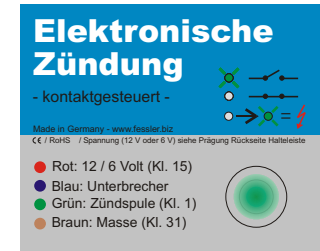


# Einbauanleitung

## Einbau der Zündbox



Bei der Wahl des Montageorts beachten Sie bitte folgende Punkte:

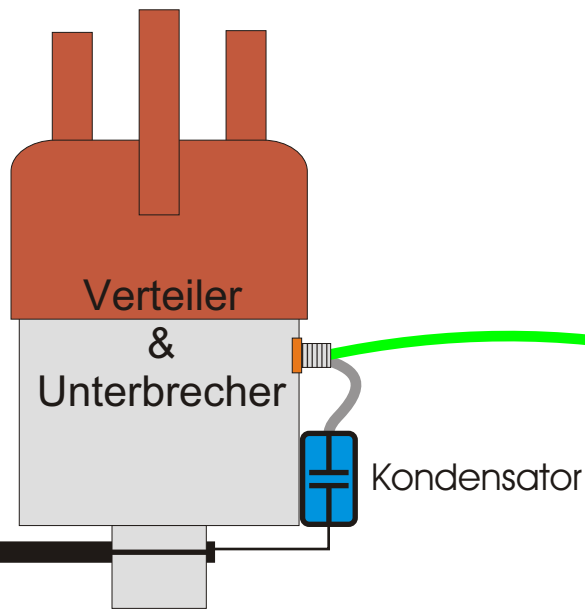
- Nicht direkt oder sehr nah am Motor montieren, sondern an einer Stelle, die möglichst kühl ist.
- Eine Stelle wählen, die nicht von Spritzwasser und anderen Verunreinigungen erreicht wird.
- Sicht auf die grüne Lampe lassen, wenn diese zur Zündzeitpunkteinstellung verwendet wird.
- Widerstand der Primärwicklung der Zündspule: Minimum 1,2 Ohm bei 12 Volt (0,6 Ohm bei 6 Volt).

Wenn die Zündbox mit Schrauben montiert wird, diese gegen Lösen durch Vibrationen sichern. Z.B. durch Federscheiben, Schnorrscheiben, Klebesicherung (Loctite<sup>®</sup>, ....) oder durch selbstsichernde Muttern.

Sind sehr starke Vibrationen zu erwarten, wie zum Beispiel bei einigen Motorrädern, die Zündbox bitte gegen das Fahrzeug puffern! Z. B. durch Gummi-Metall-Puffer.

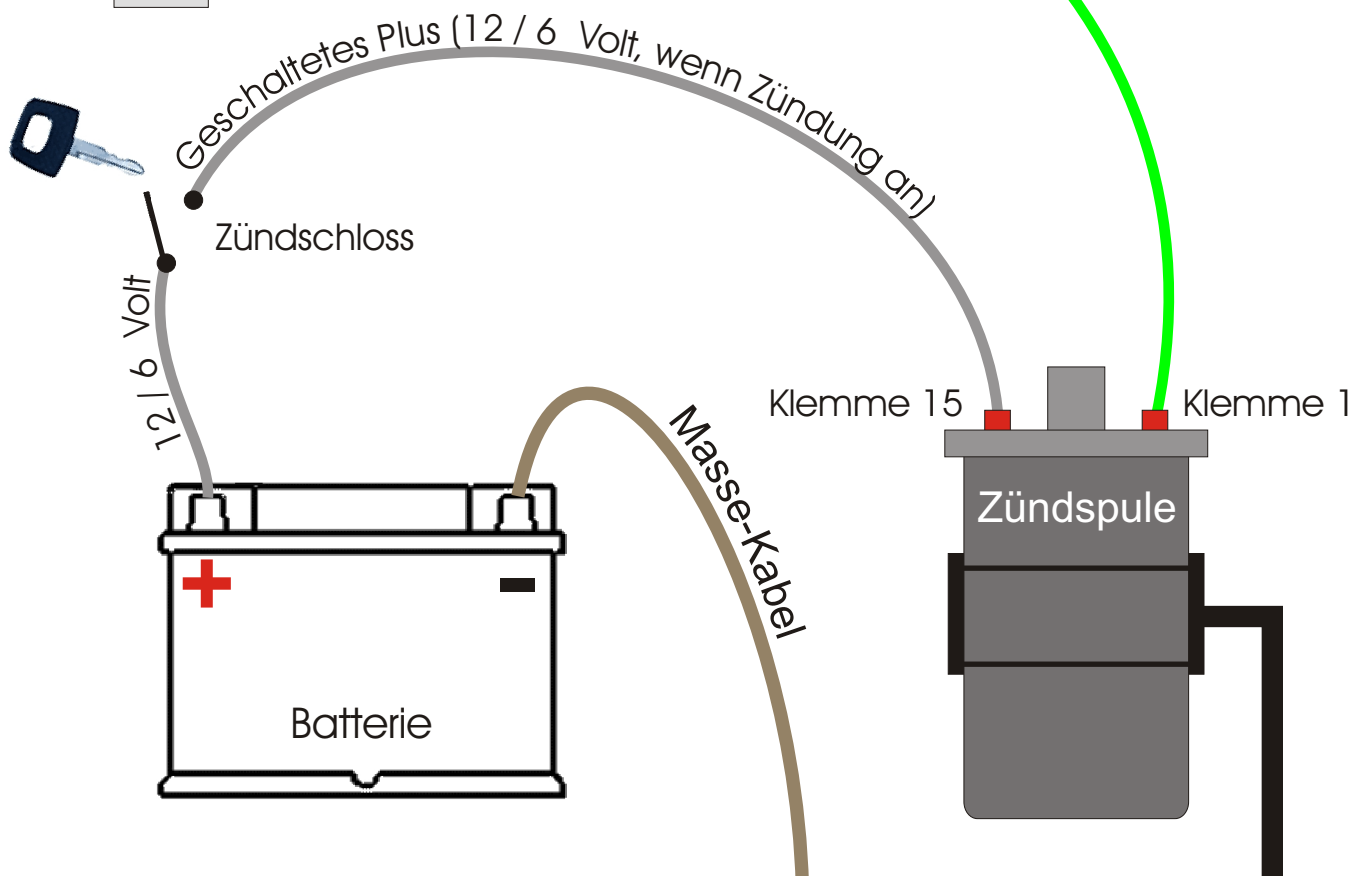
Bei der Verlegung der Kabel bitte darauf achten, dass diese nicht geknickt oder geklemmt werden und im Betrieb nicht durch Scheuern oder Berührung mit bewegliche Teile beschädigt werden.

Wie bei allen elektrischen und elektronischen Komponenten an einem Fahrzeug, sind gute, nicht korrodierte Kontakte für eine einwandfrei Funktion wichtig. Deshalb empfiehlt es sich, alle Kontakte, an die die Zündbox angeschlossen wird, vorab zu säubern. Hierzu eignet sich zum Beispiel eine kleine Messingbürste. Nach der Montage können die Kontakte mit etwas Polfett gegen Korrosion geschützt werden.

