

## PVL Rennzündung Montageanleitung

Montieren Sie die Zündspule mit dem Kernblechpaket am Fahrzeugrahmen, evtl. mit Silentblöcken, um Fahrzeugschwingungen und Erschütterungen zu dämpfen. Stellen Sie eine gute Masseverbindung zwischen Motorblock und Fahrzeugrahmen über eine Masseleitung mit mind. 4mm<sup>2</sup> her.

**Hinweis:** Silentblöcke müssen mit einer separaten Masseleitung überbrückt werden!

Befestigen Sie den Stator über die drei Langlöcher im Kurbelgehäuse. Für Fahrzeuge die nicht original mit PVL Rennzündungen ausgestattet sind, ist u. U. eine speziell angefertigte Adapterplatte notwendig (nicht magnetischer Werkstoff, möglichst nicht wärmeleitend, um die Motorwärme vom Stator abzuhalten).

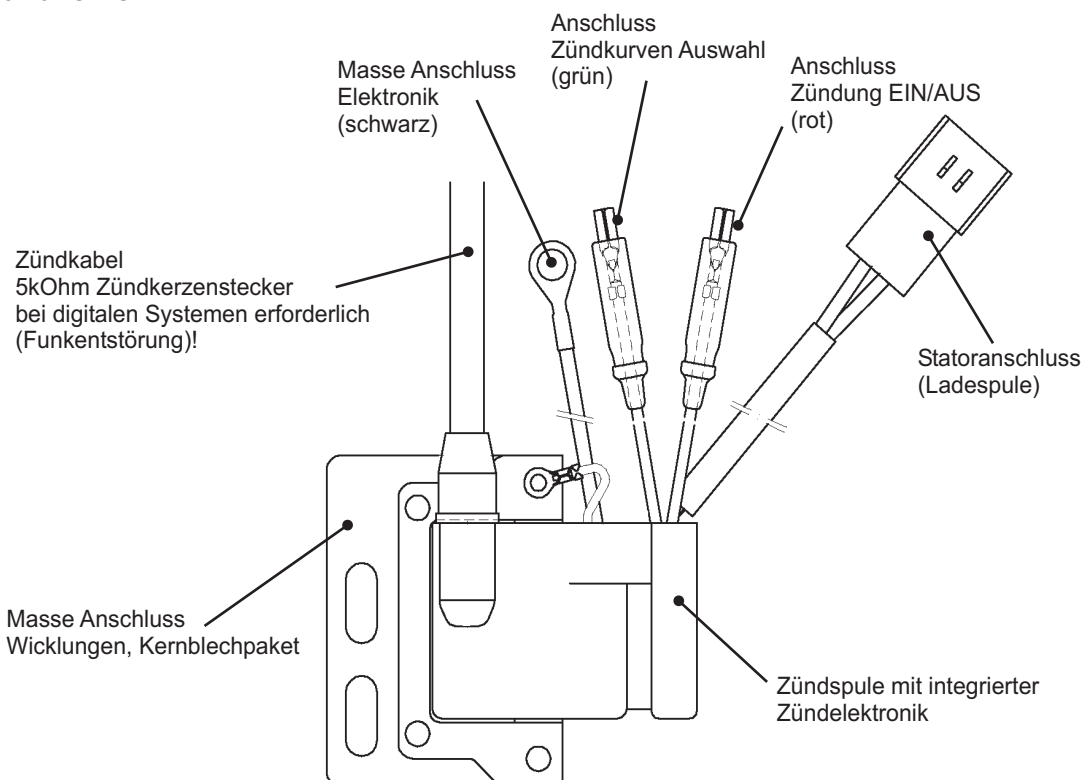
Der Rotor wird auf den Kurbelwellenseitenzapfen aufgesetzt. Verunreinigungen sind vorher zu entfernen, Kurbelwellenstumpf und Rotorinnenkonus sind fettfrei zu machen. Es ist darauf zu achten, dass der Rotor satt aufsitzt evtl. ist der Rotor mit einer Schleifpaste auf den Seitenzapfen einzuläppen. Wird die Scheibenfeder nicht verwendet, ist die Stellung der Kurbelwelle, Rotor und Stator zu beachten, siehe "Einstellen der Zündung".

Schließen Sie alle notwendigen Masseleitungen der Zündung an. Verbinden Sie den Statoranschluß mit der Zündspule. Schließen Sie den Zündschalter (roter Anschluss) und bei Zündungen mit 2 Zündkurven den Zündkurvenwahlschalter (grüner Anschluss) an. Als Zündschalter dient im Rennsport häufig ein Abreißschalter.

Wird die rote Anschlussleitung mit Masse verbunden, ist die Zündung ausgeschaltet. Ist sie nicht angeschlossen, ist die Zündung betriebsbereit.

Bei Zündungen mit 2 Zündkurven ist die 1. Zündkurve aktiviert, wenn die grüne Anschlussleitung mit Masse verbunden wird. Ist die Leitung nicht angeschlossen, ist die 2. Zündkurve aktiv. Bei PVL Zündungen kann der Wechsel zwischen den Zündkurven während des Betriebs erfolgen.

Bringen Sie den Zündkerzenstecker an (bei digitalen Zündanlagen ist ein funkentstörter Zündkerzenstecker mit 5 kOhm erforderlich! Alternativ können funkentstörte Zündkerzen wie DENSO Iridium Power verwendet werden). Stecken Sie das Zündkabel auf die eingebaute Zündkerze.



