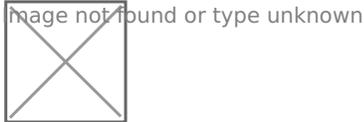


300TE24 ohne Zündfunke

Post by "Bluesman" of Sep 11th 2018, 6:00 am

Servus 😊 ich schon wieder 😊

zu den Gedanken über den Umbau eines EZL aus den M103-Motoren hier ein schöner Kabelplan - leider fehlen hier die farblichen Zuordnungen der Kabel wie im Bild von [@Stefan300TD](#) - aber beide Bilder ergänzen sich hier jetzt schön:



in dem Text des Artikels (<https://5komma6.mercedes-benz-...iy-anpassung-der-zundung/>) steht dazu noch folgendes:

Die EZL (*Elektronische Zündanlage mit Zündlinienverstellung*) erfasst diverse Parameter und berechnet daraus das jeweils passende Zündkennfeld. Im ZSG (*Zündsteuergerät*) das im Motorraum auf dem linken Radkasten befindet sind diverse Kennfelder hinterlegt und für den Motor jederzeit abrufbar - es wurden schon Mitte der 1980er Mikrocontroller verbaut. Man erkennt dass der Abgleichstecker (R16) unmittelbar auf das ZSG bzw. den Zündzeitpunkt Einfluss nimmt. (*hier am Beispiel des Reihensechszylinders M103*)

hier ist dann noch ein Bild eingefügt über die Widerstandswerte der Steckmöglichkeiten (einfach mal in den Beitrag klicken) und der nachfolgende Text bezieht sich auf diese Werte

Man erkennt dass der Abgleichstecker (R16) unmittelbar auf das ZSG bzw. den Zündzeitpunkt Einfluss nimmt. (*hier am Beispiel des Reihensechszylinders M103*)

Wie man darauf kommt? Nun, man kann - wie oben geschehen - die Abgleichstecker ausmessen oder aber auch mit dem nötigen Sachverstand zum Ergebnis kommen. Denn die früher auch ausgelieferten RÜF-Modelle (*Rückrüstfahrzeug ohne katalytische Abgasentgiftung*) hatte einen Abgleichstecker bei dem Stellung S auf Position 1 war, wenn man jetzt noch weiss dass Super verbleit ebenfalls 98 Oktan enthielt (wie heute SuperPlus 98), dann kommt man sehr schnell zu dem Ergebnis dass es nur gut sein kann! *Im 300SE des Verfassers wird seit mehreren Jahren nur SuperPlus 98 verfahren und der Abgleichstecker steht auch dauerhaft auf Stellung 1 - es gab und gibt keinerlei Probleme damit.*