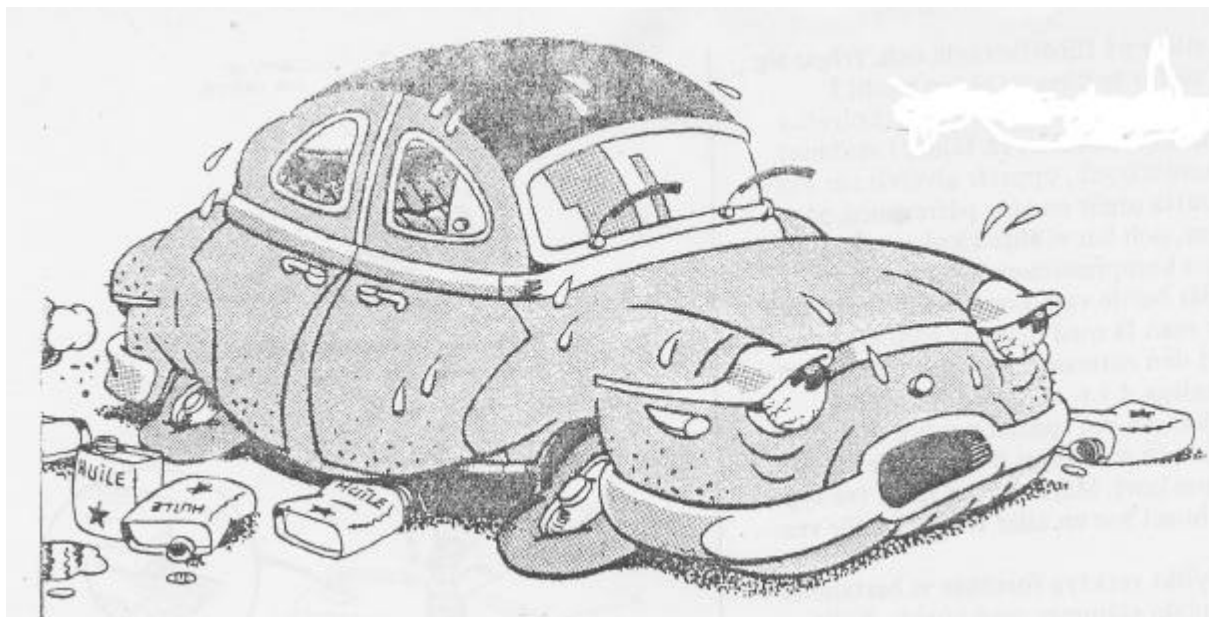


Panhardläsnings serviceskola av Gunnar Eriksson



Tändningsproblematik

Den här gången skall vi tala om problem med tändsystemet, speciellt på Panhard, men även tillämpligt på andra fabrikat. Att byta brytarspetsar har säkert många gjort själv, det är ju inte det svåraste jobbet på en bil, men några saker kan vara bra att ha i minnet. Det första man bör göra är att tvätta spetsarna i ren bensin, detta för att avlägsna ev infettning som kan finnas för att skydda kontaktytorna under lagringen. När vi nu har bensin framme passar vi på att tvätta ur fördelaren på en gång. Tänk då på att blåsa ur fördelaren efteråt. Saknar du tryckluft, låt den vädra ut ordentligt, kvarvarande bensin kan nämligen orsaka en mindre explosion, varvid locket sprängs bort när motorn startas.

