Anspringen erst bei Loslassen des Zündschlüssels

Post by “nordhorst” of Jun 13th 2022, 1:44 pm

Moin zusammen,

es wurde hier schonmal irgendwo erklärt, finde es aber nicht mehr wieder, daher:

Was ist der Grund für schlechten Warmstart in Kombination mit einem Anspringen (nach etwas Orgeln) erst im Moment des Loslassen des Zündschlüssels?

Was war das noch, eine schlappe Batterie, oder eine Macke in der Zündspule, oder... ?

Danke für´s auf die Sprünge helfen,

Lutz

P.S.: betroffener Patient ist meine Flosse

Post by “Breiti” of Jun 13th 2022, 2:03 pm

Wird der Vorwiederstand der Zündspule bei deinem Auto beim Starten überbrückt und wenn ja, funktioniert das?

Welches Auto, welcher Motor?

Breiti

Post by “nordhorst” of Jun 13th 2022, 2:10 pm

Keine Ahnung!

W112, M189.986 (170PS)

Post by “Wuff_6.3” of Jun 13th 2022, 2:47 pm

Genau wie Breiti sagt. Die Zündung bekommt beim Starten vollen Saft, dh der Vorwiderstand wird überbrückt. Danach läuft die Spannung über denselben. Wenn der Kontaktprobleme hat (Kabel korrodiert, innen defekt , ..) dann kommt es zu solchen Probs. Einfach eine 12V 5W Prüflampe an Zündspule Kontakt 1 (+) dann sieht man was Sache ist. Alternativ ein Voltmeter, aber die Prüflampe gibt die besserenoptische Indikation.

Lutz, startest du warm mit Halbgas, oder? Sonst säuft der Motor ab.

Tom

Post by “Pagoden-Ulli” of Jun 13th 2022, 2:48 pm

Hallo, Lutz,

Zündanlassschalter ok? Mal bei Zündung an am Schlüssel kippeln und schauen, ob dann ggf. auch die Kontrolllämpchen zeitweise ausgehen.

Gruß

Ulli

Post by “winfried” of Jun 13th 2022, 3:30 pm

Hallo Lutz

Bei Warmstartproblemen würde ich die Batterie erstmal ausschließen. Die muss beim Kaltstart sehr viel mehr leisten.

Die Zündspule hingegen kann bei einem Defekt, bevor sie abnippelt, während der Fahrt heiß werden und evtl. zu Startschwierigkeiten führen.

Da der Motor warm startet, wenn Du den Zündschlüssel loslässt, tippe ich auch auf den Zündanlassschalter. Seltsam aber, dass der nur im Warmzustand ausfällt.

Post by “nordhorst” of Jun 13th 2022, 4:29 pm

> Quote from winfried
>
> Hallo Lutz
>
> Da der Motor warm startet, wenn Du den Zündschlüssel loslässt, tippe ich auch auf den Zündanlassschalter. Seltsam aber, dass der nur im Warmzustand ausfällt.

Ja eben, beim Kaltstart habe ich derlei Probleme nicht.

Bei Warm-/Heißstart dagegen orgele ich einige Sekunden, gebe dabei Halb-/Vollgas (und pumpe, auch wenn das eigentlich sinnlos ist; einfach alte Gewohnheit...) bis er sich dann irgendwann schleppend entzündet, und wenn ich dann loslasse, springt er endgültig an.

Ich lasse auch immer, ob kalt oder warm, zunächst 10-15 Sekunden die Spritpumpe laufen, bevor ich den Schlüssel drehe.

Post by “winfried” of Jun 13th 2022, 4:56 pm

Falls im Regal, andere Zündspzle testen

Post by “nordhorst” of Jun 13th 2022, 5:03 pm

Hobinet.

Kann man die irgendwie testen? Also, auch wenn man Elektrolegasthenie hat?

Post by “RoterBaron” of Jun 13th 2022, 5:59 pm

Ich hätte auch erst auf die Startanhebung, durch by-pass des einen oder einen der beide Vorwiderstände getippt.

Testen von Zündspulen mit Laienmitteln bedingt möglich

Miss mal im kalten und warmen Zustand der Spule die Widersände der Primär und der Sekundärspule.
Sie sollten sich nicht groß ändern bei Temperaturänderung.