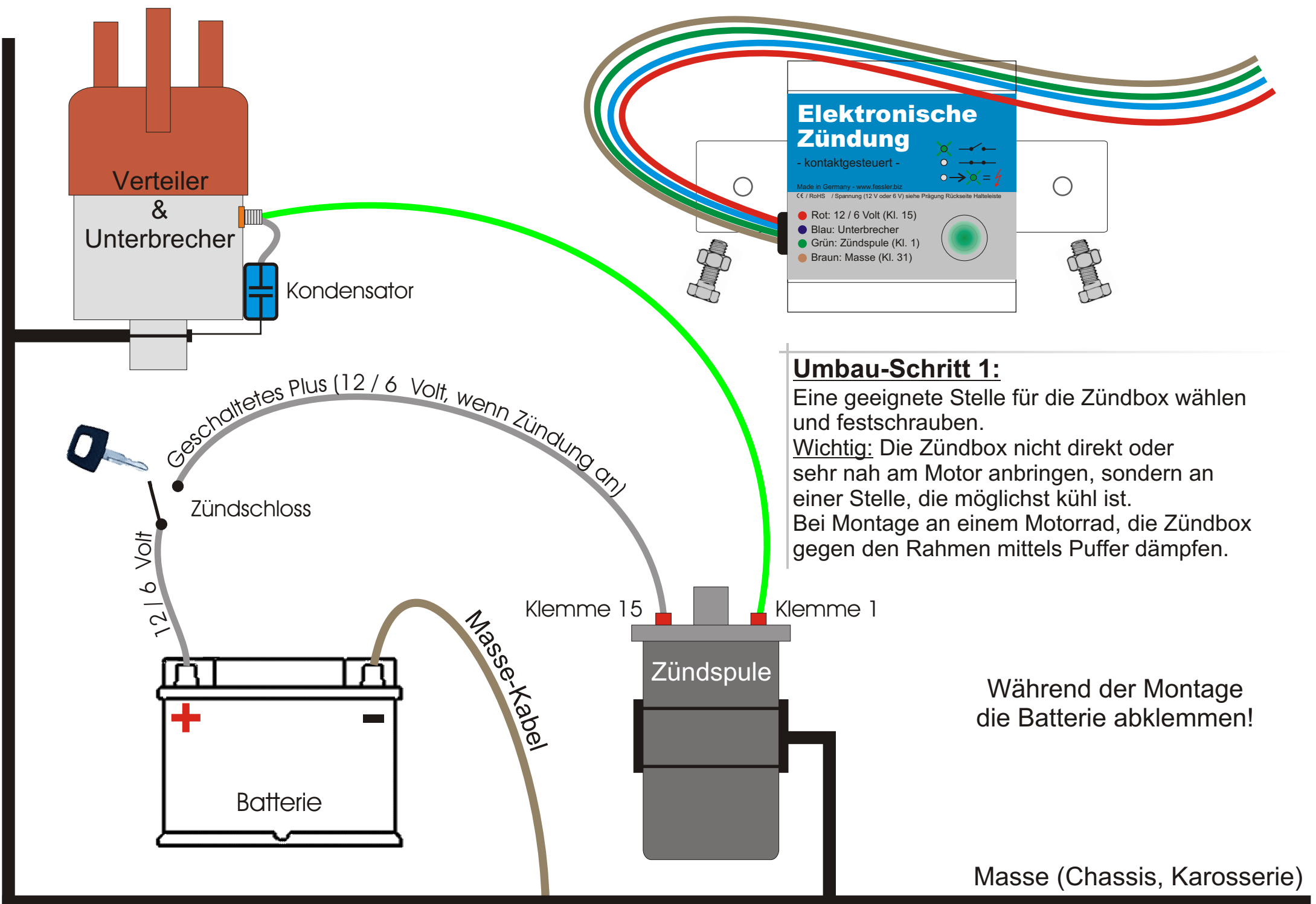


## Aufbau einer klassische Unterbrecherzündung

Das Kabel zwischen der Zündspule (Kl. 4) und der Verteilerkappe sowie die Zündkabel zu den Zündkerzen sind aus Übersichtsgründen hier und in der weiteren Beschreibung nicht dargestellt. Bei Krafträdern kann der Aufbau etwas anders aussehen - z.B. kein Verteiler. Das Prinzip, dass der Unterbrecher die Zündspule schaltet, ist aber immer gleich.



Masse (Chassis, Karosserie)



## Elektronische Zündung

- kontaktgesteuert -

Made in Germany - www.fessler.biz  
 CE / RoHS / Spannung (12 V oder 6 V) siehe Prägung Rückseite Halbleiste

- Rot: 12 / 6 Volt (Kl. 15)
- Blau: Unterbrecher
- Grün: Zündspule (Kl. 1)
- Braun: Masse (Kl. 31)

