 9.4 Kühlrippen montieren

Die Kühlrippen bestehen aus sechs Segmenten, die ringförmig um den Radnabenmotor montiert werden. Wärmeleitkleber zwischen Motorgehäuse und Rippen wird empfohlen.

Die Rippen werden mit M5-Schrauben verbunden. Der Hersteller nennt **maximal ungefähr 10 Nm** und warnt davor, die Rippen durch übermäßiges Anziehen zu verbiegen.

Quelle: [yCcpYLdSnaA](#) , 2023-11-24.

## 9.5 Einfahr-/Setzphase nach Montage

Nach Einbau empfiehlt der Hersteller, den Motor bei den ersten Fahrten mehrfach auf Betriebstemperatur zu bringen. Dadurch sollen sich Ferrofluid und Wärmeleitmaterial gut verteilen bzw. setzen.

Quelle: [yCcpYLdSnaA](#) , 2023-11-24.

## 9.6 Controllerwerte nach verbesserter Kühlung

Mit besserer Motorkühlung seien aggressivere Beschleunigungswerte möglich, ohne den Motor so schnell thermisch zu überlasten. Der Hersteller bietet dazu einen Bluetooth-Dongle bzw. geänderte Controllerwerte an.

Das ist kein Freibrief für beliebig höhere Ströme: die konkreten sicheren Werte hängen von Motor- und Controllerstand ab und müssen mit den Fardriver-Angaben konsolidiert werden.

Quellen: [yCcpYLdSnaA](#) , 2023-11-24; [gkjPalgxTsA](#) , 2024-10-15.

---

# 1.10 Moderne Retrofits 2026

## 10.1 Scheinwerfer, NFC und CarPlay/Android Auto

Anfang 2026 dokumentiert der Hersteller Retrofits für bestehende Bonfire S/E/X:

- neuer Scheinwerfer;
- NFC-/Bluetooth-Startsystem;
- neues Display mit CarPlay/Android Auto.

Vor Arbeiten an der Fahrzeugelektrik soll das Fahrzeug ausgeschaltet, die Batterien getrennt und ungefähr **10 Minuten** gewartet werden.

Quelle: [dw5yEbYBGIQ](#) , 2026-01-31.

## 10.2 NFC-Startsystem

Das NFC-Modul ersetzt das ältere Keyless-Go-Modul. Zum Start können mitgelieferte NFC-Karten verwendet werden. Zusätzlich lässt sich ein Smartphone über Bluetooth koppeln.

Für das Smartphone-Pairing beschreibt der Hersteller:

1. Start-/Stopptaste fünfmal drücken;
2. autorisierte NFC-Karte an das Modul halten;
3. Bluetooth-Gerät koppeln;
4. anschließend kann das Fahrzeug bei erkanntem Smartphone über die Taste ein-/ausgeschaltet werden.

Der Hersteller weist darauf hin, dass die optimale Position der NFC-Karte am Taster ausprobiert werden muss.

Quelle: `dw5yEbYBGIQ` , 2026-01-31.

## 10.3 Neues Display und Controller-Kommunikation

Das neue Display ersetzt das alte Instrument. Bei Bonfire X kann zusätzlich eine Controller-Kommunikationsleitung vorhanden sein; bei S/E bzw. älteren Ständen eventuell nicht. Fehlt die Datenverbindung, funktioniert das Display grundsätzlich, die SOC-Anzeige kann aber ungenauer sein.

Quelle: `dw5yEbYBGIQ` , 2026-01-31.

## 10.4 Display-Software und Spannungsprofile

Für das neue Display gibt es laut Hersteller zwei grundlegende Spannungsprofile:

- **48-V-Profil** für entsprechende Bonfire-Varianten;
- **96-V-Profil** für Bonfire X/Standard/Performance sowie Wildfire.

Nach einem Softwareupdate müssen die Displayparameter teilweise erneut gesetzt werden.

Quelle: `DbHTL-LStu4` , 2026-02-03.

## 10.5 Baudrate Fardriver ↔ Display

Damit Controllerdaten im Display erscheinen, muss die CAN-/serielle Kommunikationsrate zum Softwarestand passen. Im Video wird **250 kbit/s** für den gezeigten Softwarestand genannt; zukünftige Software könne **500 kbit/s** verlangen.

Entscheidend ist also nicht ein universeller Wert, sondern dass Displaysoftware und Controller-Baudrate übereinstimmen.

Quelle: `DbHTL-LStu4` , 2026-02-03.

////////////////////////////////////

## 2. Wildfire

### 2.1 Modellstand und Serienkontext

---

#### Frühe Serie 2025

Die 2025 ausgelieferte Wildfire ist im Corpus erstmals als tatsächlich bei Kunden befindliches Serienfahrzeug ausführlich dokumentiert. Die Videos Anfang 2025 behandeln Inbetriebnahme und Wartung; das Video vom Juli 2025 dokumentiert konkrete Kinderkrankheiten der ersten Fahrzeuge.

Aussagen aus 2024 über Prototypen oder geplante Ausstattung werden deshalb nicht automatisch als Serienstand übernommen.

Quellen: `sES7isshqSA`, 2025-02-10; `WxbyTzuztqo`, 2025-02-10; `um1W3DjQc10`, 2025-07-18.

#### 2026er Änderungen

Das Video *2026er Infos, Upgrades und Retrofits* beschreibt umfangreiche Änderungen an kommenden Modellen und Nachrüstungen. Mehrere Punkte waren zum Veröffentlichungszeitpunkt noch in Entwicklung oder Homologation, insbesondere ABS. Sie werden daher nicht pauschal als bereits ausgelieferte Serienausstattung behandelt.

Quelle: `jJBgjewSGyY`, 2025-11-28.

---

### 2.2 Inbetriebnahme und grundlegende Bedienung

---

Dieser Abschnitt ist bewusst detailliert. Die Hersteller-Serie von Februar 2025 richtet sich ausdrücklich an Besitzer, die ihre Wildfire gerade erhalten haben.

#### Vor der ersten Fahrt

Der Hersteller empfiehlt vor dem Losfahren insbesondere:

1. Sichtkontrolle des Fahrzeugs.
2. Batterie einschalten. Der Batterieschalter befindet sich unter der vorderen Verkleidung/Tankabdeckung. Die Fahrzeuge wurden laut Video mit ausgeschalteter Batterie versendet.
3. Reifendruck prüfen.

4. Lenkschloss entriegeln.
5. Spiegel passend einstellen.
6. Nach dem Einschalten Blinker, Fernlicht, Hupe und insbesondere das Bremslicht mit **beiden** Bremshebeln prüfen.
7. Reifen gelegentlich auf Fremdkörper, Risse und sonstige Beschädigungen kontrollieren.

Der Hersteller weist darauf hin, dass das Bluetooth-Modul des BMS auch im abgestellten Zustand Energie benötigt. Bei längerer Standzeit soll die Batterie deshalb ausgeschaltet werden.

Quelle: `sES7isshqSA` , 2025-02-10; ergänzend `WxbyTzuztqo` , 2025-02-10.

## Reifendruck

Im Wartungsvideo nennt Black Tea für die Wildfire ausdrücklich **2,5 bar vorne und hinten**. Hinten könne etwas höher gefahren werden; manche Fahrer verwenden laut Video bis zu **3 bar**, wobei das Fahrverhalten dann härter werde.

Der Hersteller empfiehlt eine Kontrolle **vor Fahrten bzw. wenigstens etwa alle zwei Wochen**. Besonders der hintere Schlauchreifen ist bei zu niedrigem Druck problematisch: Durch das hohe Motordrehmoment kann sich der Reifen/Schlauch relativ zur Felge bewegen und der Schlauch am Ventil beschädigt werden.

