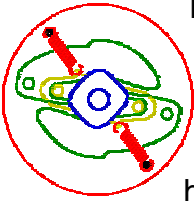
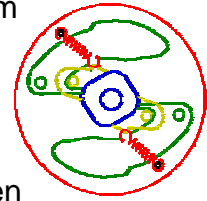


Teil 2

Die Fliehkraftverstellung:



Hier kommen zwei kleine Zugfedern und Fliehgewichte zum Einsatz. Die zwei Gewichte verstellen den Verteilernocken gegen die Drehrichtung, wenn die Rotation der Verteilerwelle zunimmt. Die beiden Federn wirken je nach Zugstärke dieser Bewegung entgegen und bestimmen hiermit die Verstellkurve. Auch die Fliehgewichte beeinflussen



die Verstellung. Je nach Verteilertyp werden verschieden starke oder gleich starke Federn eingebaut.

Grundlegend ist zu sagen, wird der Unterdruck am Vergaser abgenommen, besitzt die erste Feder der Fliehkraftverstellung weniger Zugkraft als die zweite. Dadurch setzt diese den Gewichten weniger Widerstand entgegen und die Frühverstellung beginnt schon bei geringer Rotation der Verteilerwelle. Der Zündzeitpunkt wird jetzt schon leicht nach früh verstellt. Wird dagegen der Unterdruck an der Vergaserbrücke abgenommen, sind meistens die beiden Fliehkraftfedern von gleicher Stärke. Die Verstellung durch die Rotation setzt durch die hier stärkere Feder später ein. Bei dieser Version verstellt der im Leerlauf, in der Vergaserbrücke recht große Unterdruck (bis zu 0,4 bar) durch die Membrane in der Vakuumdose, den Zündzeitpunkt nach "früh". Wird jetzt die Drosselklappe geöffnet, sinkt das Vakuum in der Brücke, und die Unterdruckverstellung wird gegen Null geregelt. Diese Art wird bei den späteren "Smog" Modellen angewandt. Ich selbst halte diese Art für nicht Optimal.

Verteilerarm

Der auf der Welle drehbar gelagerte Verteilernocken, hat am unteren Schaft einen Arm, hier mit der Zahl 11 (Grad) zu sehen.

Die Breite des Armes bestimmt die Maximale Fliehkraftverstellung. Als Anschlag der Auslenkung dient ein Haltepfosten der ersten Feder. Hiermit können 8-19 Grad am Verteiler erreicht werden. Die Armbreite kann durch bearbeiten an das Motorprofil angepasst werden. In Originalem Zustand ist die Maximale Verstellung für diesen Verteiler in Grad auf dem Arm gestanzt.



Diese Zahl ist unter der abgenommenen Kontaktplatte zu sehen. Da der Verteiler mit der halben Kurbelwellen-Drehzahl läuft ist das Ergebnis der Verteiler Verstellung an der Kurbelwelle zwei mal so hoch.

Beispiel: Statischer

ZZP = 10 Grad

Maximaler Dynamischer ZZP = 36 Grad v.OT.

$(36-10) : 2 = 13$ Grad maximale Verstellung am Verteiler

Auf dem Arm sollte dann die Zahl 13 stehen!