Post by “Insulaner” of Jun 13th 2022, 6:00 pm

Hallo Lutz,

> Quote from nordhorst
>
> Kann man die irgendwie testen? Also, auch wenn man Elektrolegasthenie hat?

Nein. Qualitativ vielleicht aber nicht quantitativ (was im vorliegenden Fall wichtig wäre).

Hast Du die Sache in Beitrag #2 schon geprüft? Bevor das nicht gemacht ist würde ich erst mal keine Teiletauschaktion starten (die jedoch trotzdem kurzzeitig Besserung bringen kann). Voltmeter hinter dem Widerstand anschließen (d.h. an der Spule) und beim Start beobachten. Zweites Voltmeter das gleichzeitig die Batteriespannung misst wäre hilfreich; kannst das aber in einem zweiten Startvorgang kurz davor oder danach machen.

Viele Grüße,

Hagen

.

Post by “Insulaner” of Jun 13th 2022, 6:05 pm

> Quote from RoterBaron
>
> Miss mal im kalten und warmen Zustand der Spule die Widersände der Primär und der Sekundärspule.
> Sie sollten sich nicht groß ändern bei Temperaturänderung.

"groß" ist natürlich ein dehnbarer Begriff.

Der Widerstand ändert sich 0,4% pro Kelvin was meiner unmaßgeblichen Meinung nach eine Menge Holz ist. Bei heißem Motorraum mit 60C sind das dann 16% mehr als bei 20C. Wenn dann die Widerstandsüberbrückung nicht geht kann das schon sein dass der Zündfunke marginal zu schwach ist (entspricht 30% weniger Zündenergie in der Spule).

Post by “RoterBaron” of Jun 13th 2022, 6:23 pm

Meine Spule wird handwarm und ist weiitweg von 60 Grad auch nach längerer Fahrt.
Kann bei anderen Spulen in Verbindung mit anderen Rahmenbedingungen anders sein.

Gut zu wissen wäre, dass er nicht gegen Null geht.

Post by “winfried” of Jun 13th 2022, 6:39 pm

> Quote from nordhorst
>
> Hobinet.
>
> Kann man die irgendwie testen? Also, auch wenn man Elektrolegasthenie hat?

ich kann Dir eine schicken

Post by “RoterBaron” of Jun 13th 2022, 6:44 pm

> Quote from winfried
>
> ich kann Dir eine schicken

welche brauche er denn?

Ich habe 2 grüne Bosch auf Halde liegen.
Zum testen kann ich die ebenso versenden.

Post by “winfried” of Jun 13th 2022, 6:48 pm

Ich meine, dass defekte Widerstände bei Kalt- und Warmstart die gleichen Probleme machen würden

Ebenfalls wenn etwas an der Überbrückung faul wäre

Ebenfalls wenn es der Zündanlassschalter wäre

Du kannst die Zündspule auch mit Daumen und Zeigefinger messen. Wird die Zündspule bei Betriebstemperatur des Motors so heiss, das es weh tut, lohnt der Test mit einer anderen Zündspule.

Post by “winfried” of Jun 13th 2022, 6:49 pm

Ich habe eine die erprobtermassen im 300er funktioniert stets im Kofferraum. Sag Bescheid Lutz.

Post by “Insulaner” of Jun 13th 2022, 6:50 pm

Hallo Michael,

> Quote from RoterBaron
>
> Meine Spule wird handwarm und ist weiitweg von 60 Grad auch nach längerer Fahrt.
> Kann bei anderen Spulen in Verbindung mit anderen Rahmenbedingungen anders sein.

ich kenne 6 Zylinder Flossen auch nicht und weiß nicht wo die Spule montiert ist aber ich kann mir schon vorstellen dass es Im Motorraum nach Abstellen des Fahrzeuges mit heißem Motor (100C) im Sommer nach einigen Minuten durchaus ziemlich warm wird. War auch nur als Beispiel gedacht.