**Hinweis:** Der Corpus liefert hier keine differenziertere offizielle Vorgabe für vorne/hinten als die genannten 2,5 bar beziehungsweise optional höheren Druck hinten. Andere Werte aus Handbuch, Reifenfreigabe oder Community-Wissen sind nicht Bestandteil dieser Video-Auswertung.

Quellen: `sES7isshqSA` , 2025-02-10; `WxbyTzuztqo` , 2025-02-10.

## Lenkschloss und zusätzliche Sicherung

Das mechanische Lenkschloss wird mit dem großen schwarzen Schlüssel bedient. Im Video wird der Lenker zum Verriegeln nach rechts gestellt und das Schloss hochgefahren/eingerastet.

Black Tea bezeichnet das Lenkschloss selbst nicht als besonders starke Diebstahlsicherung und empfiehlt zusätzlich ein weiteres Schloss, etwa am Hinterrad oder an der Bremsscheibe.

Quelle: `sES7isshqSA` , 2025-02-10.

## Fahrzeug einschalten und fahrbereit machen

Für den im Video gezeigten 2025er Serienstand:

1. **Batterie einschalten.**
2. Auf der Fernbedienung die **Blitz-Taste zweimal** in normalem Doppelklick-Abstand drücken. Zu schnelles Drücken werde teilweise nicht erkannt.
3. Roten Fahrfreigabe-/Not-Aus-Schalter in die Betriebsposition bringen. Im Video gilt: **eingedrückt = aus**, herausstehend = an.
4. Den darunterliegenden **schwarzen Taster kurz drücken**. Er entspricht funktional dem Startertaster eines Verbrennungsmotorrads.
5. Im Display erscheint der aktive Fahrmodus. Erst wenn Eco/Normal/Sport angezeigt wird, ist das Motorrad fahrbereit.
6. Für die erste Fahrt empfiehlt der Hersteller **Normal** statt sofort Sport.

Wenn unklar ist, ob das geräuschlose Elektromotorrad fahrbereit ist, soll auf die Fahrmodusanzeige geachtet werden. Wird der rote Schalter gedrückt, verschwindet die Fahrfreigabe; beim Drehen am Gasgriff fährt das Fahrzeug dann nicht los.

Quelle: `sES7isshqSA` , 2025-02-10.

## Fahrmodi

Am Lenker stehen drei Modi zur Verfügung:

- **1 = Eco**
- **2 = Normal**
- **3 = Sport**

Die technischen Strom-/Drehmomentparameter dahinter können bei Fardriver-fähigen Fahrzeugen konfigurierbar sein; siehe Abschnitt 2.6.

Quelle: `sES7isshqSA` , 2025-02-10; `gkjPalgxTsA` , 2024-10-15.

## Bremsen

Die Wildfire besitzt im dokumentierten 2025er Stand:

- **linker Bremshebel = Kombibremse vorne + hinten**
- **rechter Bremshebel = Vorderradbremse**

Black Tea empfiehlt, Reifen und Bremsen während der ersten ungefähr **100 km** einzufahren und in dieser Zeit nicht maximal aggressiv zu fahren. Als Begründung werden der Aufbau von Reifengrip und das Einlaufen der Sinterbremsbeläge auf den Brems Scheiben genannt.

Quelle: `sES7isshqSA` , 2025-02-10.

## Fahrzeug abstellen

Die im Video gezeigte Reihenfolge:

1. Fahrzeug zum Stillstand bringen.
2. roten Schalter betätigen, sodass keine Fahrfreigabe mehr besteht;
3. Seitenständer ausklappen und Fahrzeug abstellen;
4. auf der Fernbedienung die Taste mit dem **offenen Schloss** drücken, um das Fahrzeug auszuschalten;
5. Lenker nach rechts und Lenkschloss verriegeln;
6. Batterie ausschalten;
7. nach Möglichkeit zusätzliche mechanische Sicherung verwenden.

Die Taste mit dem **geschlossenen Schloss** aktiviert die Alarmanlage. Im Video wird deren Verwendung nicht besonders empfohlen; sie blockiert bei Auslösung auch das Hinterrad.

Quelle: `sES7isshqSA` , 2025-02-10.

## Display, Tageskilometer und Ladezustand

Black Tea empfiehlt, den Tageskilometerzähler nach einer vollständigen Ladung zurückzusetzen. Im Wartungsvideo wird dafür der **obere linke Displayknopf einige Sekunden gehalten**. So lässt sich die persönliche Reichweite anhand der seit der Ladung gefahrenen Kilometer abschätzen.

Die Balkenanzeige für den Ladezustand wird ausdrücklich als ungenau beschrieben. Der Hersteller empfiehlt stattdessen:

- Spannungsanzeige im Display **im Stand und ohne Leistungsabgabe** ablesen;
- oder für genauere Batteriedaten die Bluetooth-BMS-App verwenden.

Im Video werden als grobe Orientierung genannt:

- **116--117 V**: voll geladen;
- **102--104 V**: ungefähr mittlerer Bereich;
- **unter 90 V**: sehr leer / Ende des nutzbaren Bereichs nähert sich.

Unter Last sinkt die Spannung sichtbar ab und steigt nach Wegnahme der Leistung wieder. Deshalb ist die Anzeige während der Fahrt nicht direkt mit dem Ruhezustand vergleichbar.

⚠ **Abgrenzung:** Eine feinere Prozenttabelle wie 117 V = 100 %, 108 V = 80 % usw. wird im ausgewerteten Wartungstranscript nicht vollständig ausgesprochen. Sie wird daher in dieser rein video-basierten Wissensbasis nicht ergänzt.

Quelle: `WxbyTzuztqo` , 2025-02-10.

////////////////////////////////////

## 2.3 Wartung, Fahrwerk, Räder und Bremsen

---

### Grundausrüstung für einfache Wartung

Im Wartungsvideo zeigt Black Tea unter anderem:

- Bremsenreiniger;
- WD-40 beziehungsweise ein Korrosionsschutzmittel;
- Gummihammer für bestimmte vorsichtige Montagearbeiten;
- großen und kleineren Drehmomentschlüssel;
- 6-mm- und 5-mm-Inbus;
- 12-mm-Schlüssel für gezeigte Bremsverschraubungen;
- Torx T30 für verschiedene M6-Edelstahlschrauben;
- Speichenschlüssel.

WD-40 bzw. ölhaltiger Schutz darf **nicht auf Bremsscheiben oder Bremsbeläge** gelangen.

Quelle: `WxbyTzuztqo`, 2025-02-10.

### Drehmoment-Referenz aus dem Hersteller-Wartungsvideo

Die folgenden Werte werden im Video konkret genannt:

-----

Bauteil / Verschraubung Herstellerangabe im Video

-----

Hinterachse / Motormuttern links mindestens 120 Nm, **150 Nm empfohlen** und rechts

Vorderachse **120 Nm**

Schwingenachse M12 etwa **30--40 Nm**

M8 mit 6-mm-Inbus, u. a. **25 Nm** Lenker/Bremsbefestigungen und weitere gezeigte M8-Punkte

gezeigte Bremsverschraubungen ungefähr **20--25 Nm**, Hersteller mit 12-mm-Schlüssel arbeitet dort teilweise „nach Gefühl“

M6 mit 5-mm-Inbus an gezeigten ungefähr **15--20 Nm** Verkleidungs-/Schwingenpunkten

-----

⚠ **Wichtig:** Diese Tabelle bildet die **gesprochenen Angaben im Video** ab und ist keine vollständige offizielle Drehmomenttabelle. Bei sicherheitskritischen Arbeiten ist eine modell-/bauteilspezifische Primärreferenz vorzuziehen.

