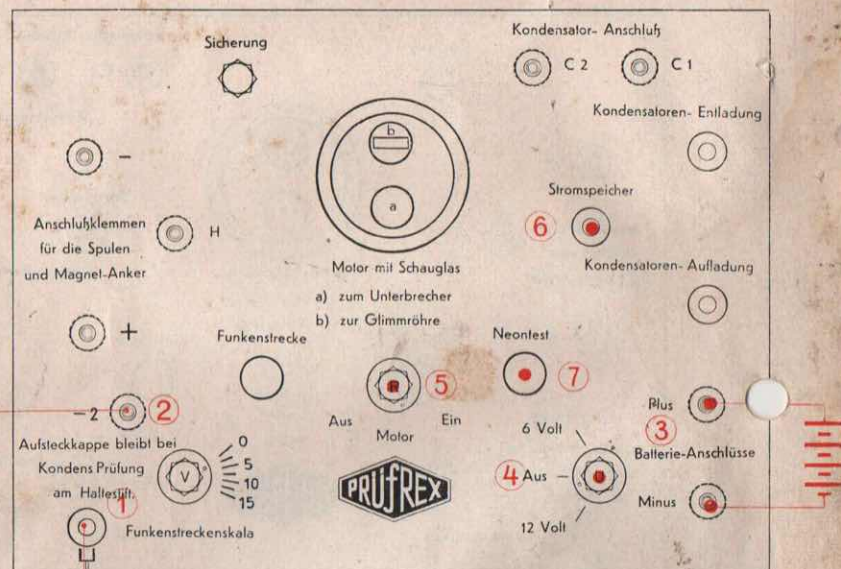




Isolationsprüfung mit 10 000 Volt von Isolierteilen, Kabel, Verteilerkappen etc.

Bei dieser Prüfung wird die eingebaute Zündspule verwendet und der Prüfvorgang wie folgt durchgeführt:

- 1 Die Aufsteckkappe vom Stift nehmen und ein Hochspannungskabel hineinstecken, die andere Seite dieses Kabels in die Mitte der Verteilerkappe einführen, bei Kabelprüfung mit dem Leiter verbinden.
- 2 Ein zweites Kabel an Klemme „-2“ anschließen.
- 3 Batterieanschluß 6 Volt.
- 4 Schalter U 6 Volt.
- 5 Motor laufen lassen.
- 6 Druckknopf 6 drücken und die Isolierteile (Verteilerkappe vor allem im Innern) mit Kabel von Klemme „-2“ abtasten.
- 7 Bei defekter Isolation leuchtet die Neonröhre 7 auf. Es ist zu empfehlen, in die Verteilerkappe hineinzuhacken. Die dadurch entstehende Kondensation zeigt dann leichter die Fehler, welche beim Frühstart oft auftreten.

Prüfen!... nicht Messen!

mit **Prüfrex**-Prüfgeräten
unter Betriebsbedingungen!

Schnelles, einwandfreies Ergebnis!

Prüfrex ZN 3



Der zuverlässige Tester mit Neonkontrolle für
Moped und Motorräder, Kraftfahrzeuge und Roller

