

# Zündkerzenstecker m110/m116/117nml

**Post by "Trompka" of Dec 8th 2020, 11:07 pm**

Ich wollte heute für einen M116 einen Zündkerzenstecker bestellen. Weder von Bosch noch Beru noch lieferbar ☐☐

Evtl hat Mercedes noch welche für lustige Beträge aber das is ja dann auch endlich...

Wird alles immer bedrohlicher was die ET angeht find ich...

Viele Grüße

Markus

... Der jetzt nen m110 Kabelsatz zum "schlachten" bestellt hat

---

**Post by "kama92" of Dec 9th 2020, 7:33 am**

Hallo Markus,

Ich habe in der Firma schon seit geraumer Zeit damit begonnen, mir Einzelteile wie Kerzenstecker und Crimpstecker hinzulegen, damit ich bei Bedarf Zündkabel(Sätze) selber fertigen kann. Zum einen taugt der vorkonfigurierte Kram einfach nichts (auch wenn er von Bosch oder Beru kommt) und zum anderen gibt es die Sachen immer schlechter, da hast Du leider Recht.

Kürzlich brauchte ich Kerzenstecker vom Porsche 911/F-Modell. Das Stück kostet derzeit über 50,-EUR, aber wenigstens kann man die Dinger noch bestellen, allerdings nur Original von Porsche...

Traurig, traurig...

MfG

Maik

---

### **Post by “Trompka” of Dec 9th 2020, 8:53 am**

Genau deshalb hab ich mir die Sätze auch immer selbst gebaut. Dann stimmen auch die Längen und man muss die Kabel nicht einmal um den Block wickeln...

Vielleicht weiss ja noch jemand ne andere Quelle. Gab es da nicht nen recht ordentlichen polnischen Hersteller?

---

### **Post by “kama92” of Dec 9th 2020, 4:53 pm**

#### [Quote from Trompka](#)

Genau deshalb hab ich mir die Sätze auch immer selbst gebaut. Dann stimmen auch die Längen und man muss die Kabel nicht einmal um den Block wickeln...

Vielleicht weiss ja noch jemand ne andere Quelle. Gab es da nicht nen recht ordentlichen polnischen Hersteller?

Die originalen Stecker entsprechen ja eigentlich dem ZLE 134 von Beru. Stadd dessen könnte man doch die ZLE 120 verwenden, die haben auch 1K Entstörwiderstand und sind zumindest bei meinem Großhändler (Knoll) lieferbar...

Mein Problem mit den fertigen Zündleitungen war wiederholt nicht die abweichende Länge, sondern horrende Übergangswiderstände in den Bauteilen, so dass die betreffenden Zylinder praktisch nie vernünftig mitlaufen konnten. Seitdem habe ich mir anwöhnt, jede Zündleitung durchzumessen, auch wenn der Kram offensichtlich neu ist...

MfG

Maik

---

### **Post by “Volker450SL” of Dec 9th 2020, 6:03 pm**

Hallo Markus und Maik.

der 8-Zylinder in den 70ern hat normalerweise eine spezielle Keramik Version der Zündkerzenstecker, da der Motor so heiß wird an der Stelle. Das ist der WBAK 4/14/5 mit 5kOhm (entspricht MB A001564110) oder WBAK 4/14 mit 1 kOhm. Der ZLE 120 (1kOhm) und ZLE 134 (5kOhm) sind Universaltypen mti Holzschraube statt M3 Anschluss und haben die Keramik Isolation nicht. Für die 6-Zylinder wäre der ZLE 121 mit M3 Anschluss ohne Keramik der richtige.

Mit dem Holzschraubenanschluss habe ich persönlich keine guten Erfahrungen. Deshalb habe ich mir die sauteure Beru Crimpzange gekauft, und kann so auf die Zündleitungen die M3 Hülsen aufcrimpen. Die M3 Lösung kenne ich eigentlich als Standard bei MB bis Anfang der 80er.