Für die Vorderachse beschreibt Black Tea eine selbstsichernde Mutter. Nach Demontage soll die Sicherungsmutter nicht beliebig wiederverwendet werden.

Quelle: [WxbyTzuztqo](#) , 2025-02-10.

## Lenkkopflager

Besonders im ersten Jahr könne Nachstellen nötig sein. Der Hersteller beschreibt kleine Korrekturen an der Lagereinstellung -- eher Viertel-/halbe Umdrehungen statt grober Verstellung.

Als grobe Funktionskontrolle wird gezeigt, dass der Lenker nicht völlig ungebremst nach links oder rechts fallen soll. Die Einstellung soll nicht unnötig stark angezogen werden.

Quelle: [WxbyTzuztqo](#) , 2025-02-10.

## Reifen

Neben dem Luftdruck sollen Reifen regelmäßig auf Risse, Fremdkörper und sonstige Beschädigungen geprüft werden.

Im Wartungsvideo nennt Black Tea für Reifen und Bremsbeläge grob eine Größenordnung von **14.000--15.000 km** als mögliche Lebensdauer bzw. Wechselzeitpunkt. Das ist erkennbar eine allgemeine Erfahrungsangabe und **kein festes Wechselintervall**; Fahrweise und Zustand sind entscheidend.

Quelle: [WxbyTzuztqo](#) , 2025-02-10.

## Speichen

Black Tea empfiehlt die Speichen **mindestens ein- bis zweimal jährlich** zu kontrollieren, insbesondere am Hinterrad. Die höhere Belastung hinten wird mit dem Antriebsmoment begründet.

Prüfmethode im Video:

1. Speichen anschlagen;
2. eine deutlich dumpfer klingende Speiche kann locker sein;
3. lose Speiche vorsichtig nachziehen, bis wieder Spannung vorhanden ist.

Für diese Einstellung nennt der Hersteller im Video **kein exaktes Drehmoment**.

Vorne seien lockere Speichen wesentlich seltener. Bei einer oder zwei gebrochenen Speichen beschreibt das Video die Situation nicht als unmittelbaren Notfall; äußere Speichen lassen sich leichter ersetzen als innere. Bei mehreren -- im Video etwa vier oder fünf --

gebrochenen Speichen soll nicht einfach weiter ignoriert werden.

⚠ **Sicherheitshinweis:** Diese Aussage ist eine Wiedergabe des Hersteller-Videos, keine allgemeine Freigabe zum Weiterfahren mit gebrochenen Speichen.

Quelle: `WxbyTzuztqo` , 2025-02-10.

## Bremsen

Bremsscheiben und Beläge können mit Bremsenreiniger gereinigt werden. WD-40 und andere gleitende/ölige Pflegemittel dürfen nicht auf die Reibflächen gelangen.

Auch bei starker Rekuperationsnutzung sollen die mechanischen Bremsen regelmäßig benutzt werden; ansonsten können Beläge/Scheiben rosten oder quietschen.

Im Video wird außerdem empfohlen, die Belagstärke gelegentlich visuell zu prüfen.

Quellen: `WxbyTzuztqo` , 2025-02-10; `gkjPalgxTsA` , 2024-10-15.

## Federvorspannung hinten

Bei höherer Zuladung, insbesondere Soziusbetrieb, soll die Federvorspannung erhöht werden, damit das Motorrad nicht zu tief einsinkt beziehungsweise bei Unebenheiten aufsetzt.

Beim gezeigten Federbein:

1. silbernen Einstellring drehen;
2. Einstellung links und rechts **identisch** vornehmen;
3. verbleibendes Gewinde auf beiden Seiten messen, um Gleichstand herzustellen;
4. Einstellung mit der kleinen Sicherung/Mutter fixieren; im Video wird dafür ein **3-mm-Werkzeug** genannt.

Mehr Vorspannung macht die Feder selbst nicht härter. Sie verändert den Ausgangspunkt/Sag: Das Fahrzeug sinkt unter Last weniger tief ein und es bleibt mehr nutzbarer Federweg.

Quelle: `WxbyTzuztqo` , 2025-02-10.

## Zugstufe hinten

Unten am Federbein befindet sich die Zugstufeneinstellung:

- nach **links** → **schnelleres Ausfedern**;
- nach **rechts** → **langsames Ausfedern**.

Die Klicks sollten links und rechts gleich eingestellt werden. Black Tea beschreibt eine eher schnelle Zugstufe beim schweren Radnabenmotor als bevorzugten Ausgangspunkt, bezeichnet die genaue Einstellung aber auch als abhängig von Fahrer, Beladung und persönlichem Fahrgefühl.

Quelle: `WxbyTzuztqo` , 2025-02-10.

## Korrosionsschutz und Reinigung

Viele schwarz lackierte Strukturteile der Wildfire werden im Video als Stahl beschrieben; Lenkkopf und bestimmte weitere Bauteile seien Aluminium. Geeignete Metallteile können mit WD-40 beziehungsweise Schutzfilm gegen Korrosion behandelt werden.

Nicht auf Bremsen aufbringen. Auch Sitz und 3D-gedruckte Tankabdeckung werden im Video von dieser WD-40-Pflege ausgenommen und normal gereinigt.

Quelle: `WxbyTzuztqo` , 2025-02-10.

## Wartungsintervalle -- Grenze des Video-Corpus

Das Wartungsvideo enthält viele konkrete Kontrollen, aber die aus anderen Unterlagen bekannten Tabellen mit **10 Fahrstunden / 20 Fahrstunden / 6 Monaten** werden im vorhandenen Transcript nicht als vollständiger Wartungsplan ausgesprochen.

Ebenso lässt sich ein allgemeines **12.000-km-/2-Jahres-Inspektionsintervall** aus den ausgewerteten Video-Transkripten nicht belastbar ableiten.

Diese Angaben werden deshalb hier bewusst **nicht aus externem Handbuch- oder Community-Wissen ergänzt**. Für eine spätere kombinierte Wissensbasis wäre das Handbuch die sinnvollere Quelle.

---

## 2.4 Bekannte Kinderkrankheiten der frühen 2025er Wildfire

---

### 5-V-DC/DC-Wandler

Eine fehleranfällige Charge kleiner 12-V-auf-5-V-Wandler kann dazu führen, dass der Gasgriff kein brauchbares Signal erhält.

Diagnosehinweis des Herstellers: Wird ohne Fahrmodus am Gasgriff gedreht, piept der Controller normalerweise, weil er das Gasgriffsignal erkennt, aber keine Fahrfreigabe hat. Bleibt dieses Piepen aus und reagiert das Fahrzeug nicht auf Gas, kann der 5-V-Wandler

ursächlich sein.

Quelle: `um1W3DjQc10` , 2025-07-18.

## Falsche Controllerwerte

Bei frühen Fahrzeugen mussten Werte teilweise manuell eingetragen werden. Deshalb kamen Fehlkonfigurationen vor.

Für `Max Line Current` nennt der Hersteller bei einer Wildfire mit **einer Batterie rund 130 A als guten Startwert**. Werte um **260--270 A** gehören eher zu einer Zwei-Batterie-Konfiguration.

Quelle: `um1W3DjQc10` , 2025-07-18.

## BMS-Neustart

Wenn sich die Wildfire nach einem unerwarteten Abschalten nicht mehr einschalten lässt, zeigt der Hersteller einen Neustart über die BMS-App. Im Video wird für die erweiterten Einstellungen der werkseitige Code **123456** genannt; er kann geändert werden.

Nach Software-Restart kann die Batterie zusätzlich aus- und wieder eingeschaltet werden.

Quelle: `um1W3DjQc10` , 2025-07-18.

