

## Wie rum dreht ein Verteilerfinger?

### Links oder rechts herum ist hier die Frage!

Bei der Restauration von unseren **Vorkriegs- Oldtimern** ergeben sich immer wieder mal erstaunliche Erkenntnisse. Der Phantom II, Bj. 1931, einer von nur 125 gebauten Linkslenkern lief zunehmend schlechter, verlor an Leistung. Er qualmte hinten schwarz und alle Zündkerzen waren verrußt. Die Kontrolle der Unterbrecherkontakte im Verteiler ergab nur wenig Verschleiß, der Kontaktabstand war mit 0,5 mm korrekt. Auch der Zündzeitpunkt war nur gering verstellt.

Am großen Bosch-Tester wurde festgestellt, dass die Verteilerkappe des linksgelenkten Phantom II dabei war sich altersbedingt zu verabschieden. Er lief überwiegend nur noch über die Magneto- Zündung.

Also bei Fa. Ristes eine neue Verteilerkappe für Phantom II bestellt, extra für Linkslenker, wie im Katalog ausgewiesen! Es waren ja nur 125 Phantom II als Linkslenker ausgeliefert worden. Nach prompter Lieferung die Zündkabel vorsichtig aus der alten herausgezogen und entsprechend der Nummerierung der Zündkabel in die nummerierten Anschlüsse der neuen Verteilerkappe eingesteckt.

Die Überraschung war groß als die Zündung nun eher noch schlechter war, der Motor nicht rund lief! Was konnte nun noch die Zündung behindern??? Es begann die erweiterte Suche nach der Ursache: also neue Zündkerzen einsetzen, alle Zündkabel prüfen und messen. Alle Kabel funkten bestens und alles war fehlerfrei, ebenso der Verteilerfinger und auch die neue Verteilerkappe bestand den Test. Doch dabei fiel auf, dass sich der Verteilerfinger in dem **linksgelenkten** Phantom II **im Uhrzeigersinn**, also rechts herum dreht.

Bei der dann erfolgten Kontrolle der eingesteckten Zündkabel in die neue Verteilerkappe zeigte sich, dass aber die Zündfolge für einen linksdrehenden Verteilerfinger beschriftet war wie es beim Rechtslenker der Fall ist! Die Batteriezündung zündete nun genau in verkehrter Reihenfolge die Zylinder.

So funkte es im Motor nun kräftig durcheinander.

Darauf wurden die Zündkabel in der richtigen „Firingorder“ in die Verteilerkappe eingesetzt, ungeachtet der Beschriftung auf der neuen Kappe und prompt lief der Motor mit der gewohnten Laufruhe. Das er zuvor überhaupt angesprungen ist, verdankt er der kräftigen Zündung durch den Magneto. Selbst bei komplettem Ausfall der Batteriezündung könnte man mit der Magneto- Zündung noch gut und zügig nach Hause fahren.

Beim rechtsgelenkten Vorkriegswagen sitzt der Verteiler auf der rechten Seite im Motorraum, und dreht links herum, also entgegen dem Uhrzeigersinn. Entsprechend ist auch der Kontaktarm des Verteilerfingers geformt. Durch Lösen der kleinen Befestigungsschraube oben kann man den Kontakt passend umdrehen wodurch er für beide Drehrichtungen einzusetzen ist.

Ein prüfender Blick in den Verteiler eines rechtsgelenkten Vorkriegsbentleys bestätigte dieses.

Dieses gilt aber nur für die Vorkriegswagen von Rolls-Royce und Bentley. Für die Linkslenker erfolgte ein erheblicher Umbau auch am Motor. Neben dem Lenkgetriebe wurden auch die ansonsten rechtsseitig verbauten Aggregate sämtlich auf die linke Seite verbaut. Bei den Nachkriegswagen hat man dieses dann seitens der Konstruktion erheblich vereinfacht. Es wurden nun nur noch das Lenkgetriebe mit der Lenkung und natürlich die Pedalmechanik nach links verbaut und fertig.

Noch ein Wort zu den so wichtigen Unterbrecherkontakten.

Seit Jahren gibt es für unsere Nachkriegswagen im Handel als Austausch für die konventionellen Unterbrecherkontakte im originalen Verteiler eine moderne wartungsfreie elektronische Zündung zum Umrüsten. Unsere Fachwerkstätten wissen das und können das sehr gut umrüsten.