### Umbau-Schritt 1:

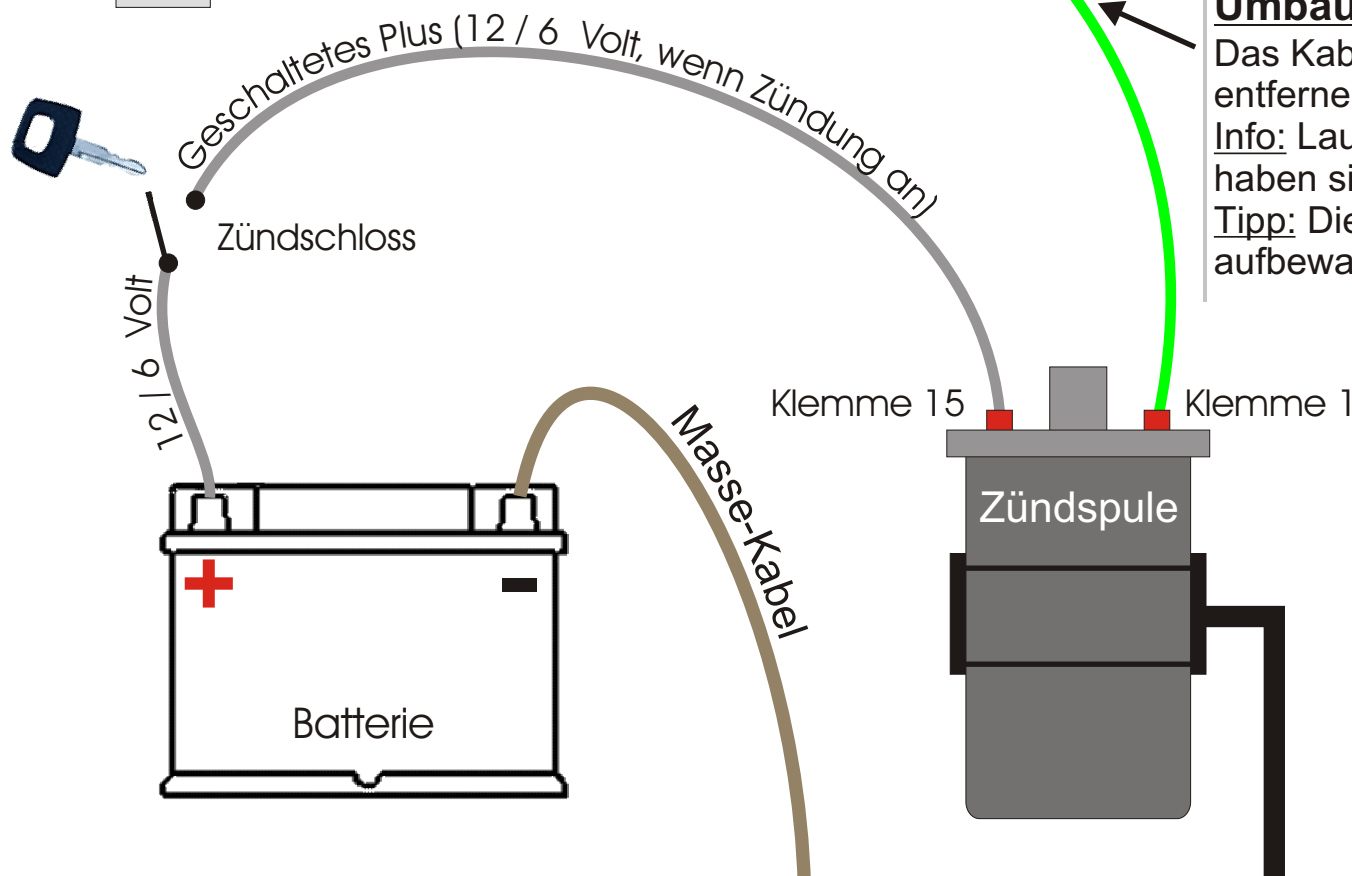
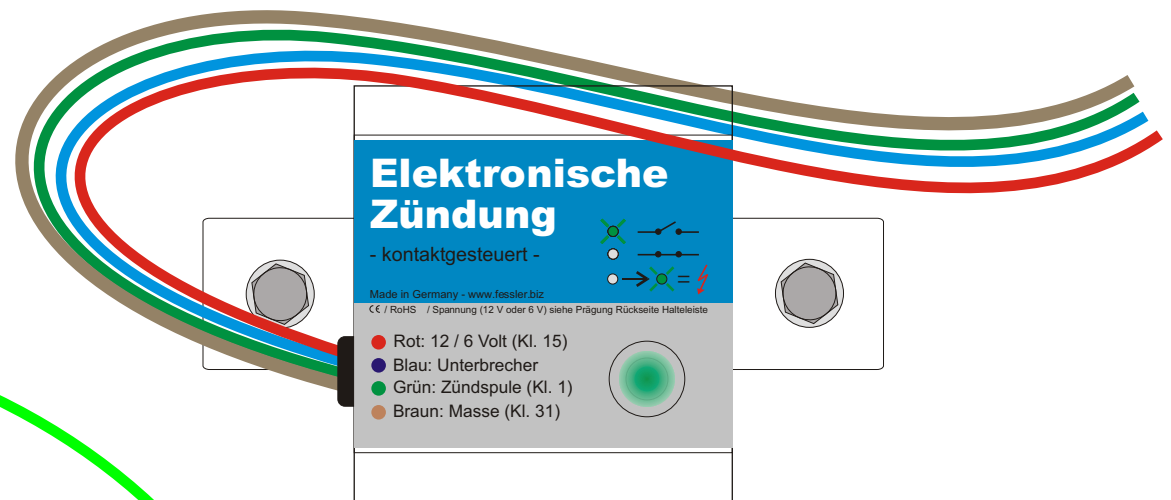
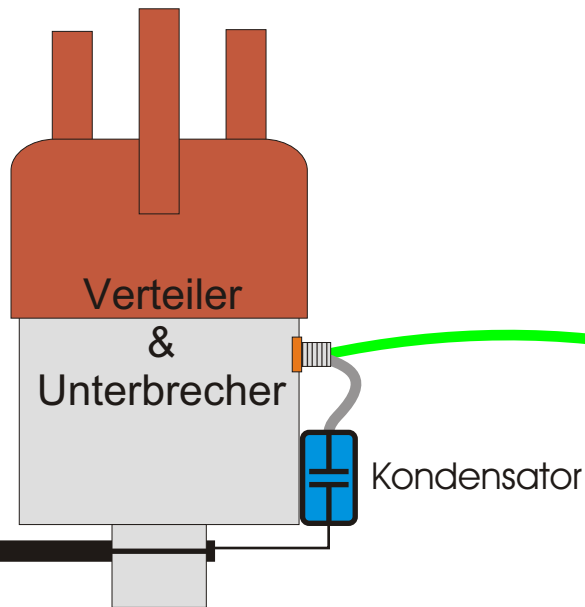
Eine geeignete Stelle für die Zündbox wählen und festschrauben.

Wichtig: Die Zündbox nicht direkt oder sehr nah am Motor anbringen, sondern an einer Stelle, die möglichst kühl ist.

Bei Montage an einem Motorrad, die Zündbox gegen den Rahmen mittels Puffer dämpfen.

Während der Montage die Batterie abklemmen!

Masse (Chassis, Karosserie)



### Umbau-Schritt 2:

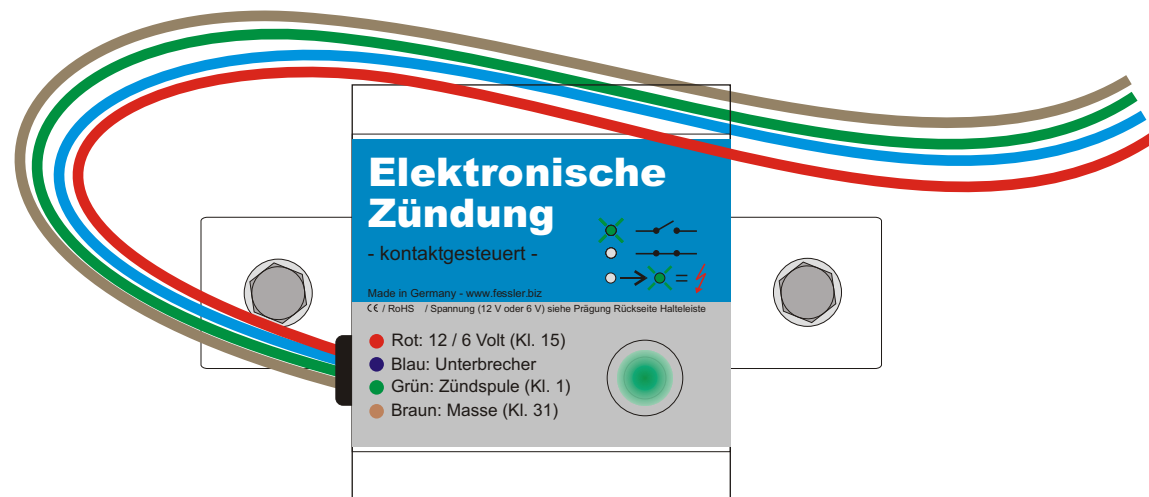
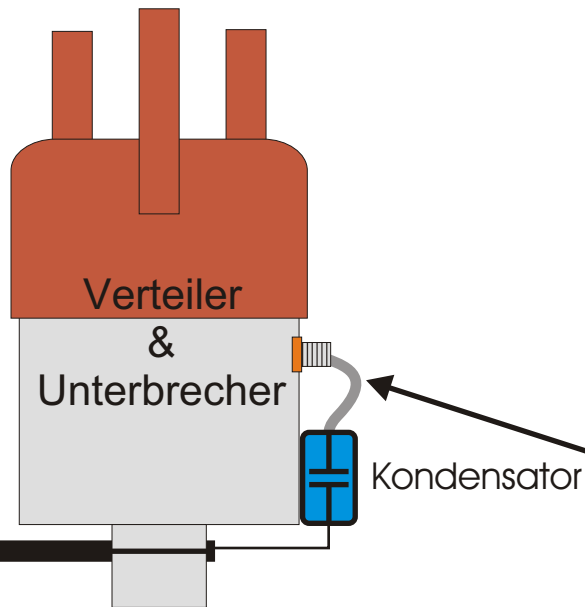
Das Kabel zwischen Zündspule und Unterbrecher entfernen.