---

## 2.5 Laden

### Grundprinzip

Die Wildfire besitzt einen **Typ-2-Anschluss**; das eigentliche Ladegerät ist im Motorrad verbaut. Das mitgelieferte Schuko-zu-Typ-2-Kabel beschreibt Black Tea ausdrücklich eher als Kommunikations-/Anschlussgerät als als externes Ladegerät.

Im Corpus werden Onboard-Charger mit ungefähr **2 kW**, **3,3 kW** und **6,6 kW** behandelt.

Quelle: `ogP50oc5wkk` , 2025-07-23.

### Laden an Schuko

Am im Video gezeigten Schuko-Kabel lassen sich **6, 8, 10, 13 oder 16 A** einstellen. Black Tea empfiehlt grundsätzlich die höchste Einstellung von **16 A**. Das Fahrzeug beziehungsweise sein Onboard-Charger nehme nur die Leistung auf, die es verwenden kann.

Vorgehen im Video:

1. Schuko-Ladekabel mit der Steckdose verbinden.
2. Kommunikations-/Bedienteil starten lassen.
3. Mit dem mittleren Knopf zwischen **Power** und **Time** wechseln; durch längeres Drücken lässt sich die Stromstärke ändern.
4. gewünschten Strom **vor dem eigentlichen Laden** einstellen; empfohlen werden 16 A.
5. Typ-2-Stecker am Motorrad anschließen.
6. Ladebeginn kontrollieren.

Bei Schuko ist die Leistung unabhängig vom 6,6-kW-Onboard-Charger durch den Anschluss begrenzt. Im Video werden ungefähr **3,3--3,6 kW** als praktische Obergrenze dieser Konstellation beschrieben.

Bei zwei eingebauten Batterien verteilt sich die Gesamtleistung: Beispiel im Video **3,6 kW gesamt  $\approx$  1,8 kW pro Batterie**.

Quelle: [ogP50oc5wkk](#) , 2025-07-23.

## Ladeende und Typ-2-Sicherheit

Der Hersteller erklärt, dass der Typ-2-Anschluss beim Abziehen die Leistungsübertragung kontrolliert unterbricht; dadurch sollen beim normalen Trennen keine Lichtbögen/Funken entstehen.

Für den praktischen Ablauf empfiehlt sich, zuerst die Fahrzeugverbindung und anschließend die Netzseite zu trennen, wie im Video demonstriert.

Quelle: [ogP50oc5wkk](#) , 2025-07-23.

## Wallbox

An einer Wallbox soll die bereitgestellte Stromstärke nicht unnötig niedrig begrenzt werden. Im Video wird für den 6,6-kW-Charger eine Wallbox-Einstellung bis **32 A** gezeigt.

Wichtig: Die Wildfire lädt mit dem dokumentierten 6,6-kW-System **einphasig**. Eine 11- oder 22-kW-Wallbox kann ihre Nennleistung dreiphasig angeben; daraus folgt nicht, dass die Wildfire 11 oder 22 kW aufnehmen kann.

Das Video zeigt praktisch, dass je nach Wallbox/Installation nur etwa **3,6 bis 4,6 kW** einphasig zur Verfügung stehen können, obwohl ein 6,6-kW-Charger verbaut ist.

**Hinweis:** Die im Video diskutierten deutschen Anschluss-/Genehmigungsregeln sind zeit- und installationsabhängig und werden hier nicht als allgemeine elektrotechnische Rechtsauskunft übernommen.

Quelle: [ogP50oc5wkk](#) , 2025-07-23.

## Öffentliche Ladesäulen

Für 2- und 3,3-kW-Onboard-Charger beschreibt Black Tea öffentliche Typ-2-Säulen als weitgehend unproblematisch, da der Charger selbst die niedrigere Aufnahmeleistung vorgibt.

Beim 6,6-kW-Charger hängt das Verhalten zusätzlich von Batterieanzahl und BMS-Stand ab.

Quelle: [ogP50oc5wkk](#) , 2025-07-23.

## 6,6-kW-Charger mit einer Batterie

Diese Kombination wird in der frühen Serie als problematisch beschrieben. Eine einzelne Batterie akzeptiert die volle Ladeleistung nicht in allen Konstellationen; an leistungsfähigen Wallboxen/Ladesäulen kann es zu Ladeabbrüchen kommen.

Genannte Lösungswege:

1. zweite Batterie, damit sich die Leistung verteilt;
2. BMS-Firmware, welche die Ladeleistung auf niedrigere Stufen begrenzt.

Im Juli 2025 war die zweite Lösung teilweise noch angekündigt und wird deshalb nicht als für alle Fahrzeuge bestätigter Serienstand behandelt.

Quellen: [um1W3DjQc10](#) , 2025-07-18; [ogP50oc5wkk](#) , 2025-07-23.

## Ladeleistung nimmt bei hohem SOC ab

Im Wallbox-Beispiel ist ein Akku bereits über 90 % beziehungsweise bei ungefähr **113 V**. Die Ladeleistung liegt dort nur noch bei rund 4 kW, obwohl die verwendete Infrastruktur mehr bereitstellen könnte. Der Hersteller führt das auf den hohen Ladezustand zurück.

Quelle: [ogP50oc5wkk](#) , 2025-07-23.

---

## 2.6 Controller und Fardriver

---

### Max Line Current

Allgemeines Controller-Video Oktober 2024:

- Wildfire mit 1 Batterie: bis ca. **140 A**;
- Wildfire mit 2 Batterien: bis ca. **280 A**.

Problemvideo Juli 2025:

- etwa **130 A** als konservativer Startwert für frühes Ein-Batterie-Fahrzeug.

Das ist kein zwingender Widerspruch: 140 A ist ein allgemeiner oberer Wert, 130 A wird im Diagnosekontext als guter Ausgangspunkt genannt.

Quellen: `gkjPalgxTsA` , 2024-10-15; `um1W3DjQc10` , 2025-07-18.

## Line Current versus Phase Current

- mehr **Line Current** → mehr Batterieleistung/Spitzenleistung, tendenziell mehr Verbrauch;
- mehr **Phase Current** → mehr Drehmoment/Beschleunigung, aber deutlich höhere Motorwärme.

Quelle: `gkjPalgxTsA` , 2024-10-15.

## Gasgriff

Das Video nennt ungefähr **0,3--0,4 V** in Ruhestellung und Gasannahme ab ungefähr **0,6--0,7 V**. Als oberer Gasgriffwert werden rund **4,6 V** genannt. Ohne konkreten Grund empfiehlt der Hersteller keine Änderung.

Quelle: `gkjPalgxTsA` , 2024-10-15.

## Field Weakening

Field Weakening dient dazu, oberhalb der natürlichen Motordrehzahl zusätzliche Geschwindigkeit zu erreichen, erzeugt aber zusätzliche Wärme. Der Hersteller warnt vor extremen Überschreitungen der natürlichen Nenndrehzahl.

Quelle: `gkjPalgxTsA` , 2024-10-15.

## Fahrmodi

Sport basiert auf den global eingestellten Maximalwerten. Eco und Normal können als prozentuale Line-/Phase-Current-Anteile und mit RPM-Limits konfiguriert werden. Damit lassen sich Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit getrennt beeinflussen.

Quelle: `gkjPalgxTsA` , 2024-10-15.

---

## 2.7 BMS und Controller -- Rollen trennen

Bei der Wildfire sind Controller- und Batterieinformationen getrennt:

- **Fardriver/Controller:** Motor, Phasenstrom, Batteriestrom auf Controllerseite, Fahrmodi, Gasgriff, Rekuperation, Temperaturen, Motor-Autolearn.
- **BMS-App:** reale Batteriedaten, Zellinformationen, Batteriestatus sowie Restart-/Firmwarefunktionen.

Eine vom Controller berechnete SOC-Anzeige ist nicht automatisch identisch mit dem tatsächlichen BMS-Ladezustand.

