

# Digitale Zündeleien

## Die Erleuchtung zur richtigen Zeit



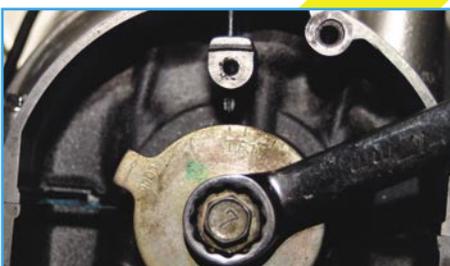
**1: Die Dyna 2000 wird mit allen nötigen Komponenten geliefert**

Gäbe es eine Top 10-Liste der Eisen-Modifikationen, wäre die Zündung wahrscheinlich nicht darunter.

Zu suspekt ist den meisten die kleine schwarze Box, die irgendwo unter der Sitzbank oder dem Tank un-



**2: Die originale Grundplatte und der Rotor fliegen raus**



**3: Einstellen des OT beim originalen Rotor**

beachtet ihr Dasein fristet. Meist so lange, bis sie streikt, und dann macht sie sich auch nicht gerade beliebt. Während Vergaser, Luftfilter und Auspuff auf der Suche nach Leistung fröhlich modifiziert oder getauscht werden, reicht es bei der Zündanlage meist nur für ein paar Platinkerzen oder farbige Kabel.

Dabei sind gerade leistungssteigerte Motoren auf ein korrekt entfachtes Feuer im Oberstübchen angewiesen. Serienmäßige Zünd-

systeme bieten hier in den seltensten Fällen Eingriffsmöglichkeiten, also muß eine Austausch-Zündung her.

Seit Jahren beliebt und bewährt sind die Funkenmacher von Dynatek. Die kalifornische Firma stellt



**4: Die Gradscheibe bekommt man ebenfalls bei Micron**

für eine große Zahl von Motorrädern Zündsysteme für die unterschiedlichsten Anwendungen her, wobei diese kostentechnisch meist sogar unter den originalen Teilen liegt.

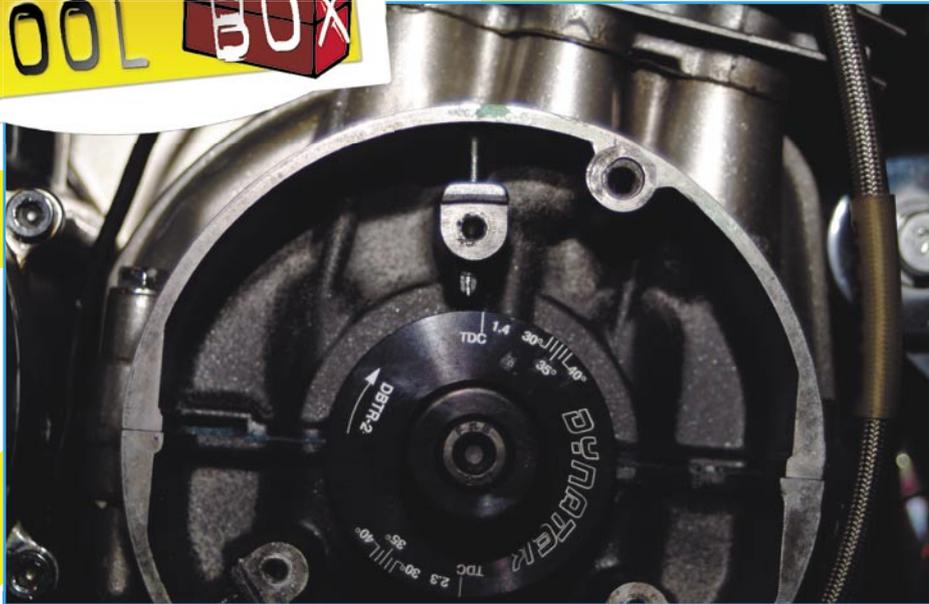
Wir haben als Beispiel mal eine komplette Dyna 2000 in NOSfeartu eingebaut, die passenden Zündspulen waren schon drin, es können aber auch die Serienspulen verwendet werden. Diese digitale Zündung bietet einige interessante Features, unter anderem folgende:

**Fünf verschiedene Früh-Vorstellkurven.**



**5: Kontrolle des oberen Totpunktes mit der Meßuhr**

# TOOL BOX



**6: Hier kann man deutlich den Versatz des Dyna-Rotors erkennen**

Mit den fünf unterschiedlich progressiv ansteigenden Verstellkurven kann man die Zündung auf dem Prüfstand an die Charakteristik des Motors anpassen.

