

Ich würde behaupten auch bei NICHT serienmässigen Motoren macht ein U-Druck 123 Verteiler mehr Sinn, solange dieser mit einem Zentralvergaser "atmet".

Bei laufendem Motor bildet sich im Ansaugtrakt ein Unterdruck, weil der Motor durch die Auf- und Abwärtsbewegung der Kolben in den Zylindern und dem Öffnen und Schließen der Ventile Benzin-Luftgemisch ansaugt, diesem Luftstrom sich aber verschiedene Widerstände entgegenstellen. An erster Stelle dieser Widerstände steht die Drosselklappe, deren Öffnungsgrad mit dem Gaspedal gesteuert wird.

Ist die Drosselklappe weitestgehend geschlossen (d. h., das Gaspedal ist nicht oder nur wenig betätigt) und der Motor läuft mit erhöhter Drehzahl (Teillastbereich), werden die Brennräume nicht optimal befüllt und die Verbrennung findet leicht verzögert statt. Um dieser Verzögerung Rechnung zu tragen, wird der Zündzeitpunkt unter diesen Umständen (großer Unterdruck im Ansaugtrakt) Richtung früh verstellt. Dies bewirkt, dass nun trotz verlangsamter Verbrennung der Druckpunkt auf den Kolben in seiner Abwärtsbewegung im Arbeitstakt zum richtigen Zeitpunkt erfolgt.

Die 123\ignition benötigt, wie konventionelle Zündverteiler auch, diesen "Input", also eine Information, wie groß der Unterdruck im Ansaugtrakt ist, um den Zündzeitpunkt entsprechend Richtung früh verstellen zu können.

Verschiedene Vergasertypen z.b. die meisten Doppelvergaseranlagen eignen sich nicht zur Abnahme des Unterdrucks aus dem Ansaugtrakt. Es sind nur sehr wenige Fahrzeuge mit z.b Webersvergäsern bekannt, die eine zusätzliche Frühverstellung durch Unterdruck besitzen.

Generell sollte man eine 123ignition mit Unterdruckanschluss ordern, wenn der Originalverteiler eine Unterdruckdose hat und durch einen Zentralvergaser beatmet wird.

Achtung:

alle 123\ignition Verteiler mit Unterdruckanschluss können auch ohne Anschluss des Unterdruckschlauchs betrieben werden. Man verkauft sich also nicht, wenn man einen U-Drick 123 hat und später auf Doppelvergaser wechselt.

Dabei findet dann einfach keine unterdruckabhängige Verstellung (sondern nur die drehzahlabhängige Verstellung) statt, am besten wählt man dann noch die Kurve F. (Porsche Kurve)

Gruß Jürgen

Mit freundlichem Gruß und allzeit gute Fahrt !

Luftgekühlte Motoren & Mechanische Werkstatt

Jürgen Linse

Staumühlerstr.280

33161 Hövelhof

J.Linse@aircooled-engine.de

Tel: 05257-977350

Fax:05257-977349

Mobil: 0171-1451510