Quellen: `gkjPalgxTsA`, 2024-10-15; `sES7isshqSA`, 2025-02-10; `um1W3DjQc10`, 2025-07-18.

////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////

## 2.8 Retrofits 2026

---

Für die Wildfire werden ebenfalls neuer Scheinwerfer, NFC/Keyless und CarPlay-/Android-Auto-Display beschrieben. Die mechanische und elektrische Umsetzung ist fahrzeugspezifisch; Bonfire-Anleitungen dürfen nicht 1:1 übertragen werden.

Bei vorhandener Controller-/CAN-Kommunikation empfiehlt der Hersteller, diese anzuschließen, auch wenn ältere Controllerstände nicht alle Daten liefern. Spätere Softwarestände können zusätzliche Informationen nutzbar machen.

Quelle: `9yRyZCVQnH0`, 2026-02-03.

////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////////

## 3. Modellübergreifende Hinweise

### 3.1 Fardriver nur mit passendem Modellstand konfigurieren

---

Die Fardriver-App ist zwar modellübergreifend ähnlich, konkrete Strom-, Temperatur-, Drehzahl- und Rekuperationswerte sind es nicht. Ein Wert aus Bonfire X/Standard darf nicht auf Bonfire Performance oder Wildfire übertragen werden.

Quelle: `gkjPalgxTsA`, 2024-10-15.

### 3.2 Retrofit-Hardware überbrückt Generationen nur teilweise

---

Die 2026er Retrofits zeigen, dass ältere Fahrzeuge modernisiert werden können. Gleichzeitig nennt der Hersteller immer wieder Unterschiede bei:

- vorhandenen Steckern;
- Kabelfarben;
- Schrauben/Befestigungen;
- Controller-Kommunikation;
- 48-V- versus 96-V-Systemen.

Deshalb sollten spätere Wiki-Anleitungen immer einen **Kompatibilitäts-/Fahrzeugstand-Hinweis** enthalten statt nur „für Bonfire“ oder „für Wildfire“.

Quellen: `dw5yEbYBGIQ` , 2026-01-31; `DbHTL-LStu4` , 2026-02-03; `9yRyZCVQnH0` , 2026-02-03.

---

## 4. Technische Entwicklung und Generationen

### 4.1 Bonfire -- Entwicklungslinien

---

#### 21.1 S, E und X waren technisch keine bloßen Softwarevarianten

Die Updates von 2022 bestätigen, dass S, E und X zwar viele Chassis- und Dokumentationsbestandteile teilen, die Elektrik aber unterschiedlich aufgebaut ist. Für die Bonfire E wird ausdrücklich ein Mischstand beschrieben: **eine 52-V-Batterie wie bei der S**, zugleich aber L3e-A1-/OBD-Anforderungen wie bei der X. Auch Controller und Motoren werden in den Produktionsupdates als variantenspezifische Bauteile behandelt.

Damit ist die Modellbezeichnung für Arbeiten am Antriebsstrang zwingend relevant; aus äußerlicher Ähnlichkeit darf nicht auf gleiche Spannung, Controller- oder Motorkonfiguration geschlossen werden.

Quellen: `wyuXGjn8780` , 2022-09-16; `s0rtbfntKH0` , 2022-10-04.

#### 21.2 Bonfire-E-Motortest: frühe Temperaturgrenze war offenbar falsch angesetzt

Im September 2022 erklärt der Hersteller einen auffällig schlechten Leistungstest der Bonfire E damit, dass der Motor im Test bereits bei ungefähr **100--110 °C** abgeregelt/abgeschaltet worden sei. Nach Herstellerangabe war für diesen Motor eher eine Grenze um **140--150 °C**

kommuniziert worden; beim Test seien offenbar ältere QS-Motor-Daten herangezogen worden. Ein neuer Test wurde angekündigt.

Das ist historisch interessant, aber **kein freigegebener Wartungs- oder Controller-Sollwert**. Die Aussage beschreibt einen Zulassungs-/Testkontext und sollte nicht als Empfehlung verwendet werden, einen Motor bis 150 °C zu betreiben.

Quelle: `WyuXGjn8780` , 2022-09-16.

## 21.3 Controller-Einstellungen und Garantie

Im Oktober 2022 weist der Hersteller darauf hin, dass Service grundsätzlich nicht verpflichtend sei, eigenmächtige Änderungen an nicht freigegebenen Controller-Einstellungen aber Auswirkungen auf die Gewährleistung/Garantie des Antriebsstrangs haben können. Das bestätigt, dass Controllerparameter schon bei den frühen Bonfire-Ständen technisch veränderbar waren, die später dokumentierten Fardriver-Werte aber nicht rückwirkend als universelle Werkswerte verstanden werden dürfen.

Quelle: `s0rtbfntKH0` , 2022-10-04.

## 21.4 Retrofit-Strategie entstand früh und wurde teilweise Serienstand

Bereits im Oktober 2022 kündigte Black Tea an, zukünftige Verbesserungen möglichst nachrüstbar zu machen. Der damals angekündigte USB-Port sollte zunächst als Retrofit kommen und ab etwa November/Dezember bei neuen Fahrzeugen serienmäßig verbaut werden. 2023 folgten tatsächlich dokumentierte Retrofits für USB, XLR-Ladeport und Keyless/Alarm.

Damit lässt sich bei der Bonfire nicht von einem einzigen festen Bauzustand pro Modelljahr ausgehen: einzelne spätere Fahrzeuge können Verbesserungen ab Werk besitzen, die bei älteren Fahrzeugen nachgerüstet wurden.

Quellen: `s0rtbfntKH0` , 2022-10-04; `85b31vC6tYw` , 2023-01-31; `jLQxL5hGTbs` , 2023-01-31; `X8NoR2oOzbw` , 2023-01-19.

## 21.5 Neuer Bonfire-X-Motor 2023: Existenz bestätigt, Details im Corpus nicht belastbar

Am 16.05.2023 erschien das Video *New Bonfire X Motor*. Es ist nur etwa 17 Sekunden lang; das Auto-Transcript enthält praktisch keinen verwertbaren technischen Inhalt und auch die Metadaten liefern keine Spezifikation. Der Corpus bestätigt damit die Existenz eines neuen Motorstands, aber **nicht dessen genaue technische Daten**.

Diese Generation sollte in einer späteren Modellmatrix als bekannter Wechsel mit ungeklärten Details geführt werden, statt aus späteren Performance-/Wildfire-Aussagen rückwirkend Daten zuzuordnen.

Quelle: `v1Ogom5PwA0` , 2023-05-16.  Transcript nicht ausreichend.

## 21.6 Bonfire Y als verworfene Zwischenentwicklung -- nicht als Serienmodell behandeln

Das Bonfire-Update von Februar 2024 ist für die Historie wichtig: Eine geplante **Bonfire Y** wurde nicht als reguläres Serienmodell weitergeführt; Entwicklungsziele gingen teilweise in die Wildfire über. Der Hersteller beschreibt dabei einen stärkeren geplanten Motor, der grundsätzlich auch für die Bonfire X als Upgrade interessant gewesen wäre, sowie Überlegungen zu größeren Batterien/Batterieboxen.

Gleichzeitig wird ausdrücklich erklärt, dass viele dieser Punkte zu diesem Zeitpunkt Zukunftsplanung waren. Insbesondere Long-Range-Batterien, neue Batteriebox und Charge-/Storage-Tank waren **keine vorhandene Bonfire-X-Serienausstattung**. Das Video eignet sich daher vor allem zur Abgrenzung von verworfenen Plänen gegenüber später tatsächlich realisierten Retrofits.

Quelle: `c0ANLOofIzU` , 2024-02-21.