Eine solche elektronische Zündung wird nun auch zum Einbau in die originalen Verteiler unserer **Vorkriegswagen** angeboten, vom RR 20 bis zum Phantom II und den 3,5l und 4,25l Derby Bentleys. Der exklusive Anbieter hat seinen Sitz in USA und ist unter der Webseite [www.dennisonjaynemotors.com](http://www.dennisonjaynemotors.com) zu finden. Email: [tim@dennisonjaynemotors.com](mailto:tim@dennisonjaynemotors.com) .

Die Fa. Dennison Jayne aus Pennsylvania, USA, vertreibt ganz exklusiv weltweit die von Petronix hergestellte und bereits gut erprobte „PR6N-electronic ignition conversion“ . Sie ist kompatibel für: British SG, PH I, PH II, RR 20, RR 20-25, RR 25-30 sowie die 3,5 l und 4, 25 l Derby Bentleys .

Der aktuelle Preis liegt bei 290.- USD plus 12.- USD Versand. Der Einbau ist nur für einen geübten gut zu bewerkstelligen, die bebilderte englische Einbauanleitung ist klar und gut verständlich. Lieferzeit ca. 3-4 Wochen.

Bei dieser **speziell für die Vorkriegswagen** entwickelten elektr. Zündung handelt es sich um eine Transistorzündanlage TSZ. Die Transistor-Spulenzündanlage (TSZ) funktioniert im Prinzip wie die Unterbrecherzündung, der Unterbrecherkontakt ist durch einen Transistor ersetzt. Das Zündsignal kommt von einem Geber, entweder dem Hallsensor (TSZ-h) oder einem Induktivgeber (TSZ-i).

Ein ganz wichtiger Hinweis vor dem Einbau: die Zündung muss vorher ganz korrekt eingestellt sein und die Drehrichtung des Verteilerfingers muss beachtet werden – siehe oben! Achtung! Nach dem Einbau: die Zündung darf nun nie länger als ca. 30 sec. eingeschaltet bleiben ohne dass der Motor gestartet wird. Der Transistor brennt sonst durch und dann wäre leider „Ende-Gelände“!

### **Doch welche Vorteile bzw. Nachteile ergeben sich durch einen solchen Umbau?**

Die in unseren Zündverteilern verbauten konventionellen Unterbrecherkontakte bedürfen einer regelmäßigen Wartung, denn sie unterliegen einem steten, wenn auch geringen Verschleiß. Sie müssen ca. alle 2500 km nachgestellt werden und ca. alle 6000 km erneuert werden.

Die Einstellung dieser Kontakte gestaltet sich relativ schnell und einfach, ebenso die Erneuerung derselben im Verteiler. Das kann jede Werkstatt in Europa. Passende (!) Ersatzkontakte ( Ignition Contact Point Kit für 39.- GBP) sollte man immer als preiswertes kleines Ersatzteil in seiner Toolbox mitführen. Sie sie mal unterwegs verschlissen, steht der Motor! Ausnahme: der Wagen hat mittels Magneto eine Doppelzündung – siehe oben.

Das Umrüsten auf eine diskrete elektronische Zündung gestaltet sich für einen Vorkriegswagen erheblich teurer als für einen Nachkriegswagen. Auch ist sie erheblich aufwendiger einzubauen als die konventionellen Unterbrecherkontakte. Sie funktioniert jedoch mit größter Präzision und erfordert vor allem keine weitere Wartung, da sie kontaktlos funktioniert. Die Lebensdauer ist theoretisch (!) unbegrenzt.

Ist sie jedoch wider Erwarten dennoch einmal defekt, läuft die Batteriezündung nicht mehr, desgleichen wie bei defekten konventionellen Zündkontakten. Hat man nun aber keine zweite Elektronik als Ersatz für einen schnellen Austausch dabei, könnte man notfalls noch zurückbauen auf die konventionellen Unterbrecherkontakte, so man sie dabei hat. Ansonsten hätte man dann ein echtes „Mobilitätsproblem“!

Das gilt es vorher abzuwägen.

Happy Motoring

Axel Zogbaum



Verteiler mit konventionellem Unterbrecherkontakt mit abgenommenem Verteilerfinger- im Hintergrund der kleine runde sehr wichtige Kondensator- er sollte 27-32 uFard haben ( Ph II)



Verteiler mit eingesetztem Hall-Geber für elektr. Unterbrechung - der Kondensator wird nicht mehr benötigt, der spezielle Verteilerfinger ist abgenommen



Oben: der linksdrehende für Rechtslenker - beachte die Stellung des Rotorarms-

Unten: der rechts - im Uhrzeigersinn drehender Verteilerfinger vom RR - Phantom II - LHD,



rechts der konventionelle Verteilerfinger  
links der Verteilerfinger mit dem für die  
Induktion bestückten Magnetring für die  
elektr. Zündunterbrechung