# Einstellen der Zündung

Bei Fahrzeugen die original mit PVL Rennzündungen ausgestattet sind, findet die Scheibenfeder im Kurbelwellenstumpf Verwendung, somit wird der Rotor immer richtig auf der Kurbelwelle positioniert. Der Stator wird nach Angaben des Motorenherstellers im Kurbelgehäuse positioniert, die statische Zündverstellung lt. Motorenhersteller durch Verdrehen des Stators eingestellt.

Für Fahrzeuge die auf PVL Rennzündanlagen umgerüstet werden, benötigen Sie:

- Max. Frühzündung in Grad Kurbelwinkel lt. Motorenhersteller bzw. Tuningstufe
- Max. Frühverstellung gemäß Zündkurven Diagramm

Stator am Rotor ausrichten:

Bei Verwendung der Scheibenfeder im Kurbelwellenstumpf wird der Rotor fix angebracht. Der Stator wird so im Kurbelgehäuse befestigt, dass die Ladespule mit den Magnetpolen eine Achse bildet, hierbei muß die statische Frühzündung berücksichtigt werden.

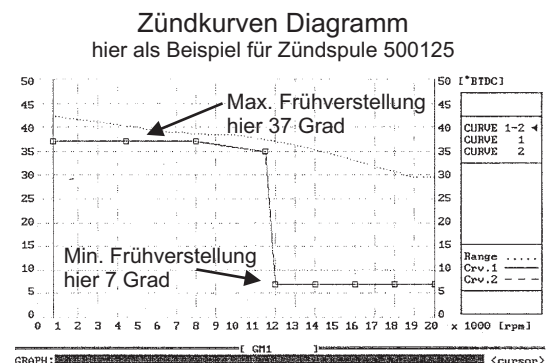
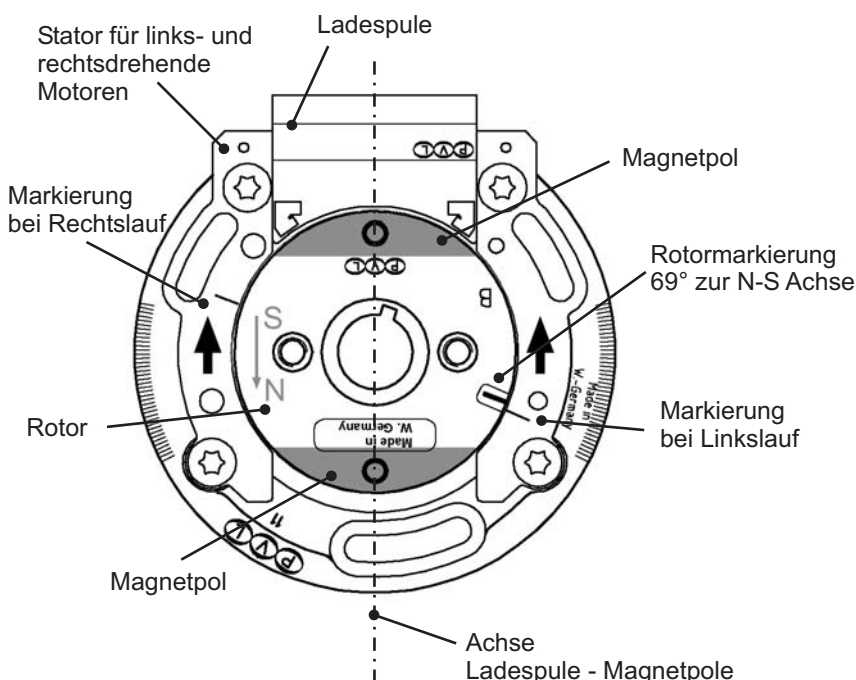
**statische Frühzündung = Max. Frühzündung - Max. Frühverstellung**

Stellen Sie die Kurbelwelle auf die statische Frühzündung und bringen Sie durch Verdrehen des Stators die Ladespule und Magnetpole in eine Achse. Die Markierungen am Stator und Rotor liegen nahe beieinander.

Rotor am Stator ausrichten

Da der Rotor nur in seltenen Fällen mit Scheibenfeder aufgebracht wird, wird der Rotor am Stator ausgerichtet. Montieren Sie den Stator ins Kurbelgehäuse. Berücksichtigen Sie dabei eine geeignete Kabelführung aus dem Kurbelgehäuse. Befestigen Sie den Stator so, dass die Schrauben in den Langlöchern etwa mittig ausgerichtet sind. Damit haben Sie im Nachhinein die Möglichkeit den Zündzeitpunkt fein einzustellen, ohne den Rotor nochmals abziehen zu müssen. Drehen Sie die Kurbelwelle auf die statische Frühzündung und fixieren Sie diese Stellung (Kolbenstopper). Setzen Sie den Rotor auf und bringen Sie die Magnetpole durch Verdrehen des Rotors auf dem Kurbelwellenstumpf in eine Achse mit der Ladespule. Die Markierungen am Stator und Rotor liegen nahe beieinander. Schrauben Sie den Rotor in dieser Position fest. Lösen Sie die Kurbelwellenfixierung und prüfen Sie die Einstellung.

Bei Statoren, die für links- sowie für rechtsdrehende Motoren ausgelegt sind (erkennbar an der zweiten Markierung etwa 180° gegenüber), liegen die Markierung des Rotors und entsprechend der Drehrichtung die Markierung des Stators nahe beieinander.



Beispiel Einstellwinkel Bestimmung

Max. Frühzündung lt. Hersteller z.B. 30° KW  
 Max. Frühverstellung gemäß Diagramm 37°

=> statische Frühzündung 30°-37° = -7°

D.h. Achse Ladespule-Magnetpole bei 7° KW nach dem oberen Totpunkt