Lutz schrieb (schrub, schreibte...) ja dass der Motor erst richtig läuft wenn er den Zündschlüssel loslässt; d.h. die Batteriespannung zwecks fehlendem Anlasserstrom hochgeht. Also scheint schon etwas grenzwertig zu sein und Tausch von Komponenten ohne schlüssige Diagnose kann dann zwar kurzfristig Abhilfe bringen aber ggf. das Problem nur verdecken.

Viele Grüße,

Hagen

.

Post by “Wuff_6.3” of Jun 13th 2022, 6:53 pm

Klingt wirklich nach fehlender Startspannungsanhebung.

Post by “winfried” of Jun 13th 2022, 6:59 pm

> Quote from Wuff_6.3
>
> Klingt wirklich nach fehlender Startspannungsanhebung.

aber wieso nur wenn der Motor warm ist? Das macht mich stutzig.

Post by “RoterBaron” of Jun 13th 2022, 7:07 pm

ja und das anspringen beim loslassen.
Da wird ja die Startanhebung wieder abgesenkt.
Dennoch, anschauen lohnt.

Post by “kama92” of Jun 13th 2022, 9:00 pm

Ich tippe aufs Zündschloss. Einfacher Test: Überbrückungskabel mit zwei Krokoklemmen bauen, dann Auto warm fahren. Wenn der Wagen richtig heiß ist, macht ein Helfer die Haube auf und legt mit Hilfe des Kabels eine Brücke zwischen Batterie + und Klemme 15 an der Zündspule. Springt der Motor zuverlässig an (mehrmals probieren), dann bricht während des Startvorganges die Spannung an der Zündspule zusammen, was wahrscheinlich am Zündschloss liegt. Zündspule glaube ich nicht, wenn das Teil schon beim starten zickt, läuft der Wagen in der Folge auch nicht vernünftig.

Meine Spule wird während der Fahrt übrigens so heiß, das man sie nicht mehr anfassen kann, war schon immer so, Konfiguration in Verbindung mit dem Vorwiderstand ist korrekt, Startanhebung ist deaktiviert, der Wagen startet trotzdem kalt und warm problemlos.

Mit freundlichen Grüßen

Maik.

Post by “winfried” of Jun 13th 2022, 9:26 pm

Hallo Maik

ich weiß, dass Du ein Fuchs bist, aber müsste der Fehler (Zündanlassschalter) dann nicht auch im kalten Zustand da sein?

Doch wenn es sich so rausstellen sollte, Lutz, hast Du so einen Schalter? Wenn nein, an den alten Bäumen müsste ja noch einer hängen?

Post by “kama92” of Jun 14th 2022, 6:27 am

> Quote from winfried

> Hallo Maik
>
> ich weiß, dass Du ein Fuchs bist, aber müsste der Fehler (Zündanlassschalter) dann nicht auch im kalten Zustand da sein?
>
> Doch wenn es sich so rausstellen sollte, Lutz, hast Du so einen Schalter? Wenn nein, an den alten Bäumen müsste ja noch einer hängen?

Moin Winfried,

deshalb ist es nur ein Tipp, 100%ig sicher bin ich nicht.

Warum nur warm? Elektrik verursacht manchmal die seltsamsten Fehler. Durchaus möglich, dass es durch Erwärmung erst zu Kontaktproblemen kommt.

Aber wie dem auch sei, die von mir genannte Prüfung ist schnell und einfach durchzuführen.

Und wenn die Prüfung ergibt, dass es nicht an der Spannungsversorgung der Spule liegt, dann geht die Fehlersuche weiter.

Mit freundlichen Grüßen

Maik.

Post by “winfried” of Jun 14th 2022, 7:16 am

Sollte sich der Zündanlassschalter als Übeltäter herausstellen, könnte man versuchen, diesen ohne Zündschloss zu wechseln. Der ist hinten am Zündschloss angeschraubt. Alles eng dahinten, aber vermutlich ist es einfacher diesen zu wechseln als das Schloss auszubauen. Von berufener Seite hab ich gehört, dass das mit dem Lenkradschloss und der Lenksäule eine Sch….arbeit ist.

Hallo Lutz

Ich schicke Dir jetzt mal den Inhalt meines W112-Notfallkoffers. Dann hast Du schon mal einiges, was beim späteren Verlauf der Diagnosen hier im Forum hilfreich sein kann. Dein komplettes Zündschloss mit Schalter lege ich auch bei.

