

Tændingsjustering på en BSA

Tændingsanlægget's opgave er at antænde den tilstedeværende gasblanding på det "rette tidspunkt".

Det rette tidspunkt må som udgangspunkt være det tidspunkt fabrikanten har fundet frem til.

Dog er den blyfri benzin mere tændingsvillig end den benzin man havde i "gamle" dage, hvorfor man med fordel kan justere sin tænding lidt "lavere". Dvs. at man tænder 1 - 2 grader tættere på toppunktet.

Der findes i princip 2 typer tændingsanlæg:
Magnettænding og batteritænding.

Magnettænding findes i 3 udgaver. Svinghjul (Bantam), roterende magnet og fast magnet (stort set alle BSA'er med separat motor og gearkasse)

Batteritænding fandtes oprindeligt kun i en udgave, nemlig med platiner (1 sæt pr. cylinder), tændspoler (1 pr. cylinder). Senere er der kommet forskellige elektroniske systemer på markedet der erstatter det problematiske platiner. Hvis 1 cylinder giver problemer, så giver 2 cylinder dobbelt så mange problemer en 3 cylindret giver "triple trouble".

Fælles for alle systemer der gør brug af platiner, er at man starter her inden man begynder at justere tændingshøjden.

Check at platinerne er i god stand uden knaster og at de 2 halvdele ligger "godt" an mod hinanden. Er dette ikke tilfældet kan man file og rette op, men det er måske på tide med et nyt sæt? Er platinerne i øvrigt "brændte", tyder det på at kondensatoren er defekt. Få magneten renoveret inden du holder uden gnist langt fra hjemmet.

Lucas K2F magnet sidder på bla. A7 og A10.

Kontrolle'r at spillerummet er 0,012" på begge knaster. Hvis det er muligt at få fx 0,011" på den ene og 0,013 på den anden går det nok også. Men ved større afvigelser må man i gang med at hekse. Det kan gøres ved at eksperimentere med andre ende stykker og/eller knast ringe. Eller man kan med mellemlæg eller pinol skruer flytte på knast ringen.

Når afstanden mellem platinerne er forskellig tænder de 2 cylindre også på forskellig tidspunkt. 1 grad på magneten giver 2 grader på krumtappen.

De øvrige magneter til BSA er til de encylindrede, og her har man ikke problemet med uens åbning. Her kan man nøjes med de øvrige check.

Justering af tændingshøjden/tidspunktet.

Normalt er tændingstidspunktet angivet i antal tommer (brøkdeler) før stemplet er i top. Dette mål finder man i sin manual.

Den foreskrevne måde at finde det punkt er først finde toppunktet med fx en blyant eller en anden form for blød "pind".

Afmonte'r tændrørene og drej motoren frem og tilbage omkring toppunktet for at afgøre hvor stemplet er i absolut top.

Afsæt et mærke på pinden. Mål "opad" pinden og make'r det mål fabrikanten foreskriver. (Evt. en anelse mindre).

||
||
|-| <- 3/8" før top
||
|-| <- Topmærke
||
||
||
||
\\

Sørg for at magneten står på "høj" tænding enten vha. den manuelle tændingsregulering eller ved automatisk regulering, at svingklodserne er slynget helt ud. Det gøres ved at afmontere takhjulsdækslet og sætte små træ kiler i klemme.

Derefter drejes motoren en halv omgang baglæns i forhold til toppunktet. Dette kan gøres med baghjulet med 2. 3. eller 4. gear lagt i.

Nu er platinerne lukkede og man sætter nu et stykke cellufan fra en pakke cigaretter i klemme mellem kontaktpunkterne. Alternativt har man et apparat der kan måle/afgøre hvornår platinerne åbner.

Drej nu motoren langsomt fremad indtil platinerne slipper grebet om cellufanen.

Mål nu tændingshøjden med pinden. Hvis den er lige på mærket, så check lige en omdrejning senere (på den anden knast ved 2 cylindre) for at være sikker. Står pinden "dybere" i tændrørshullet end den skulle, er det fordi der tændes for tidligt.

Stoppede stemplet derimod mellem de 2 markeringer, tændes der for sent.

Uanset hvilken vej det er galt så skal vi have løsnet tandhjulet på magneten og have den flyttet tandhjulet i forhold til akslen. Husk flytte den rigtige vej.

Check tidspunktet igen. Forvent ikke at ramme første gang. Det kan drille noget så.....

Batteritænding.

Hvis du hører til den lille gruppe der stadig sværger til det originale setup med platiner og kondensatorer, så er du noget af en selvpiner.

Smid det hen på hylden og monte'r et elektronisk anlæg med nye passende tændspoler. Oftest anvender man 6Volt spoler i serie.

Når det er monteret så kan man glemme alt om justering indtil hele motoren skal adskilles igen.

Bemærk at fx et Boyer-Brandsen anlæg kræver min. 10,5V på batteriet for at fungere.

På 2 og 3 cylindrede modeller er den eneste måde at sikre samme tændingstidspunkt på alle cylindre at variere platin afstanden eller på de seneste modeller, flytte platinerne på bagpladen.

Men som udgangspunkt må man starte med den korrekte afstand på alle sæt. Derefter finder man tændingsmærkerne (oftest på generatorens rotor), monterer en tændingspistol og starter motoren op.

Når man har sikret sig at der er olietryk på maskineriet, gasser man op til det foreskrevne omdrejningstal og aflæser tændingen med pistolen. Det kan være nødvendigt med en hjælper.

Tidspunktet justeres ved at dreje pladen hvor platinerne er skruet fast på.

Pladen er monteret med aflange huller der tillader justering inden for et vist antal grader. Ja nu måler man i grader og ikke i stemplets højde før top.

Check de andre cylindre inden du begynder at dreje på noget.

Når du så har kørt nogle få tusinde kilometer starter du forfra fordi der er slidt lidt af platinernes fiberklods.

Tommy Jørgensen 297