Info: Laut DIN soll dieses Kabel grün sein. Jedoch haben sich nicht alle Hersteller danach gerichtet.

Tipp: Dieses Kabel für einen eventuellen Rückbau aufbewahren.

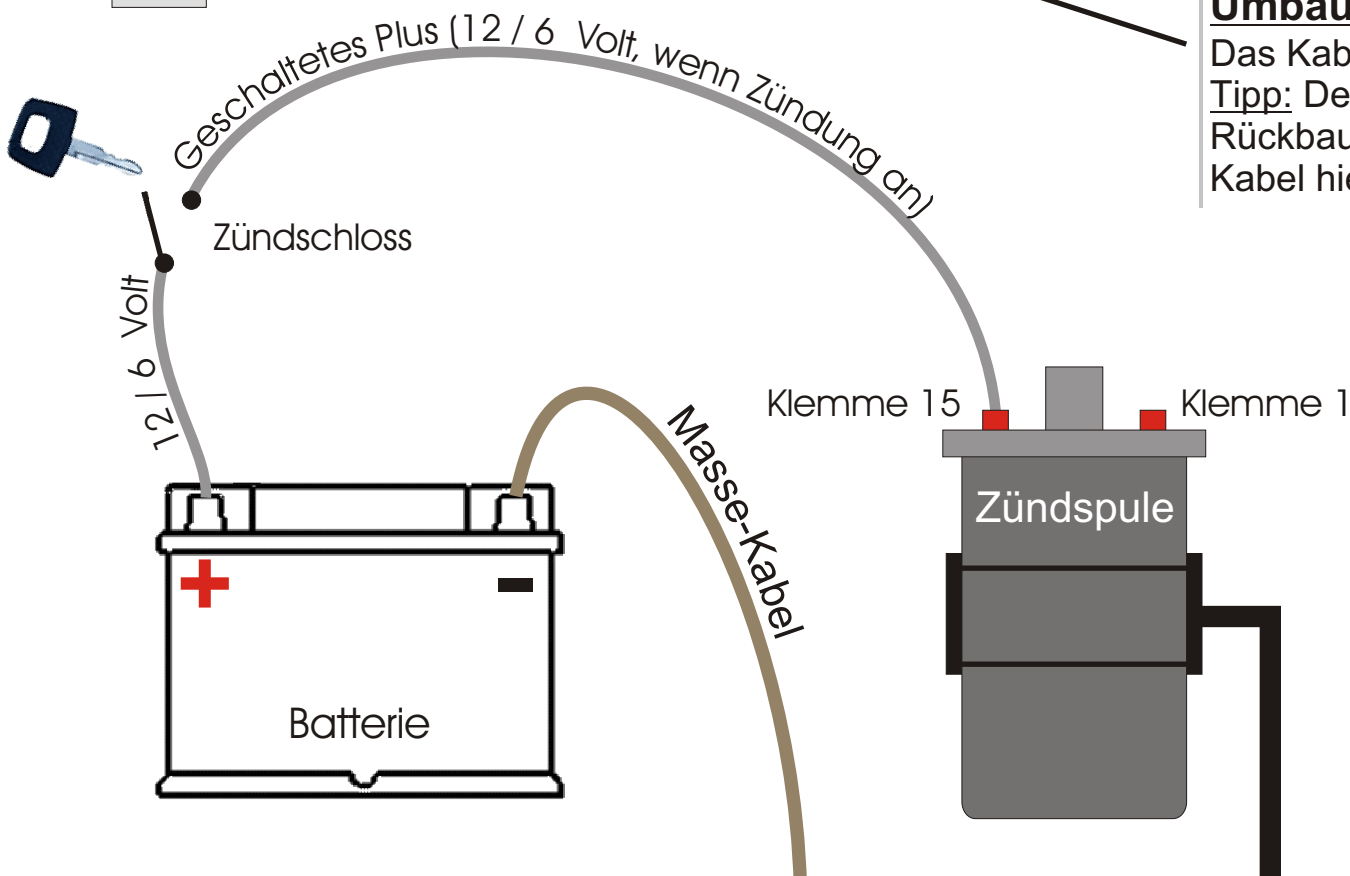
Während der Montage die Batterie abklemmen!

Masse (Chassis, Karosserie)



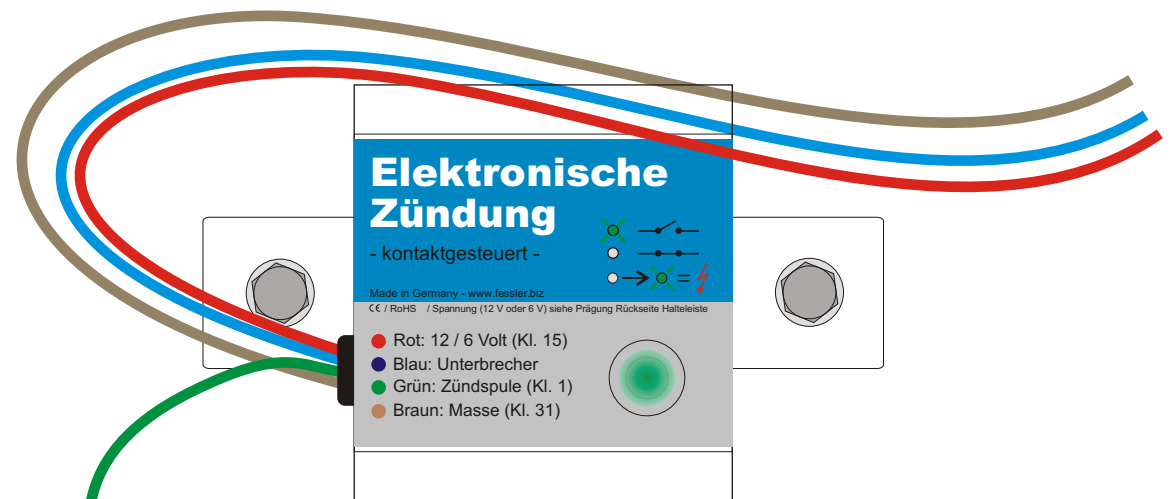
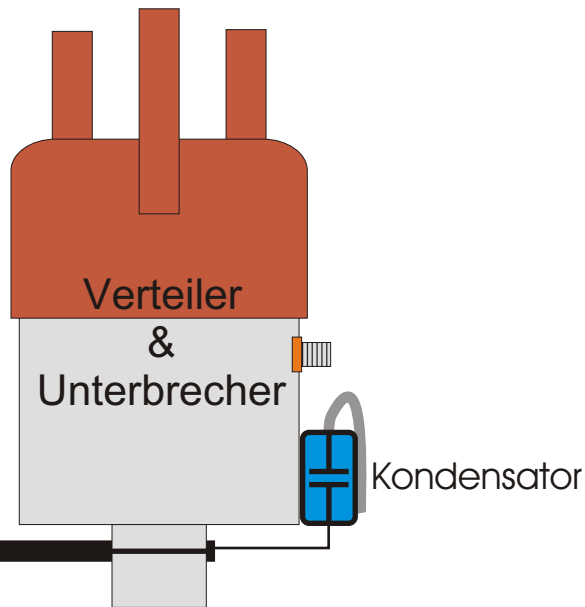
### Umbau-Schritt 3:

Das Kabel des Kondensators "abklemmen".  
Tipp: Der Kondensator kann für einen eventuellen Rückbau montiert bleiben. Das abgeklemmte Kabel hierzu fixieren.