Post by “Wuff_6.3” of Jun 14th 2022, 8:24 am

Vielleicht geben wir dem Themenstarter nun erstmal Zeit, die ganzen 25 Posts zu lesen und systematisch abzuarbeiten 😉

Post by “Breiti” of Jun 14th 2022, 8:33 am

> Quote from Wuff_6.3
>
> Klingt wirklich nach fehlender Startspannungsanhebung.

Was schreib ich denn?

Ich glaube ich werd hier ignoriert..... 😭

Hab ich mich falsch ausgedrückt?

Warum Zündspulen tauschen und was weiss ich noch alles, wenn man erst mal das wahrscheinlichste ausschliessen sollte?

Breiti

Post by “Wuff_6.3” of Jun 14th 2022, 8:36 am

> Quote from Wuff_6.3
>
> Vielleicht geben wir dem Themenstarter nun erstmal Zeit, die ganzen 25 Posts zu lesen und systematisch abzuarbeiten

26 Posts.

Breiti Zum Thema ist schon alles gesagt, nur noch nicht von jedem ;

Post by “Breiti” of Jun 14th 2022, 9:10 am

> Quote from nordhorst
>
> Keine Ahnung!
>
> W112, M189.986 (170PS)

ich finde leider auf die schnelle keinen Schaltplan aber hier ein anderer zum erklären.

Klemm dieses 2. Kabel an dem Vorwiederstand ab und messe dort die Spannung während drinnen jemand versucht zu starten.

Kommt da 12 Volt +/- an, dann ist es nicht die Startanhebung. und das Problem liegt wo anders.

Kommt dort keine Spannung an während des anlassen, dann Kabel durchmessen bis zum Anlassschalter.

Viel Erfolg wünscht Breiti

Post by “Insulaner” of Jun 14th 2022, 9:20 am

Hallo Breiti,

> Quote from Breiti
>
> Was schreib ich denn?
>
> Ich glaube ich werd hier ignoriert.....
>
> Hab ich mich falsch ausgedrückt?

es gibt zwei Arten von Schraubern: die einen machen eine systematische und zielgerichtete Fehlerdiagnose und tauschen oder reparieren dann das defekte Teil und die anderen starten eine Teiletauschaktion. Beide Methoden können durchaus zum Ziel führen wobei die letztere richtig interessant werden kann wenn Gebrauchtteile verwendet werden die auch defekt sind (habe ich mal im Werk Sindelfingen live erleben dürfen).

Wenn der fehlersuchende Schrauber und der ratgebende Schrauber nicht in der gleichen Gruppe sind dann sieht das aus als ob man aneinander vorbei redet. Man hält sich dann besser raus.

Viele Grüße,

Hagen

.

Post by “nordhorst” of Jun 14th 2022, 9:23 am

Moin zusammen,

erstmal herzlichen Dank für die rege Anteilnahme, da ist ja einiges an Ansätzen zusammengekommen!

winfried: bitte noch nichts verschicken, ich habe noch ein neues 112er-Zündschloss im Regal liegen.

Ich verstehe das also richtig: wenn der Vorwiderstand ´ne Macke hat, die sich womöglich wg. Ausdehnung o.ä. erst bei bestimmter Temperatur bemerkbar macht, dann führt das mit einiger Wahrscheinlichkeit zum von mir beschriebenen Problem?

OK, dann werde ich mich zuerst damit beschäftigen. Entweder tausche ich ihn direkt aus (0,9 Ohm, oder? Evtl. habe ich noch einen neuen herumliegen), oder führe den Prüflampentest durch. Mal sehen ob ich sowas herumliegen hab...

@Wuff: kannst Du mir E-Deppen nochmal genau beschreiben, wie der Test auszusehen hat, also wo ich anklemme, wo ich reinpiekse, und zu welchem Zeitpunkt (beim Starten = Helfer nötig?), besten Dank! Habe einen Heidenrespekt vor Strom an sich, und vor Zündstrom erst recht...

