

# Zündet's oder zündet's nicht?



**H**errliches Wetter, der Motor des Oldies schnurrt wohlklingend vor sich hin. Die schöne Landschaft zieht eindrucksvoll vorbei und ... böööööö. Ein -zwei Tritte aufs Gaspedal aber da kommt nichts mehr.

Wenn ein Motor plötzlich seinen Dienst versagt oder einfach nicht mehr anspringen will dann ist die Störung sehr häufig im Zündsystem zu suchen. Um festzustellen ob ein Zündfunken vorhanden ist, Ersatzzündkerze auspacken oder eine Kerze rausschrauben, in Zündkerzenstecker stecken und dann die Kerze gegen Masse halten. Niemals den Kerzenstecker oder das Zündkabel mit der Hand festhalten, sondern eine gut isolierte Zange benutzen. (Alternative hierzu ist natürlich, das ganze einem der umstehenden Besserwisser in die Hand zu drücken) Eine zweite Person betätigt nun den Anlasser nachdem die Zündung eingeschaltet wurde. Achtung: Sicherheitshinweise für elektronische Zündanlagen beachten!

Wenn nun kein Zündfunke an der Kerze zu sehen ist, ist man dem Fehler schon auf der Spur. Verteiler oder Zündspule? Um dies herauszufinden zieht man nun das mittlere Zündkabel aus dem Verteilerdeckel. Das ist das Kabel von der Zündspule zum Verteiler. Das Ende, das in der Verteilerkappe gesteckt hat hält man nun wieder wie zuvor beschrieben gegen Masse. Wenn nun ein Zündfunken überspringt liegt der Fehler im Verteiler. Springt keiner über liegt er im Bereich der Zündspule.

Eine gute Wartung des Fahrzeugs beugt den meisten Pannen vor! Unterbrecherkontakte und Zündkerzen sind ab ca. 10.000 km kri-

tisch zu beobachten. Diese Teile können auch locker 25.000 km halten aber wer sicher gehen will wechselt früher. Zündspulen halten eigentlich „ewig“ aber wer eine Im Fahrzeug mitführt ist nicht schlecht beraten denn häufig kündigt sich ein Defekt der Zündspule nicht vorher an. Ein Verteilerläufer und Verteilerkappe gehören auf jeden Fall an Bord. Zu empfehlen ist auch einen Kondensator

einzipacken. Zündkabel altern und werden rissig. Die Eigendiagnose ist schnell und einfach durchzuführen. Saubere Zündkabel dienen nicht nur der Optik sondern bietet auch der Feuchtigkeit weniger Angriffsfläche.

Immer den richtigen Funken zur richtigen Zeit wünscht Euch

■ Manfred Jaeger

## URSACHE:

### BEREICH ZÜNDSPULE:

Keine Spannung an Zündspule

Zündspule gerissen oder defekt

### BEREICH VERTEILER:

Verteilerkappe feucht, verschmutzt

Risse in der Verteilerkappe

Verteilerläufer defekt (kommt häufig vor!)  
Widerstand des Verteilerläufers zu hoch erneuern

Unterbrecherkontakt hat Masseschluß.

Zündleitung oder Kerzenstecker defekt

Zündkerze defekt

### SIND BEI DER PRÜFUNG ABER FUNKEN SICHTBAR KÖNNEN FOLGEND PROBLEME NOCH ZU EINEM AUSFALL ODER SCHLECHTEN ANSPRINGEN FÜHREN:

Unterbrecherkontaktabstand falsch

Zündzeitpunkt falsch

Zündkerze außen feucht und verschmutzt

Kondensator defekt (zeigt sich durch Aussetzer und Fehlzündungen)

Leistung der Zündspule zu gering

Nach einer Reparatur kann es vorkommen dass die Kerzenstecker in falscher Reihenfolge aufgesteckt wurden

Bei elektronischen Zündungen kann eine zu dicht an der Hochspannungsleitung verlegte Steuerleitung (das zwischen Steuergerät und Zündverteiler) zu Problemen führen

Bei solchen Zündanlagen kann natürlich auch das Steuergerät oder der Impulsgeber defekt sein.

## ABHILFE:

Stecker drauf? Wenn innerhalb der Zuleitung oder im Zündschloß ein Defekt vorliegt geht die Suche richtig los aber ein Hilfskabel zwischen Batterie (auf Polung + - achten) hilft auf jeden Fall zum weiterfahren.

Zündspule erneuern

Kappe reinigen, trocknen und Kontaktspray benutzen

Verteilerkappe erneuern

Verteilerläufer erneuern

U-Kontakt erneuern oder Kurzschlußstelle suchen und beheben.

Zündleitung oder Kerzenstecker defekt entsprechend erneuern

Zündkerze

entsprechend Motordaten einstellen

entsprechend Motordaten einstellen

Zündkerze reinigen, trocknen und Kontaktspray benutzen

Kondensator erneuern

Spule erneuern

Üblich sind die Zündfolge 1-3-4-2 für Vierzylinder und 1-5-3-6-2-4 für Reihen-Sechszylinder

Leitung in größtmöglichem Abstand verlegen

entsprechend erneuern (die Prüfmöglichkeiten für elektr. Zündungen ergeben ein eigenes Kapitel)