Getestet werden

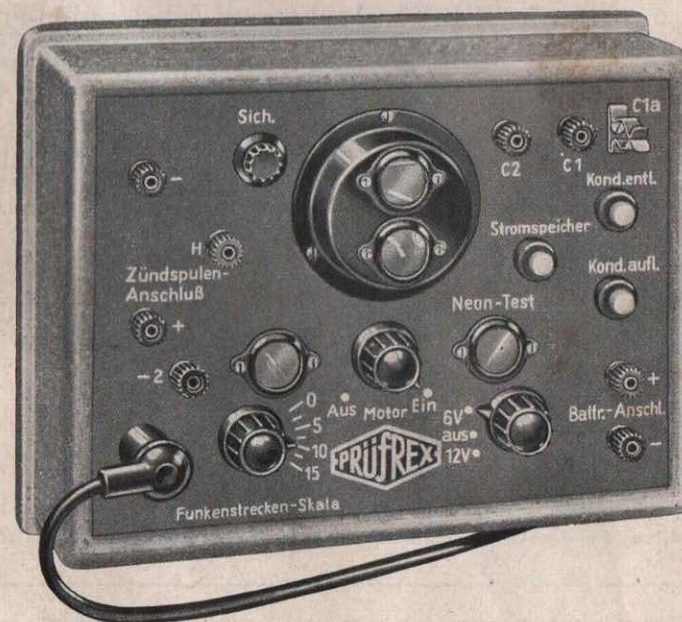
Zündanker, Magnetspulen

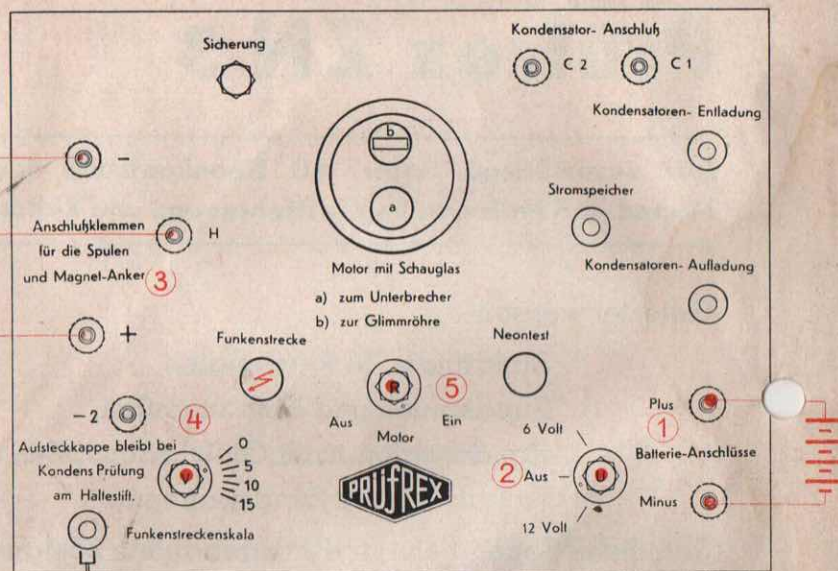
Zündspulen und Einbauspulen

Kondensatoren mit Gleichstrombelastung

Isolationen mit Zündspannung

Sämtliche Teile in ein- und ausgebautem Zustand.





Die Zündanker und Zündspulen-Prüfung

- 1 Zündanker: Die Anschlußspannung der Batterie und die einzelnen Prüfwerte sind der Tabelle zu entnehmen, die jedem Gerät beiliegt.

Zündspulen: 6 Volt: Anschluß an 6 Volt Batterie

12 Volt: Anschluß an 12 Volt Batterie.

- 2 Umschalter U entsprechend auf 6 (4) Volt oder 12 Volt schalten.

- 3 Zündspulenanschluß nach Bild.

- 4 Einstellung der Funkenstrecke:

