



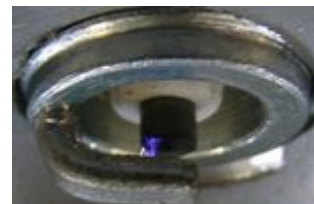
Powerdynamo bringt Ihrem Oldtimer Motorrad
wieder Zündung und Licht

Gesellschaft Produkte Technische Hilfe Suche



Wenn es nicht mehr funkt, sollten Sie als aller erstes den Widerstand zwischen der Spitze der Zündkerze und Masse messen. Die meisten Probleme verbergen sich hier.

Bitte beachten: Wenn Sie eine Doppelzündspule haben, schauen Sie bitte auch auf [unsere spezielle Doppelzündspulen-Tips!](#)



Überprüfung des Zündstromkreises auf unnormal hohen Widerstand!

Wenn der Gesamtwiderstand von Zündkabel, Zündstecker und Zündkerze zu hoch ist, startet das System nicht, bzw. nur unter großen Schwierigkeiten (speziell bei warmen Motor). **Wenn das System startet und läuft, aber nicht wieder startet bei heißem Motor, können Sie davon ausgehen ein Widerstands- (oder Vergaser-) Problem zu haben.** Um das auszuschließen sollten Sie den Benzinhahn ein paar Meter vor dem Anhalten schließen und danach noch einmal mit heißem Motor starten. Oft hilft das.

Je höher der Widerstand, umso mehr Energie wird in Wärme umgewandelt - und das erhöht wieder den Widerstand. Ein Teufelskreis! Das Problem erhöht sich noch bei Doppelzündspulen, da beide Ausgänge in Abhängigkeit voneinander sind und sich somit alles addiert.

Der Widerstand kann einfach mit einem Widerstandsmeßgerät (Ohmmeter) gemessen werden.

Die Zündspule(n) bleibt (bleiben) angeschlossen. Also, verkabelt zum Stator, mit Zündkabel, Zündstecker und Zündkerze(n), welche jedoch zuvor aus dem Motor geschraubt wurden um an die Mittelelektrode zu kommen

Beim "einfachen" Zündspulen-System wird der Widerstand zwischen der Mittelelektrode der Zündkerze und Masse (am besten an den Kühlrippen des Zylinders - es sei denn sie sind lackiert) gemessen. Wenn die Zündspule ausgebaut ist, dann anstelle Masse des Motors den Massepunkt der Zündspule (das muss nicht immer der Spulenkern sein! es kann auch ein Kabel sein. Siehe jeweils Schaltplan!)



Meßgerät auf eine Anzeige zwischen 5-20 kOhm einstellen.
(Für Vergrößerung bitte Bild anklicken!)

Beim Doppelzündspulen-System wird der Widerstand zwischen den Mittelelektroden beider Zündkerzen gemessen.

Beachten Sie bitte das die Prüfung des Hochspannungsausgangs das Einzige ist was Sie an den Zündspulen messen können und dürfen. Bitte unterlassen Sie alle anderen Messungen der Zündspule. Alle unsere Anleitungen sagen Ihnen das auch so! mehr info [siehe hier](#)

Wenn Sie den Widerstand der Sekundär (Hochspannungs)seite) der Zündspule außerhalb der Verkabelung testen beachten Sie bitte das nicht alle Zündspulen Masse auf dem metallischen Halter haben! Bei den Zündspulen mit den Bezeichnungen 7091, 9523 und 9522 ist Masse das braune Kabel, bei den Spulen 7021 und 9521 ist es das weiße Kabel.

Ist der Meßwert höher als 10 kOhm sollten Sie nach den Ursachen suchen und das Problem beheben.

Die Ursachen könnten folgende sein:

- # schadhafte Zündstecker (Auch neue können schadhaft sein!)
- # schadhafte Zündkerzen (Auch neue können schadhaft sein!)
- # falsche Zündkerzen (Solche mit innerem Widerstand. NGK bietet solche mit "R" ("R" für Resistor) codierte Zündkerzen an.
- # schadhafte Zündkabel (Bitte nur Kupfer-Kabel verwenden!)
- # schadhafte Zündspule (Sehr selten! Eine intakte Spule hat einen Widerstand von ungefähr 6.3kOhms.)

Sie sollten diese Werte bei heißem Motor überprüfen. (Aber vorsicht, verbrennen Sie sich nicht die Finger dabei! Verwenden Sie Schutzhandschuhe!)

Im Bild rechts haben wir eine Zündspule zusammen mit den Zündkabeln (ohne Widerstände) und ohne Zündkerzen durchgemessen.

Das Meßgerät zeigt ungefähr 6,3 kOhm - den Widerstand der internen Sekundärwicklungen der Zündspulen. Dieser Wert ist der gleiche bei allen von uns angebotenen Zündspulen.

Wichtig: Versuchen Sie bitte nicht den Widerstand der anderen Anschlußkabel der Zündspule zu messen. Die Spule beinhaltet elektronische Bauelemente, die bei den Meßversuchen kaputt gehen können und deren Werte schwer zu messen sind.



[Zurück zur "Hilfe"-Seite](#)



[Impressum](#) [Datenschutz](#) [Sitemap](#)