

Nachfolgend habe ich meine Arbeiten zur Optimierung der Zündung zusammengestellt.

Ich hoffe, daß es einem geeigneten Leser und Schrauber Anregungen liefern kann. Und es dazu beiträgt, daß E9 Fahrer noch mehr Freude am Fahren haben.

Alle Hinweise natürlich ohne Gewähr und auf Risiko des Schraubers.

- Fahrzeug: 3.0 CS; Erstzulassung 4/1974
 - Zündverteiler 0231162004 mit doppelter Unterdruckverstellung
- Vorausgegangen:
 - Kontrolle der Zündungsteile und Ersatz schadhafter Teile
 - Unterdruckverstellung / Leitungen geprüft
 - Vergaser: gereinigt, Dichtungen und Gummimembranen ersetzt, grundeingestellt und auf Funktion geprüft.
 - Ventile eingestellt
- Verbleibende Effekte / Diagnosen
 - Zündzeitpunkt mit der Stroboskoplampe nicht sauber stabil
 - Leerlauf/Übergang/Teillastverhalten nicht zufriedenstellend
 - Zündzeitpunkt bei 1700 1/min (ohne Unterdruckverstellung) eingestellt; Rückstellung auf OT bei 1000 1/min (mit Unterdruckverstellung) nicht zufriedenstellend
 - Zündverteiler hat 9 Grad Spiel in tangentialer Richtung (=Drehrichtung; ohne Fliehkraftverstellung)
Messung: Parallelzwinge auf Zündverteilerwelle geklemmt; die beiden „Endanschläge“ angefahren und auf Zündverteilergehäuse markiert. Das Spiel berechnet sich dann näherungsweise \arctan (Spiel in mm auf dem Zündverteilergehäuse / Radius des Gehäuses).
 - Der Zündverteiler selbst hat kein signifikantes Spiel.
- Maßnahme 1:

Nach Abnehmen des Ventildeckels habe ich festgestellt, dass die Verteilerantriebswelle 0,35 mm Spiel in axialer Richtung hat. Das Spiel habe ich durch unterlegen von 0,1 mm Ausgleichsscheiben minimiert. Dazu ist der Steuergehäusedeckel abzubauen. Die Scheiben kommen zwischen Steuergehäusedeckel und Verteilerantriebswelle.
- Maßnahme 2:

Die Feder in der Fliehkraftverstellung kann offensichtlich ihrer Aufgabe nicht mehr ganz nachkommen. Ich habe den Haltebügel für Feder 3 (erste Stufe) etwas nach außen gebogen. (Bild von Detzner Motorsport/Verwendung ist noch zuzustimmen)

- Maßnahme 3:
Die Schrägverzahnungen sind ganz leicht eingelaufen. Eine kleine Maßnahme ist, den Zündverteiler zB durch Unterlegen eines O-Rings um wenige mm weiter raus aus dem Zylinderkopf zu positionieren. Dann läuft zumindest der Zündverteiler an einer anderen Stelle der Schrägverzahnung.
- Maßnahme 4:
Einbau einer kontaktlosen Transistorzündung. Nach Sondierung habe ich mich für die Fulmax entschieden. Guter Preis; super/kompetenter Service und passt/tut einfach.

Die Stromversorgung soll direkt 12V betragen; d.h. ohne das Widerstandskabel der Zuleitung. Diese geht verdrahtungstechnisch über den Diagnosestecker (beim Hydrobehälter der Servolenkung) zur Sicherung. Ich habe das Plus für die Fulmax am Diagnosestecker abgegriffen.
- Ergebnis:
Das Ganze ist wieder schön einstellbar.
Die Laufkultur und die Übergänge sind wieder viel näher an meinen Erwartungen und Erinnerungen. 😊😊😊

Viel Spaß und Erfolg !