## 21.7 Motorkühlung wurde als Antwort auf reale thermische Grenzen weiterentwickelt

Die Update-Kette 2023/24 bestätigt, dass die Kühlung des Radnabenmotors kein isoliertes Zubehörthema war, sondern eine gezielte Reaktion auf thermische Grenzen der leistungstärkeren Bonfire-Stände. Daraus entstand das Luftgekühlt-Konzept aus Ferrofluid und externen Kühlrippen. Spätere Controllerempfehlungen unterscheiden deshalb sinnvoll zwischen technisch möglichem Strom und thermisch vernünftiger Einstellung.

Quellen: `0LFi3J4MZcE` , 2023-11-24; `c0ANLOofIzU` , 2024-02-21; `gkjPalgxTsA` , 2024-10-15.

---

## 22. Wildfire: Prototyp → Serie -- Aussagen sauber trennen

---

### 22.1 Der erste Wildfire-Prototyp ist keine verlässliche Serienreferenz

Im März 2024 bezeichnet Black Tea den ersten Wildfire-Prototyp ausdrücklich als ersten Entwicklungsstand und reagiert auf umfangreiches Kundenfeedback. Für den zweiten Prototyp wurden unter anderem Front, Scheinwerfer-/Kotflügelgestaltung, Tank-/Batterieboxform, Sitz und Heck deutlich in Richtung Bonfire-Design verändert.

Besonders wichtig: In diesem Entwicklungsstand wurde zeitweise angekündigt, die Wildfire zugunsten eines schmaleren und leichteren Batteriekastens **nur mit einer Batterie** ausulegen. Die spätere Serien-Wildfire unterstützt dagegen wieder eine Zwei-Batterie-Konfiguration. Diese frühe Aussage ist damit ein gutes Beispiel dafür, warum 2024er Development-Videos nicht als Serienhandbuch verwendet werden dürfen.

Quelle: [khmpgEYzdyE](#) , 2024-03-20.

## 22.2 Kühlung von Controller und Onboard-Lader war bereits in der Entwicklung ein Thema

Beim zweiten Prototyp beschreibt der Hersteller offene bzw. gerippte Bereiche der Seitenverkleidung, um Controller und Onboard-Ladegerät besser mit Luft zu versorgen. Gleichzeitig musste der Berührungsschutz elektrischer Komponenten erhalten bleiben. Das zeigt, dass thermisches Management von Leistungselektronik und Lader bereits vor Serienstart ein konstruktives Thema war.

Quelle: [khmpgEYzdyE](#) , 2024-03-20.

## 22.3 2024er „finaler Prototyp“ bleibt Entwicklungsquelle

Auch Videos mit Bezeichnungen wie *Finaler Wildfire Prototyp* werden im Wissensbestand nicht automatisch zum Serienstand hochgestuft. Sie sind nützlich, um die Entwicklungsrichtung und später bestätigte Komponenten zu verstehen; maßgeblich für Wartung und konkrete Serienprobleme sind aber die 2025er Videos an ausgelieferten Fahrzeugen.

Quellen: [LXMhUH35U3E](#) , 2024-06-10; [zQlcnryIPOw](#) , 2025-01-26; [sES7isshqSA](#) , 2025-02-10; [um1W3DjQc10](#) , 2025-07-18.

## 22.4 Serienanlauf 2024/25: technische Aussagen werden ab Kundenfahrzeug belastbarer

Ende 2024 berichtet Black Tea über Zulassung und Aufbau der ersten Serienfahrzeuge. Ab Anfang 2025 folgen erstmals zusammenhängende Videos zu tatsächlich ausgelieferten Wildfires. Für die Wissensbasis markiert **2025 daher die wichtigste Vertrauensgrenze**: frühere Angaben werden als Entwicklungsstand geführt, sofern sie nicht später bestätigt werden.

Quellen: [d6yP2ZdXTXU](#) , 2024-11-26; [pdFL1rmJaew](#) , 2024-12-31; [zQlcnyIPOw](#) , 2025-01-26.

---

## 4.3 Wildfire 2025 -- Serienreifung und Facelift

---

### 23.1 Kinderkrankheiten sind teilweise chargen- bzw. konfigurationsabhängig

Die 2025er Updates stützen die bereits dokumentierten Probleme mit 5-V-Wandler, Controllerkonfiguration und Ladeverhalten, stellen sie aber in den Kontext eines frühen Serienanlaufs. Sie sollten daher nicht als Eigenschaften *jeder* Wildfire formuliert werden, sondern als bekannte Fehlerbilder bestimmter früher Fahrzeuge bzw. Chargen.

Quellen: [7Xwy3BkFkHg](#) , 2025-04-18; [oc6iPAPFFr0](#) , 2025-05-21; [um1W3DjQc10](#) , 2025-07-18; [qnxAdh9YhEE](#) , 2025-07-18.

### 23.2 6,6-kW-Laden entwickelte sich nach Serienstart weiter

Die Update-Videos 2025 zeigen, dass das 6,6-kW-Thema nicht mit dem ersten Ladevideo abgeschlossen war. Ladegerät, Batterie/BMS und verfügbare Ladeleistung bilden ein System; insbesondere bei nur einer Batterie waren Begrenzung bzw. Firmwareanpassungen relevant. Aussagen wie „6,6 kW vorhanden“ dürfen deshalb nicht ohne Batterieanzahl und Softwarestand als tatsächlich nutzbare Ladeleistung interpretiert werden.

Quellen: [um1W3DjQc10](#) , 2025-07-18; [ogP50oc5wkk](#) , 2025-07-23; [dM\\_vdwvCbVQ](#) , 2025-09-19.

### 23.3 Facelift 2025 versus Modelljahr 2026

Im November 2025 trennt der Hersteller ausdrücklich zwischen bereits eingeführten **Facelift-Änderungen** -- Display, Scheinwerfer und NFC -- und größeren Änderungen für die Saison 2026. Damit sollten diese drei Komponenten nicht pauschal als „2026er Technik“ bezeichnet werden: sie tauchen bereits beim Facelift auf und werden zusätzlich als Retrofit dokumentiert.

Quelle: [ueW01PBfxuk](#) , 2025-11-07.

---

## 4.4 Modelljahr 2026 -- großer technischer Sprung

---

## 24.1 Gemeinsamer neuer 6,6-kWh-Akku

In der Modellvorstellung für 2026 kündigt Black Tea für Bonfire und Wildfire einen gemeinsamen **6,6-kWh-Brutto-Akku** an. Im deutschsprachigen März-2026-Update werden ungefähr **5,5 kWh netto** pro Akku genannt. Die Wildfire kann zwei Akkus verwenden und kommt damit laut Hersteller auf bis zu etwa 11 kWh netto.

Der Hersteller nennt außerdem **17 kW Peak pro Akku**; für die Wildfire mit zwei Akkus entsprechend bis zu 34 kW Peak. Diese Werte gehören zum neuen 2026er System und dürfen nicht auf ältere Bonfire-/Wildfire-Akkus übertragen werden.

Quellen: [hlZ-Ab-rwGY](#) , 2025-11-27; [p\\_pRMGj1S98](#) , 2026-03-09.

## 24.2 Bonfire 2026: Batteriebox und Ladeintegration ändern sich

Für die Bonfire wird 2026 eine etwas breitere neue Batteriebox beschrieben. Dazu kommen neue Seitenteile und ein neuer Seitenständer. Optional soll ein **2-kW-Charge-Tank** Typ-2-Laden am Fahrzeug ermöglichen; das externe Ladegerät bleibt als weitere Lademöglichkeit erhalten.