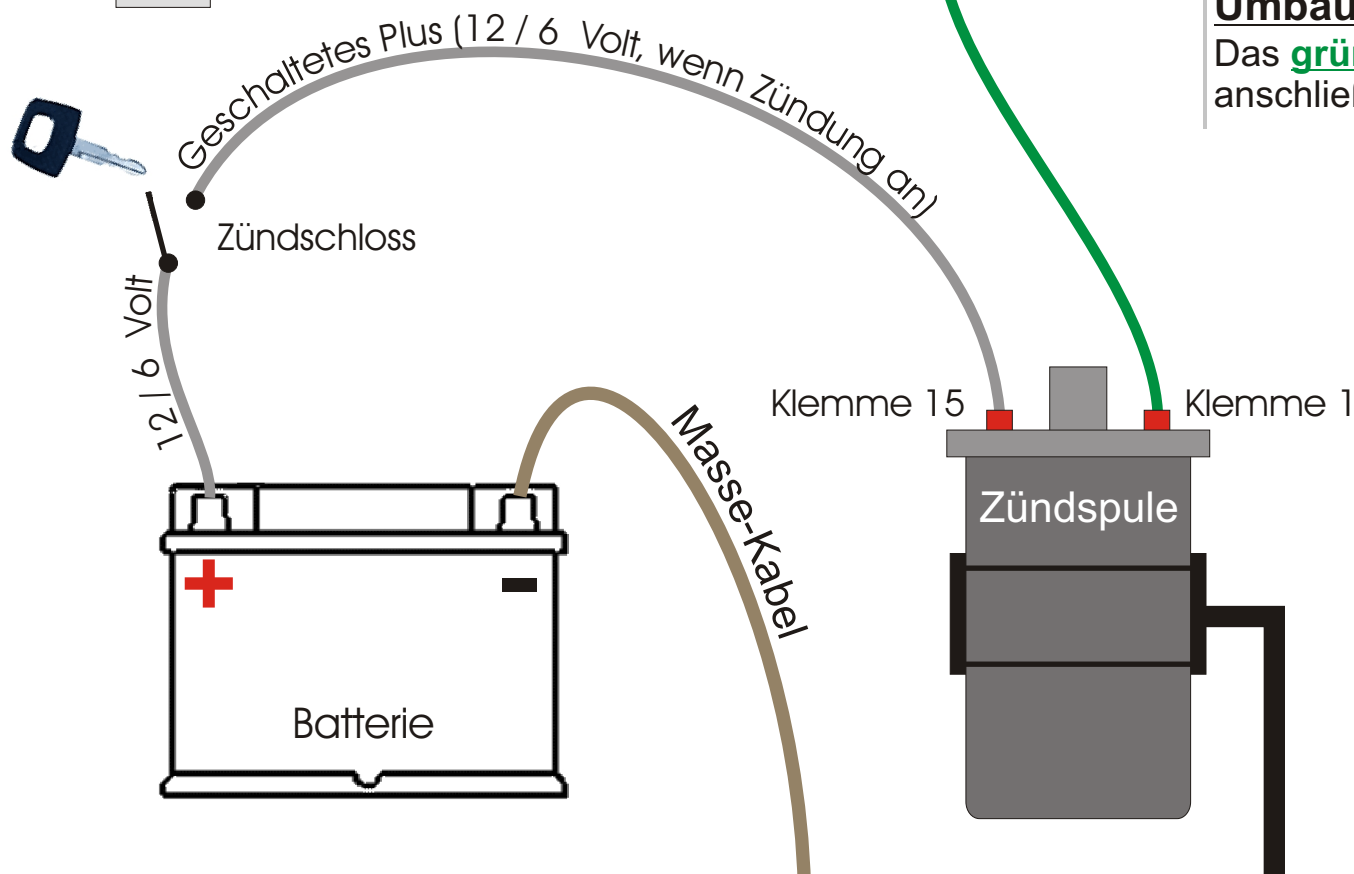
Während der Montage die Batterie abklemmen!

Masse (Chassis, Karosserie)



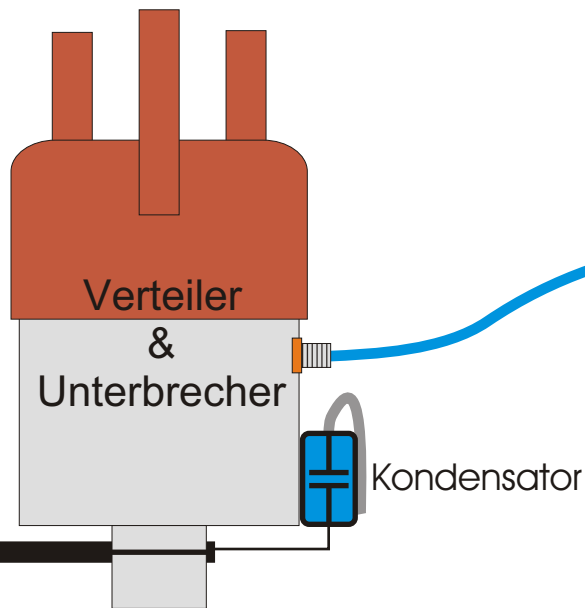
#### Umbau-Schritt 4:

Das **grüne Kabel** an die Zündspule (Klemme 1) anschließen.



Während der Montage die Batterie abklemmen!

Masse (Chassis, Karosserie)



## Elektronische Zündung

- kontaktgesteuert -

Made in Germany - www.fessler.biz

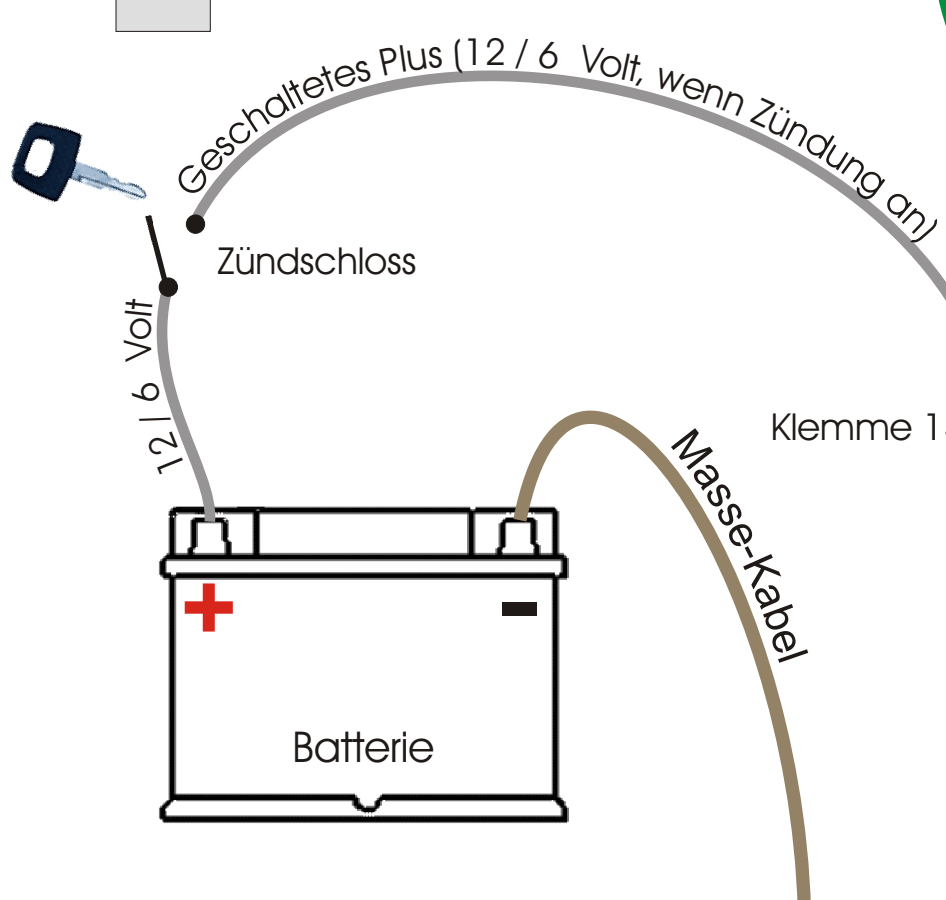
CE / RoHS / Spannung (12 V oder 6 V) siehe Prägung Rückseite Halbleiste