---

### **Post by “Volker450SL” of Dec 9th 2020, 6:10 pm**

Und jetzt gerade habe ich mir mal einen ZEF 471 für den 450 und einen ZEF 406 Zündleitungssatz für den 350 von Beru angesehen. Was ist da drin?

ZLE 121 ohne Kermaik Isolation 🤔👎

---

### **Post by “Trompka” of Dec 9th 2020, 10:01 pm**

Und zle 121 ist nml Auch das Bosch-Pendant.

In den Sätzen aber noch verbaut. Total logisch...

Ich hätte den für nen 380sl gebraucht.

Hab jetzt mal zur Probe einen fürn M110 bei mb für 14.50 bestellt, mal sehn was da kommt.

Das mit den frühen m116 is interessant aber ich meine die gibts schon lang nimmer, oder?

Crimpzange von beru, selbstgebaute abisolierlehre, alles vorhanden...

Holzschraubenstecker gehn nur bei pvc kabeln...

Ich werde mal morven mit Teilenummern berichten...

Viele Grüße

Markus

---

### **Post by "Volker450SL" of Dec 10th 2020, 1:23 am**

Hallo Markus,

ich habe einen ZEF 471 für M4 Anschluss im 450 und einen ZEF 406 für DIN Anschluss im 350 hier liegen. Beide haben den Zündkerzenstecker ZLE 121 verbaut. Kosten tut der Satz ab ca. 110€. Kaufe Dir den, dann hast Du wenigstens die Zündkerzenstecker. Ich habe heute tatsächlich noch 8 Stk. WBAK 4/14/5 auf eBay von einem privaten Verkäufer gekauft.

Jetzt ist mir aufgefallen, dass am ZEF 406 die DIN Stecker an der Verteilerkappe gar nicht von Beru sind. Das ist irgendwas Namenloses ohne Nummer, dessen Gummis noch dazu zu eng ist und nur mit brachialer Gewalt auf die Verteilerkappe drauf und noch viel schlechter wieder runter geht. Der Anschluss ist auch nicht die M3 Hülse wie am Zündkerzenstecker sondern Sägezahn. Das bedeutet also, dass Beru selbst keine passenden Stecker mehr hat.

Jetzt bin ich die ganze Zeit am Recherchieren und stolpere über verschiedenste Widerstände der Zündkerzenstecker und der Stecker an der Verteilerkappe. Da gibt es alle möglichen

Varianten und nirgendwo steht, was wirklich richtig ist. Die Zündkerzenstecker der V8 haben wohl bis Energiekonzept 5kOhm und noch dazu Keramik Isolation. Ab Energiekonzept mit demTSZ-8 bis 85kommen dann 1kOhm Zündkerzenstecker immer noch mit Keramik Der Verteilerfinger ist klar mit 1 kOhm. Die Verteilerstecker gibt es mit keinem Widerstand oder 1 kOhm. Das muss ich noch recherchieren. Ich muss mal am 450SL mit dem Zündoszilloskop messen, was die unterschiedlichen Widerstände bewirken.

Auf jeden Fall eine interessante Frage. Die Lösung hilft uns aber nichts, wenn Beru die Stecker nicht mehr hat. Von Breimi habe ich nicht so viel Positives gehört.

---

### **Post by "kama92" of Dec 10th 2020, 12:01 pm**

Hallo Volker,

die Winkelstecker an den Beru Sätzen haben bei mir häufig Probleme gemacht, ich hatte da schon Übergangswiderstände von mehreren MOhm bis unendlich, die Dinger sind einfach Schrott.

Wir bauen die Kabelsätze auch lieber selber, entstört wird am Verteilerfinger durch selbigen und an den Kerzensteckern. Ich hatte in der Folge noch nie Sorgen mit Störungen im Radioempfang o.ä.. Bei einigen Fahrzeugen sind die Verteilerfinger nicht entstört (bei vielen Engländern der Fall), dann kommt zwischen Verteilerkappe und Zündspule noch ein Zwischenstück zur Entstörung rein (VES 105, VES 107 o.ä, je nach Bedarf), fertig ist die Laube.