Wichtig für Retrofits: Im März 2026 erklärt der Hersteller, dass der neue 2-kW-Lader mit CAN-Bus-Kommunikation **nicht mit alten Bonfire-Akkus** funktioniert, weil diesen die entsprechende Kommunikationsschnittstelle fehlt. Für alte Akkus wurde deshalb ein Ladegerät ohne CAN-Bus angekündigt. Der Charge-Tank ist damit generationsabhängig und nicht nur mechanisch zu betrachten.

Quellen: [p\\_pRMGj1S98](#) , 2026-03-09; [nYhsP6soKB4](#) , 2026-03-21.

## 24.3 Wildfire 2026: Fahrwerk und Struktur

Für die Wildfire 2026 beschreibt der Hersteller mehrere konstruktive Änderungen:

- neue, steifere Gabelbrücke;
- neue CNC-gefräste Schwinge;
- CNC-gefräste Vorderradnabe;
- M15-Achsen vorne und hinten laut März-Update;
- stärker dimensionierte bzw. geänderte Frontpartie/Gabel;
- zusätzliche Kühlrippen bzw. verbesserte Luftzirkulation für höhere Fahr- und Ladeleistung.

In der englischen Modellvorstellung wird außerdem eine Vergrößerung der Gabelrohre von **33 auf 37 mm** und einstellbare Zugstufendämpfung an der USD-Gabel genannt.

Quellen: [hlZ-Ab-rwGY](#) , 2025-11-27; [p\\_pRMGj1S98](#) , 2026-03-09.

## 24.4 CBS und ABS sind unterschiedliche 2026er Produktionsstände

Die Wildfire 2026 wird mit CBS oder ABS angekündigt. Ende November 2025 wird ABS noch als kommende, nicht einfach nachrüstbare Änderung beschrieben. In der Modellvorstellung wird der Start der ABS-Auslieferung für **Juni 2026** angekündigt. Im Produktionsupdate vom März 2026 sind CBS-Fahrzeuge bereits für frühere Auslieferung vorgesehen, während der tatsächliche Start der ABS-Auslieferung im Juni noch nicht garantiert werden kann.

Daher gilt für den Corpus-Stand: **ABS ist bestätigte 2026er Produktplanung, aber im März 2026 noch kein allgemein ausgelieferter Serienstand.**

Quellen: [ueW01PBfxuk](#) , 2025-11-07; [hlZ-Ab-rwGY](#) , 2025-11-27; [nYhsP6soKB4](#) , 2026-03-21.

## 24.5 9-kW-Wildfire-Laden

Im März 2026 nennt der Hersteller für die Wildfire Ladeoptionen von ungefähr 2, 3, 6 und **9 kW**. Für 9 kW wird im gesprochenen deutschen Update eine Größenordnung von etwa **45 Minuten von 20 auf 80 %** genannt. Eine ältere englische Modellvorstellung enthält eine wesentlich aggressivere Aussage („unter 15 Minuten“), die mit den späteren Angaben nicht plausibel zusammenpasst.

Für die Wissensbasis wird deshalb **45 Minuten als spätere Herstellerangabe dokumentiert**, während die frühere <15-Minuten-Aussage als widersprüchlich/marketingnah markiert und nicht als belastbarer technischer Wert übernommen wird.

Quellen: [hlZ-Ab-rwGY](#) , 2025-11-27; [p\\_pRMGj1S98](#) , 2026-03-09. [△](#) Widersprüchliche Herstellerangaben.

## 24.6 2026er Akku-Auslieferung: Übergangslösungen bestätigen Generationenbruch

Im März 2026 waren die finalen neuen Akkus noch nicht vollständig verfügbar. Black Tea erwog deshalb, Fahrzeuge vorübergehend mit älteren Akkus auszuliefern. Beim neuen Bonfire-Charge-Tank hätte das funktionale Einschränkungen verursacht, weil der neue CAN-Bus-Lader mit den alten Akkus nicht kommuniziert.

Diese Produktionsaussage ist für die technische Historie wertvoll: Sie bestätigt, dass **alter und neuer Akku elektrisch/funktional nicht vollständig austauschbar sind**, auch wenn Übergangslösungen zum Fahren möglich sein können.

Quelle: [nYhsP6soKB4](#) , 2026-03-21.

---

---

## 5. Ergänzende Bonfire-Arbeiten

Dieser Abschnitt sammelt technisch brauchbare How-to-Inhalte, die in den großen Themenblöcken leicht untergehen, für Besitzer aber praktisch nützlich sein können.

### 5.1 Lenker verriegeln

---

Bei Bonfire S/E mit mechanischem Lenkschloss:

1. Fahrzeug ausschalten und Zündschlüssel abziehen.
2. Lenker vollständig nach links drehen.
3. Den größeren Schlüssel am Lenkschloss verwenden.
4. Die Position suchen, in der sich der Verriegelungsmechanismus betätigen lässt.
5. Nach dem Verriegeln lässt sich der Lenker nicht mehr frei nach rechts drehen.

Das Lenkschloss ist nur eine mechanische Grundsicherung. Der Hersteller empfiehlt in anderen Videos bei abgestelltem Fahrzeug zusätzliche Sicherung bzw. das Ausschalten/Entnehmen der Batterie.

Quelle: `EarKzvOLLr0` , 2022-06-29, *How to lock your Bonfire S & E.*

### 5.2 Batterie außerhalb des Fahrzeugs laden -- Details

---

Beim externen Laden beschreibt der Hersteller folgende Reihenfolge:

1. Motorrad ausschalten.
2. Batteriefach öffnen und Batterie über deren Schalter ausschalten.
3. Hochstromstecker vollständig trennen.
4. Batterie beim Herausheben unten sicher greifen.
5. Ladegerät zuerst mit der Batterie verbinden und den Stecker vollständig einschieben.
6. Ladegerät mit dem Netz verbinden.
7. Batterie zum Laden einschalten.
8. Ladegerät frei und belüftet aufstellen; nicht in einem geschlossenen Behälter betreiben.

Im gezeigten Ladegerät bedeutet Rot Laden und Grün Ladeende. Der Hersteller erklärt, dass bei ausgeschalteter Batterie das BMS nicht in derselben Weise aktiv ist und empfiehlt deshalb Laden mit eingeschalteter Batterie.

Quelle: `On_ahi5srDE` , 2022-06-29, *How to charge your batteries.*

## 5.3 Sitz, Tank und Seitenteile demontieren

---

Diese Demontage ist Grundlage für viele Arbeiten an Elektrik, Blinkern, Hinterrad und Kabelbaum.

### Sitz

- zwei seitliche Befestigungen mit 6-mm-Inbus lösen;
- beim Wiedereinbau den vorderen Sitzbereich korrekt unter den Tank führen;
- Sitz nach vorne drücken, bis er sauber einrastet und nicht lose aufliegt.

### Tankabdeckung

Die Tankabdeckung ist im gezeigten Fahrzeug nicht verschraubt, sondern in Gummiaufnahmen gehalten. Die Seiten werden nach vorne/innen gedrückt und die Abdeckung anschließend aus den Haltepunkten gehoben. Beim Wiedereinbau auf die Gummiaufnahmen achten.

### Seitenteile

- obere Schrauben mit Torx T25 zunächst nur lösen, damit das Seitenteil nicht unkontrolliert herunterfällt;
- untere Befestigungen anschließend lösen;
- beim Wiedereinbau auf Leitungsführung achten: Bremsleitung bzw. Motorkabel müssen durch die vorgesehenen Aussparungen laufen;
- zuerst die oberen, danach die unteren Schrauben ansetzen.

Quelle: [OtKnyWrPK2o](#) , 2022-12-13, *How to remove the seat, tank & side panels*.

## 5.4 Gasgriff tauschen

---

Der Gasgriff ist im gezeigten Bonfire-Kabelbaum über einen einzelnen sechspoligen Stecker angeschlossen.