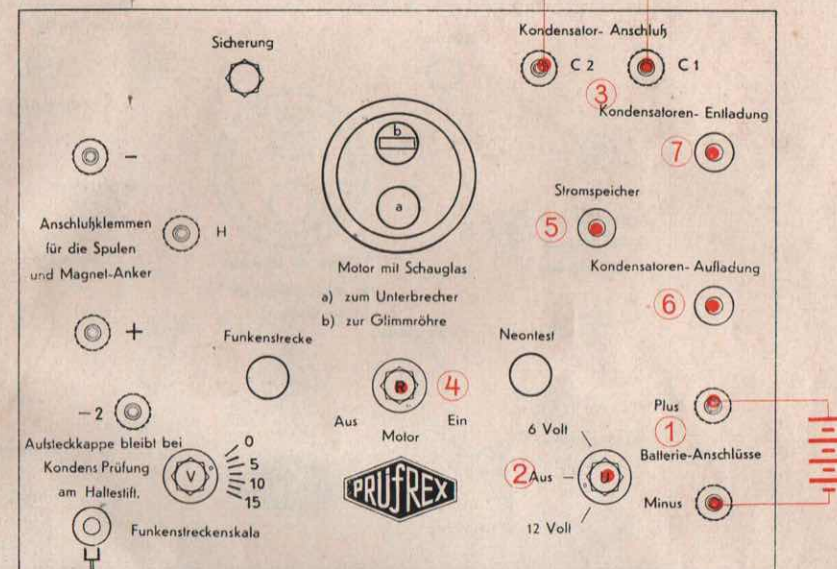
Superzündspulen	15 mm
Ford Bakelite Zündspulen (4 Volt)	15 mm
Standard-Zündspulen	12 mm
Einbau- und Einzylinderzündspulen	9 mm
DKW-Schaltkasten-Zündspulen	7,5 mm
Magnet- und Zündanker nach Tabelle	

Alle Werte im Dauerbetrieb gemessen.

- 5 Schalter R reguliert Unterbrechergeschwindigkeit. Alle Prüfungen bei mittleren Touren bis 30 Minuten durchführen. Nur dann ist das Prüfungsergebnis einwandfrei. Kurzzeitiges Prüfen ist zwecklos.

Werden die Zündanker im Fahrzeug geprüft, ist nach Lösen des Polrades der Primäranschluß des Zündankers, welcher zum Unterbrecher (Kondensator) führt, abzuklemmen.

Der Anschluß der Kabel erfolgt nach obigem Bild. „+“ ist der abgeklemmte Draht, „-“ die Masse der Anlage und H wird mit dem Zündkabel, welches von der Kerze gezogen wird, verbunden. Es wird empfohlen, zwischen die Unterbrecher-Kontakte ein starkes Papier zu schieben.



Kondensatorenprüfung mit Gleichstrombelastung

- 1 Batteriespannung 6 Volt.
- 2 Schalter U auf 6 Volt.
- 3 Kondensatoranschluß: C 1 mit Masse der Anlage (bzw. Masse des Kondensators in ausgebautem Zustand) und C 2 mit dem gelösten „+“-Anschluß des Kondensators verbinden.
- 4 Schalter R mittlere Geschwindigkeit.
- 5 Druckknopf 5 kurz (ca. 1/2 Sekunde) drücken, dadurch Stromspeicher füllen.
- 6 Dann Ladeknopf 6 drücken, dadurch Kondensator aufladen und mit Prüfspannung belasten. Glimmröhre muß kurz aufleuchten und sofort verlöschen. Leuchtet die Elektrode der Glimmröhre auf und erlischt langsam, so hat der Kondensator Schluß. Leuchtet die Glimmröhre nicht, hat der Kondensator Kontaktfehler.
- 7 Der aufgeladene Kondensator muß im Mittel die Ladespannung ca. 45 Sek. halten und diese Zeit wird durch den Entladeknopf 7 kontrolliert. Es kann der Fall eintreten, daß der ausgebaute Kondensator bei der Prüfung intakt ist und bei der Arbeit im Wagen versagt. Hier tritt eine häufig beobachtete Erscheinung ein, daß der Kondensator beim Anschrauben im Fahrzeug leicht verspannt wird, so daß sich zwischen den beiden Metallbelägen im Innern ein Schluß bilden kann. Es wird deshalb empfohlen, die Prüfung möglichst in eingebautem Zustand vorzunehmen.

Durchgangs- und Kontaktprüfung mit Motor

- 1 Schalter U Stellung 6 Volt.
- 2 Schalter R Stellung „Ein“.
- 3 Batterie 6 Volt an „minus“.
- 4 Ein Kabel an Batterie „Plus“ und ein anderes Kabel an Klemme „Plus“. Mit diesen beiden Kabeln die betreffenden Stellen abtasten. Der Motor wirkt als Summer und belastet zugleich die Kontaktstellen.