Ein Multimeter habe ich zwar, gehe damit allerdings genauso routiniert um wie James Bond mit Atombomben in Fort Knox, falls ihr versteht was ich meine...

Und auf Schaltpläne starre ich mit derselben Faszination wie auf Steintafeln mit aztekischen Inschriften. Wunderschön, geheimnisvoll - aber für mich nicht zu deuten.

Ja, ich weiß, Elektrik ist pure Logik.

Trotzdem nicht meine Welt.

Beste Grüße,

Lutz, in gemeiner Mission

Post by “winfried” of Jun 14th 2022, 10:53 am

Hallo Lutz

Tom kann Dur das sicher gut erklären. Den Test, den Maik angeregt hat habe ich Dir als Video am Beispiel meines M189 gemailt

---

Post by “Wuff_6.3” of Jun 14th 2022, 1:56 pm

> Quote from nordhorst
>
> @Wuff: kannst Du mir E-Deppen nochmal genau beschreiben, wie der Test auszusehen hat, also wo ich anklemme, wo ich reinpiekse, und zu welchem Zeitpunkt (beim Starten = Helfer nötig?), besten Dank! Habe einen Heidenrespekt vor Strom an sich, und vor Zündstrom erst recht...

Hi Lutz,

Prüflampe an rechten Kontakt an der Zündpule (den der vom Vorwiderstand kommt), andere Seite der Lampe an Masse. Evtl. parallel dazu ein Voltmeter.

Zündung aus: 0 Volt, Lampe aus

Zündung an: Lampe muss etwas dunkel leuchten (Voltmeter ca 9V), kann aber auch hell sein (12V), je nachdem wie der Verteiler steht.

Anlassen: Lampe darf nicht erheblich dunkler werden, weil sie jetzt Betteriespannung direkt von der Startanhebung bekommt. Sollte sie dunkler werden, ist die Startanhebung defekt und dann

wäre, wie von Winfried vorgeschlagen, das Zündschloss verdächtig.

VG

Wuff

Post by “Insulaner” of Jun 14th 2022, 2:30 pm

Hallo Lutz,

> Quote from nordhorst
>
> Ich verstehe das also richtig: wenn der Vorwiderstand ´ne Macke hat, die sich womöglich wg. Ausdehnung o.ä. erst bei bestimmter Temperatur bemerkbar macht, dann führt das mit einiger Wahrscheinlichkeit zum von mir beschriebenen Problem?

jein...

Die Zündspule ist über den Vorwiderstand an der Batterie angeschlossen. Dieser Widerstand reduziert den Strom so dass die Spule im Dauerbetrieb nicht zu heiß wird. Beim Starten will man aber mehr Strom zwecks stärkerem Funken und schließt dabei den Widerstand kurz. Dies wird über einen Kontakt an Deinem Anlasser gemacht. Wenn jetzt mit der Verkabelung was nicht stimmt dann fehlt diese "Startanreicherung" und er springt schlechter an.

Wenn der Vorwiderstand kaputt ist hat er praktisch immer keinen Durchgang mehr, dann zündet der Motor nur solange Du den Anlasser betätigst; also genau anders herum wie Du den Fehler beschreibst.

Und benutze bitte beim Messen das Mulitmeter. Der Minus an Batterie-Minus und der Plus an die Messstelle. Bereich 20V Gleichspannung. Dann kann z.B. jemand anderes die Werte mit seinem Auto vergleichen. James Bond ist übrigens sehr gut mit Atombomben; zumindest in den Filmen an die ich mich entsinne (der mit dem schwarzen Russen-W108 auf Felgen).

Hast Du eigentlich einen Fettzugmagneten zum Starten an Deiner Einspritzpumpe?

Viele Grüße,

Hagen

.

Post by “winfried” of Jun 14th 2022, 3:34 pm

Ohne Lutz jetzt beleidigen zu wollen

Ihr müsst das im

„SENDUNG FÜR DIE MAUS MODUS“

erklären.

Post by “Breiti” of Jun 14th 2022, 3:53 pm

> Quote from winfried
>
> Ohne Lutz jetzt beleidigen zu wollen
>
> Ihr müsst das im
>
> „SENDUNG FÜR DIE MAUS MODUS“
>
> erklären.