Rot: 12 / 6 Volt (Kl. 15)

Blau: Unterbrecher

Grün: Zündspule (Kl. 1)

Braun: Masse (Kl. 31)

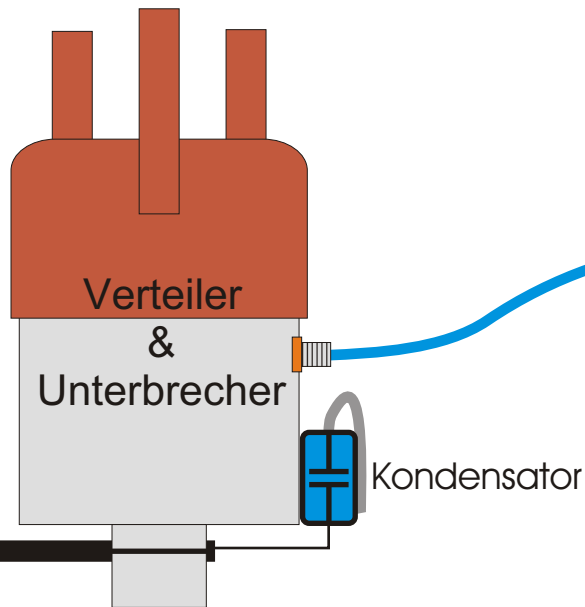


### Umbau-Schritt 5:

Das **blaue Kabel** an den Unterbrecher anschließen.

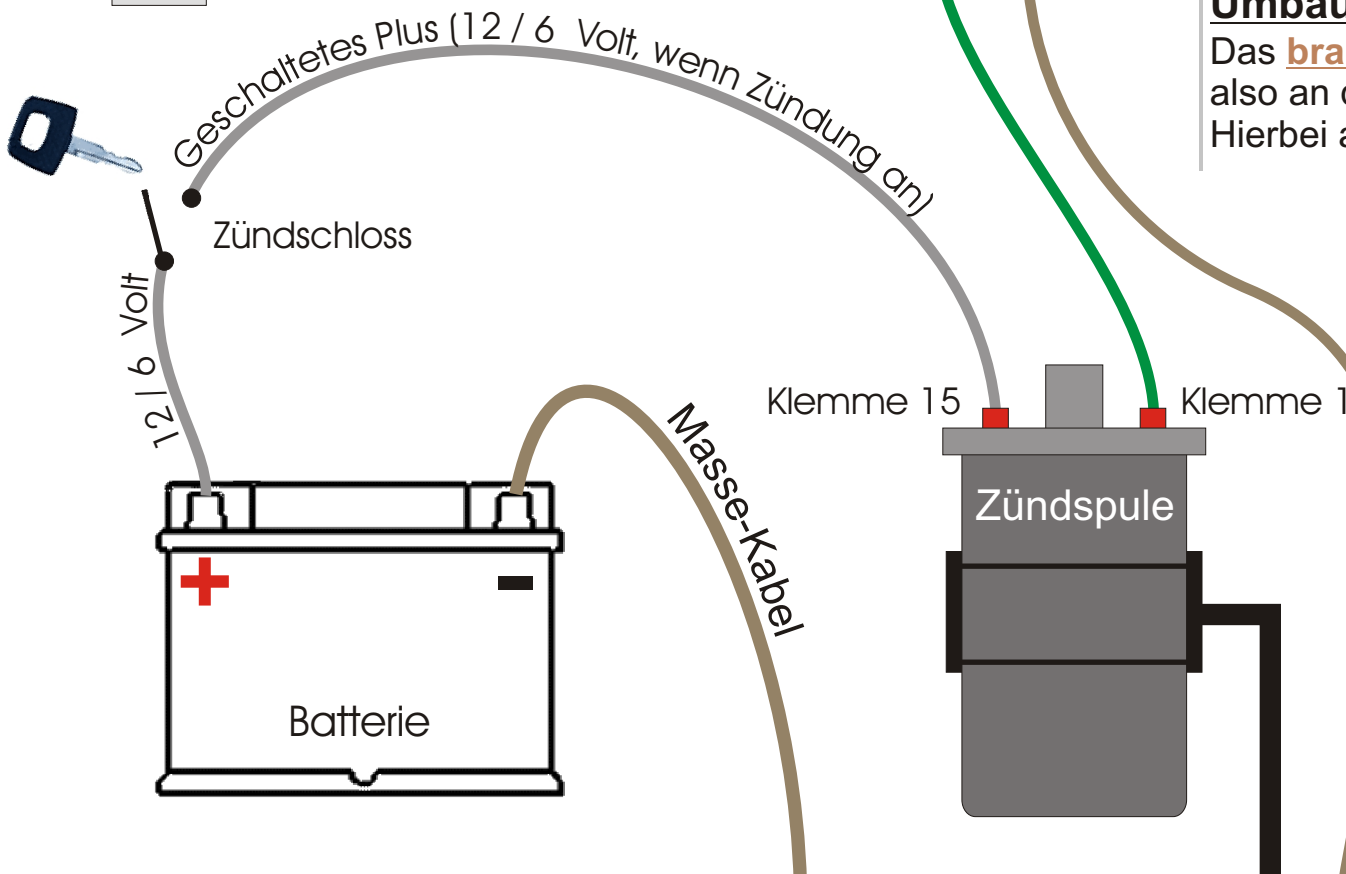
Während der Montage  
die Batterie abklemmen!

Masse (Chassis, Karosserie)