Nästa åtgärd blir att fetta in brytarklacken, den del av fiber som sitter på den rörliga armen. Här slarvas det ofta på verkstäder. Följden av att inte smörja fiberklacken blir att denna slits ner onormalt snabbt varvid brytaravståndet kan minska till noll på kort tid och motorn stannar. Därefter monterar vi spetsarna och ställer in avståndet. De flesta bilar har ett avstånd på 0,4 mm vid helt öppen brytare. När vi talar om brytaravstånd måste vi också nämna någonting som kallas kamvinkel. Kamvinkel är ett mått i grader som avser hur länge spetsarna är slutna under ett varv av fördelaraxeln. Ibland kan det visa sig att det angivna värdet på kamvinkeln inte stämmer med avståndet som angetts. Orsaken kan vara sliten brytarnock, glapp i axeln t. ex. och i sådana fall skall man i första hand ställa kamvinkeln rätt. Att kamvinkeln är så viktig beror på att kondensatorn skall hinna erhålla en viss laddning under den tid då brytarspetsarna ligger slutna. Att mäta kamvinkeln fordrar dock ett speciellt instrument varför det inte går att utföra av gör-det-själva. Någon kanske invänder: Kan man inte minska avståndet till minsta möjliga för att erhålla ett så högt värde som möjligt på kamvinkeln, mindre brytaravstånd ökar ju kamvinkeln?

Idén verkar ju vettig, men tyvärr uppstår då ett annat problem nämligen att om avståndet är för litet uppkommer en tendens till ökad avbränning av spetsarna. I de flesta fall fungerar det bra med enbart avståndsinställning. Problemet är störst på motorer 6 eller 8 cylindrar, där det givetvis blir mindre avstånd mellan varje brytarnock. När det gäller vår Panhard är ju förhållandet idealiskt – med bara två brytarnockor får vi ju en stor kamvinkel.

Nästa punkt gäller inställning och förställning av tändningstidpunkten. För hemmamekern får väl den statistiska metoden avses mest vanlig. Det betyder att man ansluter en vanlig 12

volts provlampa mellan batteriets pluspol och ledningen till tändspolen från fördelaren. Lampan kommer då att lysa när spetsarna ligger ihop för att slockna när tändning sker. Dra nu vevaxeln något bakåt från övre dödläget och dra den sedan sakta i rätt riktning. När det gäller Panhard finns ett märke vid övre dödpunkten och där skall lampan slockna. Eventuella avvikelser justeras genom att vrida hela fördelaren åt något håll. Gör sedan en ny kontroll genom att fortsätta dra motorn ett varv till och jämför. Denna inställning duger gott på äldre bilar, men dagens bilar är så sofistikerade att det inte går så enkelt, utan man måste köra motorn ett visst varvantal och använda en s. k. stroboskoplampa d. v. s. en lampa som ger en oerhört kort ljusglimt i tändningsögonblicket. Man belyser då t. ex. remskivan som har märken som skall korrespondera med ett index på motorn.

Vi går nu tillbaka till vår Panhard och tittar på förställningen. På X-modellerna fanns enbart mekanisk förställning, d. v. s. vikter i fördelarhuset som slängdes ut vid ökat varvantal och på så sätt höjde tändningen. På de senare modellerna tillkom en vacuumstyrd förställning, vilket består av ett membran i en dosa som är kopplad till förgasaren med ett rör. Det fungerar så att vid ökad gas minskar undertrycket i förgasaren och tändningen sänks under accelerationen. När gaspedalen sedan släpps något, ökar undertrycket och tändningen höjs. Notera här att om man använder stroboskoplampa skall man koppla bort vacuumledningen för att inte få ett felaktigt värde. Om man nu har tillgång till en stroboskoplampa kan man lämpligen kontrollera om förställningen fungerar genom att höja varvtalet.

Tändningen skall då inträffa tidigare varvid märket kommer att försvinna ur synfältet. Vill man nu vara noga får man göra ett nytt märke där den högsta tändningen skall inträffa. På X-modellen är förtändningen 24 grader, vi vet att varje kugge på svänghjulet motsvarar 3,4 grader, så här går det bra med 7 kuggar vilket blir exakt 24 grader.

Motsvarande kontroll går givetvis att göra på de motorer, som har vacuumförställning, kolla din motors värden i handboken.

När det gäller vacuumförställning brukar ev fel i de flesta fall bero på trasigt membran i vacuumdosan och då händer ingenting vid ökning av varvtalet. OBS: När vi talar om förställning har vi också en manuell förställning på instrumentbrädan. Detta reglage skall vara inställt på lågtändning vid inställning av tändningspunkten.

Detta reglage saknas på senare PL-17 och på 24.

LYCKA TILL!

Gunnar Eriksson