Erklärt hatte ich es schon, aber dann kam die Forderung, dass <Tom> es nochmal erklären soll.

Wahrscheinlich war meine Erklärung nicht genug "für die Maus"

Kabel abklemmen, starten, kommt Strom beim starten was anderes kaputt, kommt kein Strom, Kabel zum Zündschloss kaputt, oder (falls vorhanden) Startanhebungs Relais.

Warum sollte das Zündschloss selbst kaputt sein? Das Kabel für die Startanhebung oder (falls vorhanden) Startanhebungs Relais bekommen vom Anlasserkontakt 50 die Spannung.

Es gibt kein extra Kontakt für Startanhebung. Anschluss 50. fertig

Breiti

Post by “Insulaner” of Jun 14th 2022, 3:59 pm

> Quote from winfried
>
> Ihr müsst das im
> „SENDUNG FÜR DIE MAUS MODUS“
> erklären.

uuppsss... ich dachte das hätte ich gemacht...

Post by “nordhorst” of Jun 14th 2022, 5:13 pm

> Quote from Wuff_6.3
>
> Hi Lutz,
>
> Prüflampe an rechten Kontakt an der Zündpule (den der vom Vorwiderstand kommt), andere Seite der Lampe an Masse. Evtl. parallel dazu ein Voltmeter.

> Zündung aus: 0 Volt, Lampe aus
>
> Zündung an: Lampe muss etwas dunkel leuchten (Voltmeter ca 9V), kann aber auch hell sein (12V), je nachdem wie der Verteiler steht.
>
> Anlassen: Lampe darf nicht erheblich dunkler werden, weil sie jetzt Betteriespannung direkt von der Startanhebung bekommt. Sollte sie dunkler werden, ist die Startanhebung defekt und dann wäre, wie von Winfried vorgeschlagen, das Zündschloss verdächtig.
>
> VG
>
> Wuff
>
> Display More

Danke, Tom! 👍

Post by “nordhorst” of Jun 14th 2022, 5:20 pm

> Quote from Insulaner
>
> Hallo Lutz,
>
> jein...
>
> Die Zündspule ist über den Vorwiderstand an der Batterie angeschlossen. Dieser Widerstand reduziert den Strom so dass die Spule im Dauerbetrieb nicht zu heiß wird. Beim Starten will man aber mehr Strom zwecks stärkerem Funken und schließt dabei den Widerstand kurz. Dies wird über einen Kontakt an Deinem Anlasser gemacht. Wenn jetzt mit der Verkabelung was nicht stimmt dann fehlt diese "Startanreicherung" und er springt schlechter an.
>
> Wenn der Vorwiderstand kaputt ist hat er praktisch immer keinen Durchgang mehr, dann zündet der Motor nur solange Du den Anlasser betätigst; also genau anders herum wie Du den Fehler beschreibst.

> Und benutze bitte beim Messen das Mulitmeter. Der Minus an Batterie-Minus und der Plus an die Messstelle. Bereich 20V Gleichspannung. Dann kann z.B. jemand anderes die Werte mit seinem Auto vergleichen. James Bond ist übrigens sehr gut mit Atombomben; zumindest in den Filmen an die ich mich entsinne (der mit dem schwarzen Russen-W108 auf Felgen).
>
> Hast Du eigentlich einen Fettzugmagneten zum Starten an Deiner Einspritzpumpe?
>
> Viele Grüße,
>
> Hagen
>
> .
>
> Display More

Danke Hagen, der Sinn/Funktion der Anhebung ist mir grundsätzlich eingängig.

Vorwiderstand also doch unverdächtig, da sonst gegenteiliges Fehlerbild.

Messen mit Multimeter, na gut. Also Helfer notwendig, ok.

Nein, 007 hat sich in Goldfinger (deshalb der Fort Knox-Hinweis) diesbezüglich alles andere als souverän gezeigt.

Fettzugmagnet? Ja, hat sie (el. Startmagnet). Ich habe auch ´ne rote Zündspule. Und ´ne Pertronix. Für Kurzweil ist also gesorgt.

