

Transistorzündung im M130 oder M189 ähnlich wie im M116 möglich

Post by "Insulaner" of Jan 10th 2021, 12:34 pm

Hallo Olof,

[Quote from Olof K](#)

bei meinem M110 mit D-Jet war ich der Meinung, dass bei schnellen Passfahrten und grosser Hitze, die Fehlzündung bis fast Motorstillstand durch das Transistorschaltgerät aufgrund von Überhitzung verursacht wurden. Nach Umrüstung auf Petronix hatte ich das nicht mehr.

Schließwinkel war gut?

Die Sättigungsspannung und Verstärkung der bipolaren Transistoren wird bei hohen Temperaturen eher besser aber der Leckstrom geht hoch. Der Einfluss der Zündspule ist wohl größer da der Kupferwiderstand steigt (+40% auf +100K). Damit fließt weniger Strom und Deine Zündenergie ist kleiner. Damals wurde ja schon mit Tricks gearbeitet und ein Teil des Widerstandes (der den Stromendwert bestimmt) temperaturunabhängig auf einen externen Widerstand gelegt.

Das blöde bei der Spulenzündung ist halt dass man vorher wissen muss wann man die entsprechende Energie braucht. Mit Prozessor und Weichware geht das problemlos aber damals war das irgendwie ein Kompromiss. CDI Zündungen die später kamen haben das Problem nicht; wenn der Kondensator mal geladen ist kann ich zünden wann ich will, dazwischen wird keine extra Verlustleistung verbraten.

Viele Grüße,

Hagen

.