### Umbau-Schritt 6:

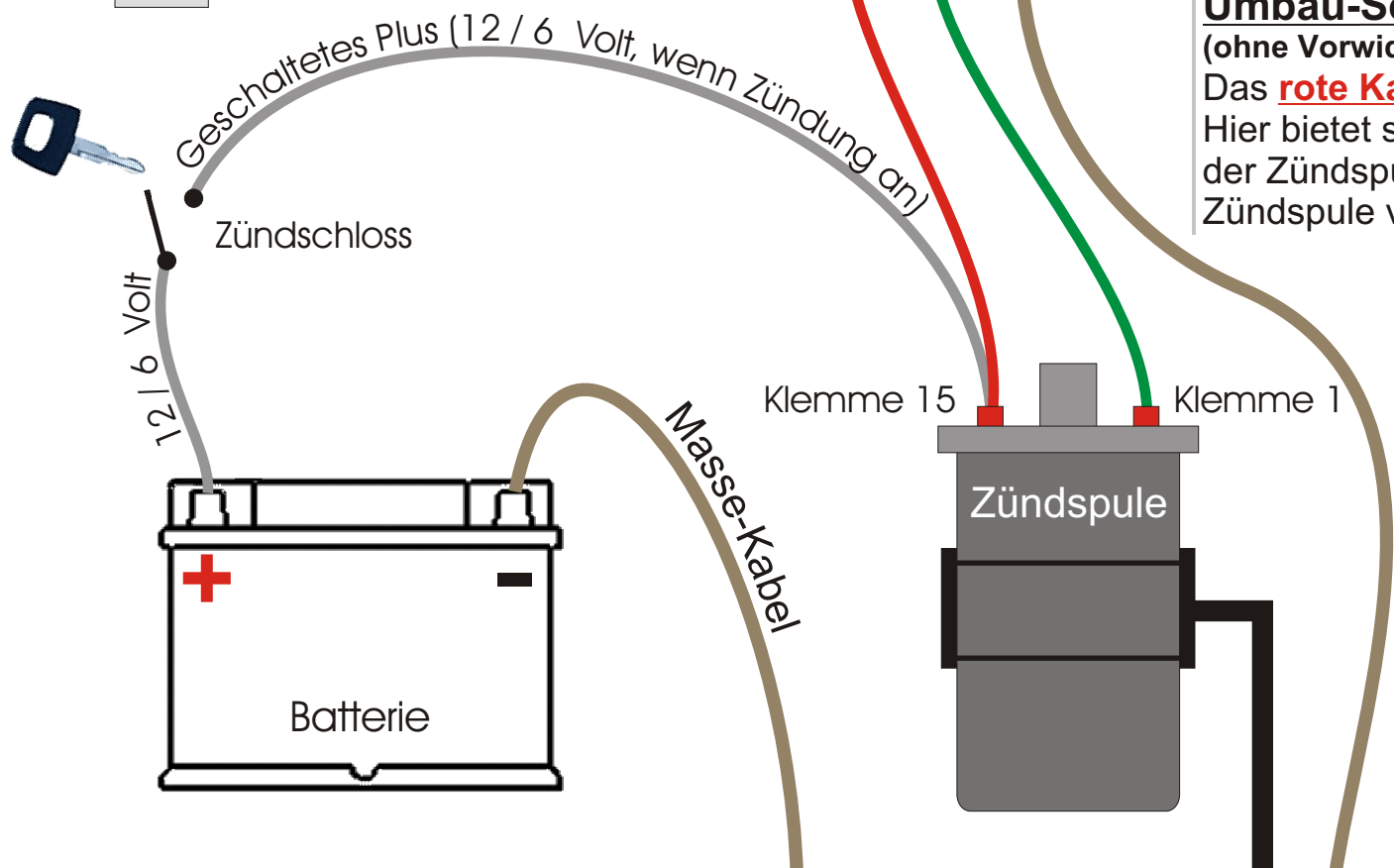
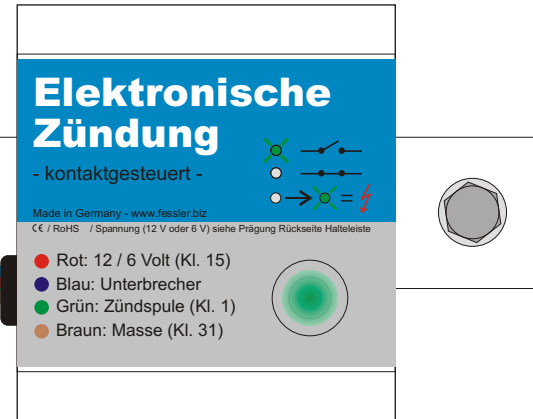
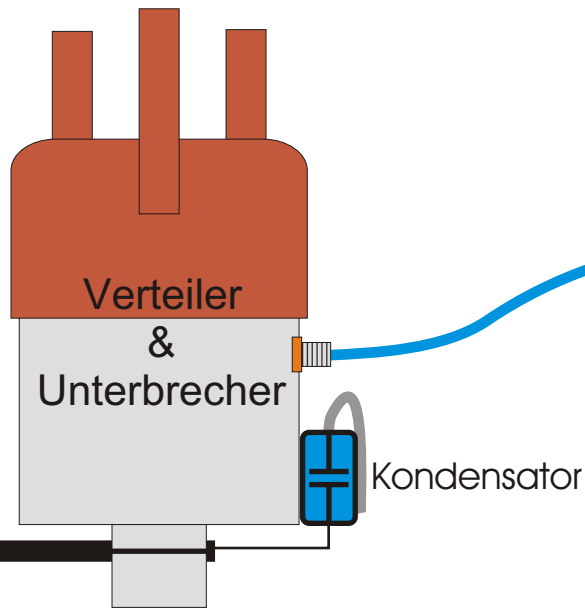
Das **braune Kabel** an Masse anschließen, also an das Chassis oder die Karosserie. Hierbei auf guten Kontakt achten.



Während der Montage die Batterie abklemmen!

Masse (Chassis, Karosserie)





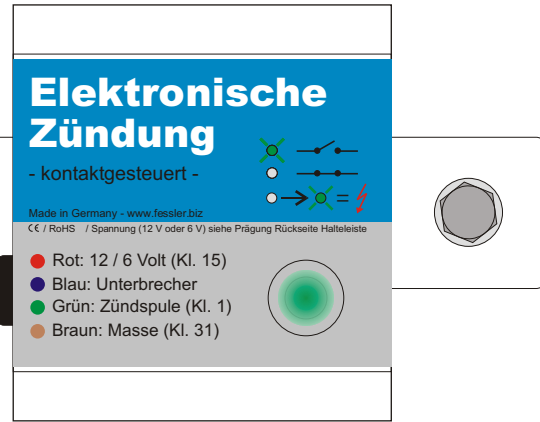
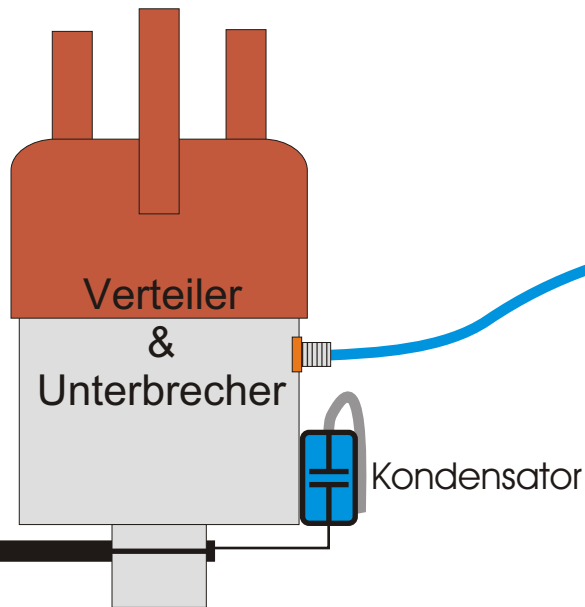
**Umbau-Schritt 7:**

(ohne Vorwiderstand an der Zündspule)

Das **rote Kabel** an "geschaltetes Plus" anschließen. Hier bietet sich z.B. die zweite Klemme (Klemme 15) der Zündspule an, wenn kein Vorwiderstand an der Zündspule verbaut ist.