Post by “nordhorst” of Jun 14th 2022, 5:21 pm

> Quote from winfried

> Ohne Lutz jetzt beleidigen zu wollen
>
> Ihr müsst das im
>
> „SENDUNG FÜR DIE MAUS MODUS“
>
> erklären.

FRECHHEIT!

Aber in Sachen Elektrik leider korrekt.

Post by “nordhorst” of Jun 14th 2022, 5:23 pm

> Quote from Insulaner
>
> uuppsss... ich dachte das hätte ich gemacht...

Nein.

Aber so ist das halt, wenn Spezis Dinge erklären (wollen), die sie für selbstverständlich halten. Sie vergessen die Hälfte, nämlich das -eben selbstverständliche- Drumherum, zu erwähnen...

Post by “Insulaner” of Jun 14th 2022, 5:25 pm

Hallo Lutz,

> Quote from nordhorst
>
> Und ´**ne Pertronix**. Für Kurzweil ist also gesorgt.

ist dieses kleine aber nichtsdestotrotz wichtige Detail Deiner Zündanlage in diesem Fred schon erwähnt worden?

Viele Grüße,

Hagen

.

Post by “nordhorst” of Jun 14th 2022, 5:25 pm

> Quote from Breiti
>
> Erklärt hatte ich es schon, aber dann kam die Forderung, dass <Tom> es nochmal erklären soll.
>
> Wahrscheinlich war meine Erklärung nicht genug "für die Maus"
>
> Kabel abklemmen, starten, kommt Strom beim starten was anderes kaputt, kommt kein Strom, Kabel zum Zündschloss kaputt, oder (falls vorhanden) Startanhebungs Relais.

Dito (#41, s.o.).

Post by “nordhorst” of Jun 14th 2022, 5:28 pm

> Quote from Insulaner
>
> Hallo Lutz,
>
> ist dieses kleine aber nichtsdestotrotz wichtige Detail Deiner Zündanlage in diesem Fred schon erwähnt worden?

> Viele Grüße,
>
> Hagen
>
> .
>
> Display More

Nu werd´ mal nicht kleinlich...

Post by “Insulaner” of Jun 14th 2022, 5:53 pm

> Quote from nordhorst
>
> Nu werd´ mal nicht kleinlich...

nun ja, und was lese ich da in #41?

> Quote from nordhorst
>
> Aber so ist das halt, wenn Spezis Dinge erklären (wollen), die sie für selbstverständlich halten. Sie vergessen die Hälfte, nämlich das -eben selbstverständliche- Drumherum, zu erwähnen...

Ich glaube Du hast ebenfalls vergessen das -eben selbstverständliche- Drumherum zu erwähnen

Wie Du siehst erfordern Ferndiagnosen Disziplin auf beiden Seiten.

Post by “Beule” of Jun 14th 2022, 7:01 pm

> Quote from Insulaner

> Wie Du siehst erfordern Ferndiagnosen Disziplin auf beiden Seiten.

Und genau darum ist Telemedizin auch so eine heikle Sache....

Post by “nordhorst” of Jun 14th 2022, 8:15 pm

> Quote from Insulaner
>
> nun ja, und was lese ich da in #41?
>
> Ich glaube Du hast ebenfalls vergessen das -eben selbstverständliche- Drumherum zu erwähnen
>
> Wie Du siehst erfordern Ferndiagnosen Disziplin auf beiden Seiten.

Wer ahnt denn auch, dass Du das nicht weißt!? Habbich doch in den letzten 13 Jahren bei jeder Gelegenheit hier erwähnt (und bestimmt auch auf meiner Heimseite), dass ich zufriedener Pertronixer bin.

Aber lassen wir das. Ich hab den Kaffe für heute eh auf. Es gibt halt Tage, an denen hätte man gar nicht aufstehen sollen...

Heute Morgen war ich noch nichtmal vollständig angezogen, als mich das innerfamiliäre Weibsvolk lautstark zur wilden Hatz in den Garten befahl, um Freddie, den ausgebüxten Schlappohrhasen, zu packen und ins Gehege zurück zu bugsieren.

