W198 300SL Roadster kontaklose, elektronische Zündung

Post by "Volker450SL" of Mar 6th 2018, 2:40 pm

Hallo Maik,

wir sind mal wieder in voller Übereinstimmung 😊

Bei Laubersheimer, Fulmax, Pertronix oder Powerspark sitzt der Transistor eben in dem kleinen Kontaktersatz mit drin. Aufpassen muss man dann nur, welchen Strom diese Teile (spezifiziert über Mindestwiderstand der Zündspule) treiben können und dass sie die richtige Spannung bekommen. Der Zündkontakt ist aber bei Einbau eines kontaktgesteuerten Zündschaltgeräts (ich empfehle das 0 227 051 016 aus Maiks 280 SE 4.5) kein Problem mehr. Es sollte dann nur der Zündkondensator raus, denn der verhindert dass die paar Milliampere Strom den verbleibenden Zündkontakt reinigen. Es besteht sonst die Gefahr der Blauoxidation. Ein solcher Zündkontakt wird anschließend nur noch über den Pertinaxnocken an der Welle des Zündverteilers ganz gemächlich abgeschliffen. Das dauert dann aber nicht 5'000 km, sondern eher 60'000 km. Schmierens des Nockens der Verteilerwelle mit Heißlagerfett hilft zusätzlich. Zur Radioentstörung sollte die grüne Zündleitung zum ZSG dann geschirmt sein.

Sofern man die alte Zündspule belässt und die kontaktklose Zündung die treiben kann. dann bleibt auch die Sekundärspannung am Finger, der Kappe und den Zündkerzen. Dadurch ist deren Verschleiß identisch. Tauscht man dann auf oftmals empfohlene Leistungszündspulen um, wird die Sekundärspannung meist auf 40 kV angehoben und der Verschleiß geht an der Kappe und dem Finger hoch. Es hilft aber dem schnelleren Starten.

Bei Preisen von 2000€ für eine Zündverteilerkappe würde ich aber auch schlucken und eine Ersatzlösung suchen. Also entweder die 123 ignition oder die Zündverteilerkurven vergleichen, ob ich einen Zündverteiler mit passender Kurve und Antrieb sowie billigeren Ersatzteile finde.