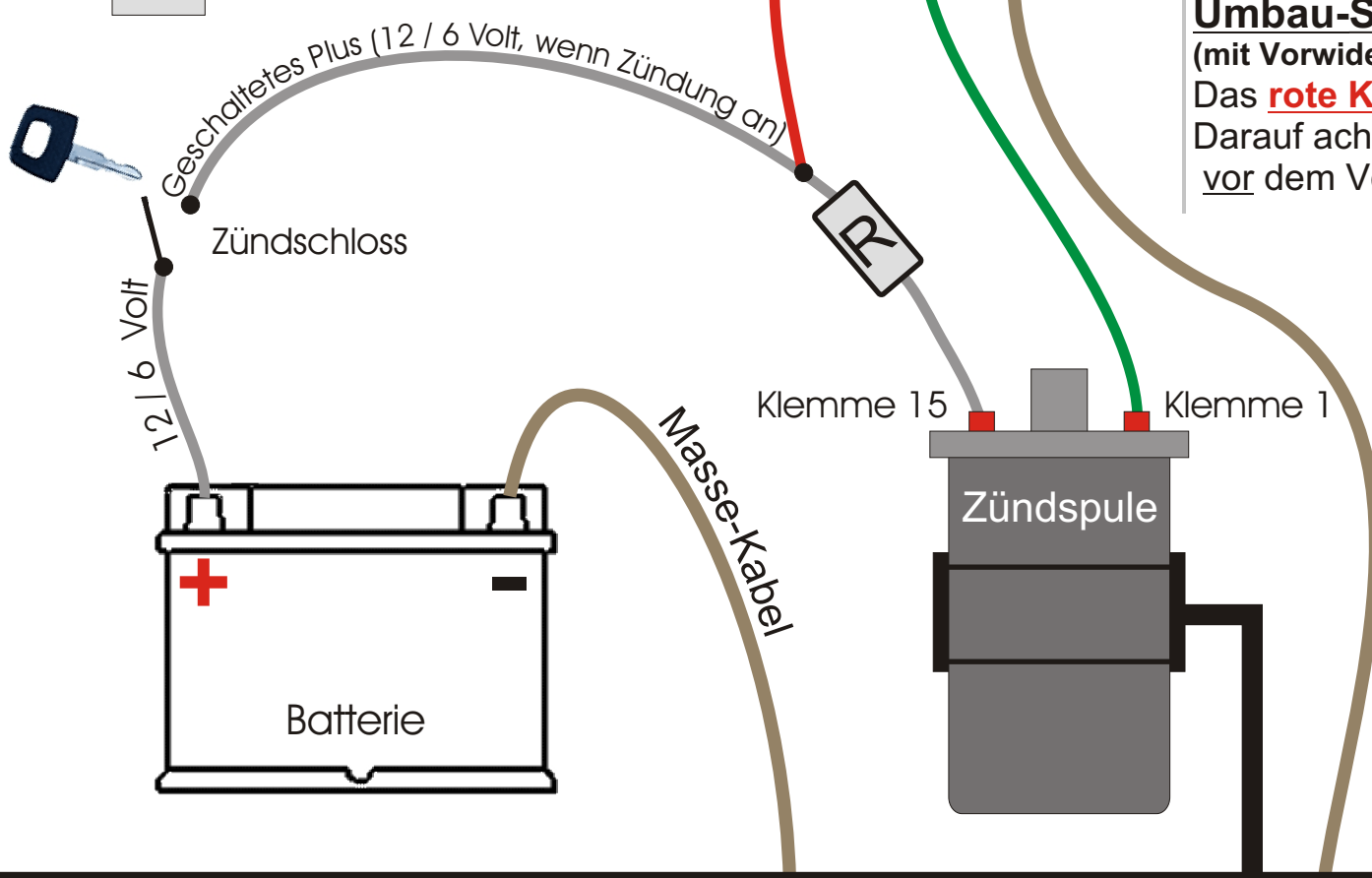
Alle Kabel nochmals prüfen und dann gute Fahrt!

Masse (Chassis, Karosserie)



**Umbau-Schritt 7:**  
(mit Vorwiderstand an der Zündspule)  
Das **rote Kabel** an "geschaltetes Plus" anschließen.  
Darauf achten, dass der Anschluß des roten Kabels vor dem Vorwiderstand erfolgt (siehe Zeichnung).

Alle Kabel nochmals prüfen  
und dann gute Fahrt!



## Kontrolle, Wartung und Pflege

Je nach Motor und dessen Zustand können Öldämpfe aus dem Motor und/oder Abrieb der Verteilerkappe den Unterbrecher verschmutzen. Mit einem kleinen fusselfreien Stofftuch, welches zwischen den Kontakten des Unterbrechers hindurchgezogen wird, lassen sich diese Verunreinigungen leicht beseitigen. Ggf. kann das Stofftuch noch mit etwas Waschbenzin, Verdünnung, Spiritus, ... getränkt werden.

Die Elektronik der Zündbox ist wartungsfrei. Für eine einwandfreie Funktion der Zündbox sind gute, nicht korrodierte Anschlußkontakte wichtig - insbesondere eine gute Masse.

Da die Zündbox mit dem Unterbrecher als Signalgeber arbeitet, ist die richtige Einstellung von Schließwinkel und Zündzeitpunkt wichtig. Wie die Einstellung erfolgt, entnehmen sie dem Wartungs- oder Reparaturhandbuch zu Ihrem Fahrzeug. Bei dieser Gelegenheit auch kontrollieren, ob noch ausreichend Fett auf dem Nocken ist, damit der Unterbrecher nicht "trocken" läuft. Auch muß die Zündzeitpunktverstellung durch die Fliehkraftverstellung richtig funktionieren. Hierbei auch bitte kontrollieren, ob der Schwamm unterhalb des Verteilerfingers noch mit genügend Öl getränkt ist.

Bitte versuchen Sie es zu vermeiden, bei stehendem Motor längere Zeit die Zündung eingeschaltet zu haben. Ist der Unterbrecher hierbei zufällig geschlossen, fließt durch die Zündspule und Zündbox permanent ein hoher Strom. Für Arbeiten, die eine eingeschaltete Zündung benötigen, deshalb möglichst darauf achten, dass der Unterbrecher hierbei geöffnet ist. Dies ist erkennbar an der grünen Lampe - diese leuchtet bei geöffnetem Unterbrecher (siehe auch Grafiken auf der nächsten Seite).

Ist die Zündbox im Motorraum verbaut, bitte darauf achten, dass sie bei einer Motorwäsche oder bei Arbeiten mit einem Hochdruckreiniger nicht vom Wasserstrahl getroffen wird.

---

## Zündzeitpunkt mit der grünen Lampe prüfen

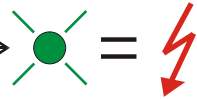
Eine sehr praktische Zusatzfunktion, welche die Zündbox bietet, ist die eingebaute grüne Lampe. Die Lampe zeigt den Schaltzustand des Unterbrechers an:



Lampe an = Unterbrecher offen = Kein Strom fließt durch die Zündspule.



Lampe aus = Unterbrecher geschlossen = Strom fließt durch die Zündspule.



Lampe wechselt von aus nach an = Zündfunke an der Zündkerze.

So kann der Zündzeitpunkt bei stehendem Motor geprüft und eingestellt werden.

Wie die Einstellung des Zündzeitpunktes an Ihrem Motor erfolgt und wo sich insbesondere die OT-Markierung befindet, entnehmen Sie dem Wartungs- oder Reparaturhandbuch zu Ihrem Fahrzeug.

CE

Ich bedanke mich für den Kauf der Zündbox und wünsche Ihnen viel Freude und schöne Fahrten mit Ihrem Oldtimer!

Beste Grüße