Vorgehen:

1. Sitz/Tank bzw. notwendige Verkleidung für den Kabelzugang entfernen.
2. Je nach Gasgriff Torx T15 bzw. beim Domino-Gasgriff zwei Befestigungsschrauben lösen.
3. Kabelschutz und Kabelbinder vorsichtig öffnen.
4. Gasgriffleitung bis zum sechspoligen Stecker verfolgen und trennen.
5. neuen Gasgriff montieren; Gehäuse so positionieren, dass der Bremshebel seinen

vollen Bewegungsraum behält.

6. Schrauben nur so weit anziehen, dass sich der Gasgriffkörper nicht verdreht.
7. Kabelschutz wieder herstellen und Leitung sauber fixieren.
8. sechspoligen Stecker wieder verbinden.

Quelle: `uBSyqhjudUw` , 2023-03-28, *How to swap your Throttle*.

## 5.5 Anti-Theft-/Keyless-Modul tauschen oder durch Schalter ersetzen

---

Der Hersteller dokumentiert neben dem Keyless-Retrofit auch den Austausch eines defekten Anti-Theft-Moduls. Das Modul sitzt unter der Tank-/Sitzverkleidung und ist über drei Steckverbindungen angeschlossen. Die Antennenleitung des Keyless-Systems ist separat zu beachten.

Als robuste Alternative wurde ein einfacher Ein/Aus-Schalter angeboten. Dieser ersetzt die elektronische Diebstahlfunktion und schließt lediglich den Freigabestromkreis.

**Konsequenz:** Mit einfachem Schalter gibt es keine Schlüsselauthentifizierung. Bleibt die Batterie eingeschaltet, kann grundsätzlich auch eine andere Person das Fahrzeug einschalten. Beim Abstellen daher Batterie ausschalten/entnehmen und mechanische Sicherung verwenden.

Quelle: `3ef9rrRocLI` , 2023-03-27, *How to swap the Anti Theft Device*.

## 5.6 Blinker und Blinkrelais

---

Beim Wechsel zwischen klassischen und LED-Blinkern ist das Relais relevant:

- klassisches Relais: im Video drei Leitungen;
- LED-Relais: zwei Leitungen;
- das LED-Relais erzeugt seine Blinkfrequenz unabhängig von der angeschlossenen Last und kann laut Hersteller auch mit den normalen Blinkern verwendet werden.

Für die gezeigte Verkabelung nennt der Hersteller:

- **blau = Masse;**
- **weiß = rechter Blinker;**
- **gelb = linker Blinker.**

Bei LED-Blinkern muss die Polarität stimmen. Die schwarze Leitung des Blinkers wird im Video mit der blauen Masseleitung des Fahrzeugkabelbaums verbunden.

Quelle: `MkGPWdA5Kfs` , 2022-12-13, *How to change indicators*.

## 5.7 Lenkerendenspiegel

---

Black Tea dokumentiert zwei Lenker-Innendurchmesser, für die unterschiedliche Distanz-/Klemmstücke verwendet werden. Vor Montage prüfen, welche Kombination spielfrei in den Lenker passt.

Auf der Gasgriffseite muss zwischen Spiegelklemmung und Gasgriff ausreichend Abstand bleiben. Nach dem Festziehen prüfen, ob der Gasgriff selbstständig und ohne Reibung zurückkehrt.

Quelle: `Tj51M33OETg` , 2022-11-25, *Mounting the Bar End Mirrors*.

## 5.8 Fußrastenadapter

---

Beim gezeigten Adapter wird zuerst die originale Fußraste samt Splint und Bolzen demontiert. Der Adapter ist seitenabhängig; seine Verzahnung muss zur Fußraste passen.

Wichtiger Montagehinweis aus dem Video: Die mitgelieferte Adapterschraube wird **von unten** eingesetzt. Beim Wiedereinbau der Fußraste muss die Feder in der korrekten Orientierung sitzen und der Bolzen anschließend wieder mit Splint gesichert werden.

Quelle: `1_vsZhqXki4` , 2022-11-25, *Mounting the Footrest Adapters*.

## 5.9 Scheinwerfergitter

---

Das Scheinwerfergitter wird an den vorhandenen seitlichen Scheinwerferschrauben befestigt. Jeweils nur eine Seite lösen, damit der Scheinwerfer gehalten bleibt. Vor endgültigem Festziehen die Scheinwerferausrichtung kontrollieren.

Quelle: `lAI0t77BWm4` , 2022-11-25, *Mounting the Grill*.

## 6. Bekannte Wissenslücken

Die folgenden Punkte lassen sich aus dem vorhandenen Transcript-Corpus noch nicht zuverlässig vollständig auflösen:

1. **Bonfire-Motor-/Controller-Matrix je Produktionscharge.** Insbesondere bestätigt der Corpus einen neuen Bonfire-X-Motor im Mai 2023, liefert im zugehörigen sehr kurzen Video aber keine belastbaren technischen Daten.
2. **Vollständige Bonfire-Batteriematrix.** Kapazitäten, BMS-Stände und Lade-

/Steckerkompatibilität sind über die Jahre nicht lückenlos in einem konsistenten Schema dokumentiert.

3. **Offizielle Drehmomenttabelle.** Mehrere Werte werden in Videos gesprochen, aber das Corpus enthält keine konsolidierte Torque-PDF als Primärreferenz.
4. **Wildfire-BMS-Firmware für 6,6-kW-Laden mit einer Batterie.** Der Corpus dokumentiert Problem und geplante/teilweise verfügbare Lösung, aber keinen für alle Fahrzeuge eindeutig bestätigten Endstand.
5. **Wildfire ABS.** Im letzten Corpus-Stand vom März 2026 ist ABS für 2026 angekündigt, der tatsächliche Serienstart aber noch nicht bestätigt.
6. **2026er 6,6-kWh-Akku.** Die neue Generation ist technisch beschrieben, im Corpus aber noch nicht durch längerfristige Serienerfahrung dokumentiert.
7. **Sechs Videos ohne Caption-Track.** Sie wurden für diese Beta nicht künstlich rekonstruiert. Falls deren Titel später auf eine konkrete Wissenslücke hindeuten, können sie separat nachgezogen werden.
8. **Zeitstempel.** Video-ID und Datum sind erhalten; ein flächendeckender Timestamp-Pass wurde aus Effizienzgründen noch nicht durchgeführt.

## 7. Quellenprinzip

Die Wissensbasis verwendet ausschließlich den archivierten Hersteller-YouTube-Corpus. Quellen werden kompakt als **Video-ID, Datum und Titel** angegeben. Die Video-ID ist der stabile Schlüssel zum archivierten Transcript und lässt sich zugleich als YouTube-ID verwenden.

Für technische Aussagen gilt folgende Priorität:

1. konkrete How-to-/Wartungsvideos an ausgelieferten Fahrzeugen;
2. spätere technische Problem-/Updatevideos an Serienfahrzeugen;
3. Produktionsupdates zur Einordnung von Generationen und Kompatibilität;
4. Prototyp-/Development-Videos nur als Entwicklungsstand;
5. Launch-/Marketingaussagen nur, wenn spätere technische Quellen sie stützen.

Ein jüngeres Video ersetzt ein älteres nicht automatisch. Zuerst muss geklärt werden, ob Modell, Akkuanzahl, Produktionscharge, Controller- oder Softwarestand identisch sind.

---

## Stand dieser Beta

Diese Version ist als **erste technisch nutzbare Community-Beta** gedacht. Sie soll vorhandenes Herstellerwissen auffindbar machen, nicht eine Sicherheit vortäuschen, die der Quellenbestand nicht hergibt. Hinweise auf falsche Modellzuordnungen, fehlende relevante Themen oder missverständliche Formulierungen sind besonders wertvoll für die nächste

Fassung.