**Vier schaltbare Retardstufen.**

Diese Funktion ist vor allem für Turbo- und Lachgas-befeuerte Motoren von Vorteil, da man über einen Ladedruck-getriggerten Schalter oder den NOS-Knopf die Zündung im entscheidenden Moment um 4 bis 16 Grad zurücknehmen kann.

**Timing LED.**

Mit der eingebauten LED läßt sich der Zündzeitpunkt einstellen, ohne daß der Motor dreht.

**Neue Pickup-Grundplatte.**

Auf der im Kit enthaltenen Pickup-Grundplatte können die Geber für Zylinder 1 & 4 sowie 2 & 3 unabhängig voneinander eingestellt wer-

len (KW)-Stumpf und wird auf die OT-Marke am Gehäuse gedreht. (Bild 3) Anschließend justiert man eine Gradscheibe auf der anderen Seite der KW ebenfalls auf 0 Grad (Bild 4). Nun kontrollieren wir die OT-Markierung, da diese im Serienbau oft nicht 100%ig stimmt. Und so



**8: Schneiden unnötig: Die originalen Kabel (grün/rot/schwarz) passen in den Dyna-Stecker**

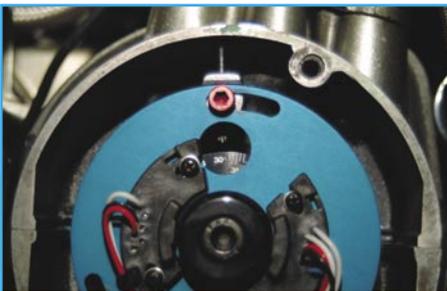
Ursache hierfür ist anscheinend die Verwendung eines Rotors für mehrere Kawa-Modelle mit unterschiedlichen Kurbelwellen. Gut, daß wir verglichen haben!

Nun begann der elektrische Part der Montage. Die Grundplatte wurde mit ihrem neuen Kabelbaum montiert (Bild 7) und laut Anleitung mit der Dyna-Zündbox verbunden. Die Kabel zu den Zündspulen und für die Stromversorgung könnten aus dem Kawa-Kabelbaum direkt in den Dyna-Connector transplantiert werden, die Kontakte sind gleich. (Bild 8) Jetzt nur noch Batterie angeklemt, und die Dyna 2000 war einsatzbereit. Mit Hilfe der eingebauten Timing-LED (Bild 10) war das



Text & Fotos: Mick Hüby

**9: 30° Vorzündung sind Serie, den Rest wird uns der Prüfstand erzählen**



**7: So zündet's korrekt, auch wenn die Zahlen etwas anderes sagen**

den. Damit können die mittleren Zylinder etwas später zünden und so kühler laufen. Besonders wichtig bei luftgekühlten Motoren. Desweiteren ist natürlich auch die komplette Grundplatte zur Justierung des Zündzeitpunktes verdrehbar.

**Einbau:**

Im ersten Schritt wird die Batterie abgeklemmt sowie die originale Grundplatte (Bild 2) und die Zündbox entfernt. Der Zündrotor bleibt zunächst auf dem Kurbelwell-

geht's: Kerze aus dem ersten Zylinder herausrauben. Eine Messuhr mit langem Fühler in die Kerzenbohrung bis auf den Kolbenboden absenken und eine Zeigerumdrehung vorspannen, bis der Zeiger auf Null steht (Bild 5). Die KW langsam um 45° zurückdrehen. Nun die KW langsam wieder vorwärts drehen und die Messuhr beobachten. Wenn die Nadel die 10 erreicht, den entsprechenden Winkelwert auf der Gradscheibe ablesen. Nun die KW über den OT drehen und ebenfalls bei 10 stoppen. Die Gradzahl auf der Scheibe muß nun den selben Wert wie den vorher abgelesenen anzeigen. Wenn nicht, stimmt die OT-Marke auf der KW nicht. Hier war allerdings alles im Lot, daher stand dem Rotor-Tausch nichts mehr im Wege. Die Kontrolle des Dyna-Rotors brachte allerdings Erstaunliches zu Tage: Die OT-Marke stand fünf Grad nach OT (Bild 6)!

Einstellen des Zündzeitpunktes auf 30° ein Kinderspiel. Die genaue Einstellung wird dann am Prüfstand erfolgen, aber das seht ihr in der nächsten Folge!

Die Dyna-Zündanlagen gibt es zum Preis von 219,- bis 649,- Euro bei **Micron systems GmbH, Boxdorfer Str. 13. 90765 Fürth, Fon 0911-936740, www.micronsystems.de**



**10: Einfachste Bedienung: Zündkurven- und Retard-Gradszahl-Wahl per Drehschalter, dazwischen die Timing-LED**