Ich muss am Wochenende direkt mal die Kerzenstecker an meinem 4,5er untersuchen. Ich fahre seit über 10 Jahren einen fertig gekauften Bosch-Zündkabelsatz ohne Probleme.

MfG

Maik

---

### **Post by "Volker450SL" of Dec 10th 2020, 12:56 pm**

Hallo Maik,

ich habe noch in der Teileinformation und bei Beru gestöbert. Der Beru ZEF 406 mit den unsäglichen DIN Verteilersteckern hat 1 kOhm an den Verteilersteckern. Der Beru ZEF 471 hat die GO 3 Stecker, die ich nicht ab bekomme (sollen eigentlich mit Holzschraube sein) und keinen Widerstand. Laut Teileinformation sollte ein Auto bis Energiekonzept wohl eine Leitung von der Zündspule zum Verteiler mit 1 kOhm haben. Aber dann vom Verteiler zu den Zündkerzen an den Verteilersteckern keinen Widerstand. Dafür dann 5kOhm Zündkerzenstecker.

Beide Beru Zündkabelsätze würden das also nicht erfüllen. Denn der 471 hat 0kOhm von ZS an ZV, der 406 hat überall 1 kOhm. Natürlich hat der Zündkerzenstecker in allen Fällen die falschen 1kOhm. Kurze Zeit gab es dann wohl die gekrümmten Zündkerzenstecker, zu denen ich nichts gefunden habe. Die wurden dann durch den WBAK 4/14 mit 1 kOhm (Kermaik Pendant des ZLE 121) ab Energiekonzept ersetzt. Welche Stecker ab Energiekonzept am Verteiler zu sein haben, muss ich noch heraus finden.

Und interessant wird dann im Frühjahr die Vergleichsmessung am Zündoszilloskop. Was ich noch bei Bosch gelesen habe, ist, dass mindestens 2 kOhm Last an der Zündspule hängen müssen, damit das Zündschaltgerät nicht in die Knie geht. Das führen die bei Tests der Zündspule mit einer Funkenstrecke auf und sie nehmen dann ein 5kOhm Widerstand dafür.

Mal gespannt, was Markus für Bosch Nummern und Widerstände aufführt. Ein Thema ganz nach meinem Geschmack.

---

### **Post by "Beule" of Dec 10th 2020, 4:34 pm**

bzzzzzssssss..... Plopp..... Kopfrauch!

Ahoi

Ich verstehe, wenn überhaupt, mal gar nichts, von dem worüber Ihr redet. Das liegt aber daran, daß ich nicht in der Materie drin bin. Wird anderen Lesern genauso gehen, oder?

Könnt Ihr am Ende Eures Brainstorming ggf. eine Laien-Info dazu bereitstellen, bitte. Sogas wie: Wenn Du einen Motor XYZ hast, dann nimm statt der Bei-MB-nml.-Teile folgendes....

Ich bin immer wieder fasziniert, welche Technik sich in den Autos verbirgt und warum. Hätte z.B. gedacht: Kabel ist Kabel und die Unterschiede liegen nur in der Länge und Form der Stecker.

Wow! Respekt zu soviel Hintergrund

Beule

---

### **Post by "kama92" of Dec 13th 2020, 12:36 pm**

Ich habe mir gerade meinen 10 Jahre alten Zündkabelsatz von Bosch näher angesehen. Bei den Kerzensteckern handelt es sich um Bosch 0356301022, also das 1:1 Pendant zu den ZLE 120 von Beru. Es handelt sich um Metallstecker 1KOhm, ohne zusätzliche Keramik o.ä.. Sonstige Stecker gibt es gar nicht, die 90° Winkel werden am Zündverteiler durch entsprechend gefertigte Winkelhülsen aus Gummi realisiert, so wie bei vielen US-Cars üblich, die Kontakte sind direkt am Kabel vercrimpt. Die Zündkabel werden also am Verteiler durch die 90° Hülsen geführt und dann direkt gesteckt.

Diesen Satz fahre ich wie gesagt seit etwas mehr als 10 Jahren problemlos.

MfG

Maik