

Operation gelungen - Patient tot

Ein schreckliches, Mark und Bein durchdringendes, kreischendes Geräusch zerreißt die Stille beschaulichen Schrauberdaseins. Die Hand am Anlasserzug des 11ers erstarrt. Die Pupillen weiten sich. Ein eisiges Gefühl kriecht aus der Magengegend hoch bis zum Hals. Lähmung berfllt die Glieder. Ein schrecklicher Gedanke schießt durch den Kopf: Wie konntest Du nur das Ding vergessen!

Sofort ist klar, was geschehen ist, das Eisen - ca. 30 cm lang, rund und 6 mm dick - steckte noch im Kupplungsgehäuse.

"Starten jetzt streng verboten" müßte mit rotem Blinklicht auf der Armaturentafel in Riesenlettern unter lautem Sirenengeheul aufleuchten. Dann könnte es nicht geschehen, was bei Chirurgen "Kunstfehler" heißt und bei Mechanikern treffend "Knstlerpech".

Die Oberschrauber mit absolviert "Stablehr-Schreckens-taufe" wußten schon seit der ersten Zeile, wovon die Rede ist: Einstellung des Zündzeitpunktes bei Traction Avant.

Gottlob ist es manchmal nicht so schlimm. Das verdmmte Ding ist dann nur verbogen und muß mit List und Tücke herausgezogen werden. "Chefarzt" Richard Degen rt dann - und der Erfolg gibt ihm recht - zu einem großen, im Volksmund als "Beißzange" bezeichneten Werkzeug. Damit läßt sich die Stablehre nach und nach heraushebeln.

Nach einer Repräsentativumfrage bei unseren Oberschraubern (im Nimbus berühmten Chefärzten vergleichbar), ist denen dieser "Kunstfehler" hin und wieder auch unterlaufen. Also: Vom Schaden abgesehen, keine Angst vor Spott!

Die korrekte Einstellung der Zündung wird in der Bucheli-Reparaturanleitung (leider vergriffen) und in einer Fachlehre für Kraftfahrzeughandwerker wie folgt beschrieben:

1.

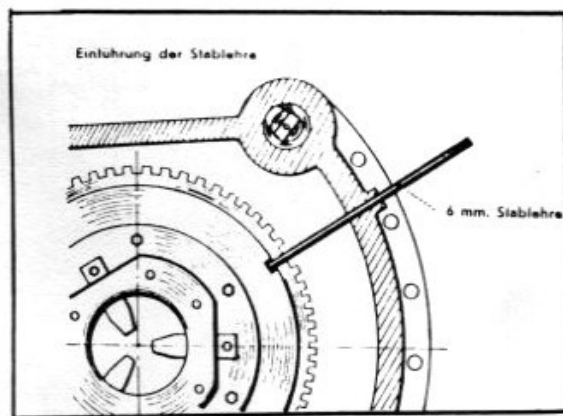
Der Kontaktabstand - bei Traction Avant: 0,4mm - wird mit einer entsprechenden Fühlerlehre geprüft, wenn der Unterbrecherhebel voll angehoben ist. Das ist aber nur bei neuen Kontakten einwandfrei. Hat be-

reits eine Kontaktwanderung stattgefunden, so liegt die Fühlerlehre nur am Kraterrand und auf der Höckerspitze an. Der tatsächliche Abstand ist also größer als die Dicke der Fühlerlehre. Eine einwandfreie Messung ist daher nur mit dem Schliewinkelgert möglich, denn der Schließwinkel ist vom Kontaktabstand, jedoch auch von der Form des Unterbrecherrnockens abhängig. Er beträgt im allgemeinen etwa 40° bis 60° des Winkels zwischen zwei Zndpunkten. Zum Nachstellen des Kontaktabstandes ist die Befestigungsschraube am Amboß zu lösen und die exzentrisch wirkende Nachstellschraube so weit zu drehen, bis der richtige Abstand erreicht ist. Dann muß die Befestigungsschraube wieder angezogen werden. Bei 4-Zylinder-Motoren beträgt der Schließwinkel dann in der Regel 56°. Bei stark verbrannten Kontakten sollte auch der Kondensator ausgewechselt werden. Auf jeden Fall ist er zu prüfen; wenn dabei Durchgang festgestellt wird, ist er unbrauchbar.

2.

Nach der Einstellung des Kontaktabstandes wird der Zündzeitpunkt wie folgt eingestellt:

Den Motor drehen, bis der erste Zylinder auf Verdichtungshubende steht, dann den Motor etwas zurückdrehen und eine 6-mm-Stablehre wie auf der Zeichnung ersichtlich durch das im Gehäuse auf der linken Seite befindliche Loch einstoen. Daraufhin den Motor langsam wieder vorwärts drehen, bis die Stablehre in die Kerbe des Schwungrades eindringt. Das gibt bei Traction-Avant mit Perfo-Motor die Stellung mit Kurbelwellenwinkel von 8°, bei Modellen mit D-Motor bereits die Einstellung von 12°.



Nachdem die Stablehre eingeführt ist, wird mit einer Prüflampe kontrolliert, wann die Unterbrecherkontakte öffnen. Dabei wird das Verteilergehäuse verdreht, bis die Prüflampe aufleuchtet.

Achtung

Bei Traction mit Perfo-Motor muß die Vorzündung um 4° weiter erhöht werden, damit die erforderliche Zahl von 12° für das heute gebräuchliche Benzin erreicht wird; dazu wird das Verteilergehäuse entgegen dem Uhrzeigersinn verdreht.

Schließlich wird der Zündverteiler festgeschraubt und die Stablehre herausgezogen.

Letzteres wird allerdings – wie ich oben aus eigener Erfahrung berichten konnte – häufig vergessen. Damit nennenswerte Beschädigungen vermieden werden, empfiehlt es sich vor den Einstellarbeiten an der Zündanlage die Stablehre durch eine besondere Vorrichtung am Schlüsselbund für die Zündschlüssel festzumachen oder statt eines Eisenstabes einen langen, 6 mm dicken Splint zu verwenden.

Die Zündzeitpunkt-Verstelleinrichtung in der Armaturentafel kann bei der Einstellung der Zündung vernachlässigt werden, wenn sie danach im Fahrbetrieb nicht mehr verdreht wird. Sie hatte zu Zeiten, als die Benzinqualitäten noch sehr starke Unterschiede aufwiesen, die Bedeutung, von Hand den Zündzeitpunkt der Benzinqualität entsprechend zu korrigieren.

T. Huber