Nachdem ich mich dann hier den ganzen Tag über von euch mehr oder weniger direkt beleidigen lassen musste, fuhr ich feierabends heim um sogleich zu kontrollieren, welche Zündspule bzw. ob der dazu passende Vorwiderstand in der Flosse steckt. Dem ist immerhin so: rote Spule mit 1,8-Ohm-Vorwiderstand, OK. Um das feststellen zu können, musste ich mich allerdings unerfreulich tief bücken, denn wie ich beim Öffnen des Tores zu meinem großen Verdruss feststellen durfte, hatte sich die Flosse seit meiner Rückkehr aus Bockhorn (Samstagabend) wohl in der irrigen (aber nicht ganz von der Hand zu weisenden) Annahme, für

dieses Jahr nicht mehr raus zu müssen, behaglich auf dem Bauch gelegt. Na super!

DAS SCHLIMMSTE war aber, dass ich auf dem Heimweg noch schnell Getränke für den anstehenden Feiertag einkaufte, und mir beim Ausladen auf dem Weg zur Haustür von einem Sixpack der Papphenkel abriss und 5 Flaschen wertvollen Gebräus in 12 Scherben und 13 Mio. Mikrosplittern auf dem pflastergefurchten Boden zerplatzten.

Die 6. Flasche werde ich jetzt gleich ebenfalls, jedoch bestimmungsgemäß vernichten, und dann am besten ins Bett gehen, bevor das Schicksal ein weiteres Mal anklopft.

Und dann, wenn ich irgandwann wieder Lust habe, werde ich nach der Luftfederung beim nun aufgebockten Plattflosser schauen. Kaltstart war übrigens eben wieder 1A.

Das geliebte Multimeter muss daher nun erstmal noch ein Weilchen auf fröhliche Messdienerschaft warten.

Prost & Gute Nacht,

Lutz

Post by “Blackynf” of Jun 14th 2022, 8:40 pm

Multimeter = Messdiener

...der ist gut!

Post by “Uli aus S” of Jun 14th 2022, 8:43 pm

Du hat halt vor dem aufstehen nicht innig genug gebenedeit □□

Post by “winfried” of Jun 15th 2022, 4:42 am

Manno Lutz

So gehts mir auch immer, entweder is nix, oder es reiht sich eins ans andere. Kopf hoch.

Du musst ja eh den Motor warm kriegen um die Messungen beim Warmstart durchzuführen. Dann wird das Fahrzeug in wenigen Minuten auferstehen. Das Leck müsste man hören, wenn er sich nachts, binnen weniger Stunden daniederlegt.

Ich drücke die Daumen.

Post by “nordhorst” of Jun 15th 2022, 11:45 am

Moin Winfried,

ja, so ist das halt mit den alten Karren - aber wir haben es uns ja so ausgesucht.

Ein zischendes Leck wäre ja schön, aber so einfach machts mir la Flosse mit ihrer Luftlosigkeit natürlich nicht. Denn wie es sich passend divaströs gehört, tritt der Fehler wohl eher sporadisch auf: heute Morgen stand sie nämlich noch genauso hoch wie Gestern nach den 3 Minuten motorläufigem Aufpumpen. Vielleicht sind ihr die so uncharmant untergeschobenen Holzklötze zu profan, zu gewöhnlich, um sich darauf niederzulassen? Mer waset nich. Ick freu mir schon janz dolle auf die Fehlersuche...

Aber das hat alles nix mit dem Zündungsthema zu tun, daher schicke ich dazu ggfs. 'nen anderen Fred ins forensische Rennen.

Dabei wollte ich am langen Wochenende endlich die W116er Spritleitungen unters Coupé tackern, menno...

Beste Grüße,

Lutz

P.S.: in meiner obigen Jammerei (#47) war das mit dem Beleidigen natürlich wie so oft ironisch gemeint; ich hoffe, dass hat niemand in den falschen Hals bekommen.

Post by “winfried” of Jun 15th 2022, 1:41 pm

> Quote from nordhorst
>
> P.S.: in meiner obigen Jammerei (#47) war das mit dem Beleidigen natürlich wie so oft ironisch gemeint; ich hoffe, dass hat niemand in den falschen Hals bekommen.

Na wir sind doch nicht im Mädchen-, Buben, - Es Internat