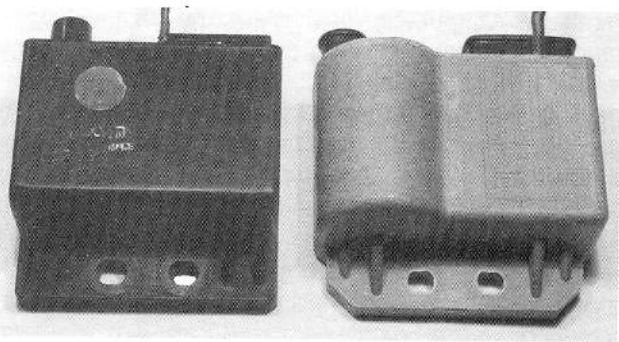


Lieferant hat mal wieder ein paar Stück zusammengestrickt!).



Flache Box der 1. Serie neben der "Buckelbox" der 2. Serie

Zuordnung der Zündboxen zu den Modellen

Die Zündboxen einer Serie sind *im Prinzip* alle gleich aufgebaut, sie unterscheiden sich lediglich in der Beschaltung des Steueranschlusses (Parallel-Kondensator und Spannungsteiler am Gate des Thyristors sind anders dimensioniert). Auf diese Weise werden verschiedene Zündverstellkurven realisiert (vgl. *LaStrega* 46). Um hier gleich einem grundsätzlichen Missverständnis vorzubeugen: Die Verstellung kommt *ursächlich* vom Pickup selbst, durch die Beschaltung kann man die Kurve lediglich etwas "verbiegen"!

Die Zündboxen sind durch einen auf das Gehäuse aufgeklebten Farbpunkt gekennzeichnet - bei alten Boxen häufig unkenntlich geworden oder gänzlich verschwunden. Man kann sich aber anhand der eingepprägten Teile-Nummer orientieren:

Modell	125H	250T	250V 350 400	500 501
Kennfarbpunkt	grün	weiss	grün	rot
schwarze Box	323921	323931	323921	323934
graue Box flach	-	-	323971	323974
graue Box Buckel	-	-	329982	323984

Dies sind *nicht* die Morini-ET-Nummern, sondern die Artikelnummern des Herstellers DUCATI!

Es muss schon verwundern, dass die 250T eine andere Box bekam als die 500er, andererseits fährt die 125H mit der Box der 3^{1/2} – trotz des gänzlich anderen Pickups (vielleicht funktioniert es deshalb so schlecht?).

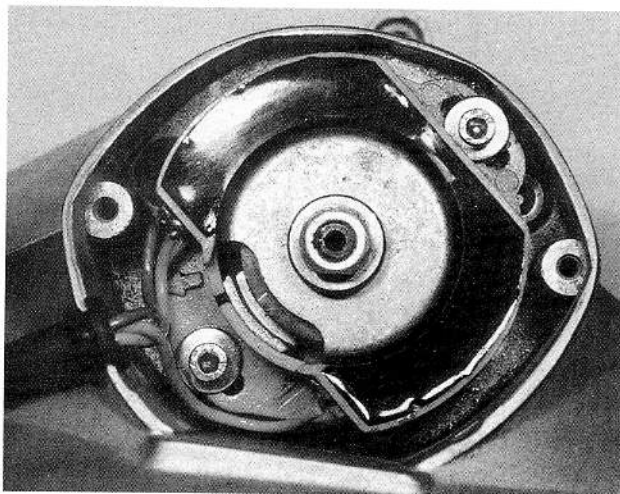
Es ist ohne weiteres möglich, eine 250T; 250V; 3^{1/2} oder 400er mit Boxen der 500er zu betreiben, auch umgekehrt funktioniert es, wenngleich die erstere Kombination die harmonischere ist (siehe auch den Beitrag von Gunnar Lerch, Heft 46). Dies wurde auch anderweitig getestet: unser 3^{1/2}er VFV-Renner von 1996 lief mit 500er Boxen, und auch der 400er Umbau von Martin Monhoff ist damit bestückt. Den beruhigenden Einfluss eines späten Zündzeitpunktes

auf den Leerlauf kann ich nur bestätigen. **Immer aber müssen die Boxen eines Zweizylinders vom gleichen Typ sein!**

Montage

Noch einmal, weil das immer wieder falsch gemacht wird: die beiden M4-Schrauben, welche den Pickup-Stator in den Langlöchern fixieren, werden meist viel zu fest angezogen. Unter dem Einfluss der Motorwärme fließt der Kunststoff unter der Belastung weg, im Extremfall verzieht sich das gesamte Gehäuse (vgl. auch *LaStrega* 5 und 41)!

Deshalb: *grosse* Unterlegscheiben nach DIN 9021 verwenden (siehe Bild; die obere Scheibe muss auf einer Seite leicht abgeflacht werden) und die Schrauben nur *handfest* anziehen. Federringe oder ähnlich unnützes Zeug könnt ihr euch getrost schenken. Ein Tropfen LOCTITE 243 sichert zuverlässig gegen Lösen!



Ist der Stator verzogen, schleift der Rotor an den Polschuhen und produziert feine Späne. Man kann dann versuchen, durch zentrisches Spannen und vorsichtiges Ausschleifen das Spaltmass wieder herzustellen – eine diffizile Angelegenheit!

Die korrekte Montage des Pickup-Rotors ist in *LaStrega* 41 ausführlich beschrieben. Unter die M7-Stopmutter gehört eine spezielle, innen abgesetzte Scheibe. Auch hier gilt: nicht zu fest anziehen, 6 - 8 Nm sind genug!

Die Zündboxen der ersten Modelle waren aufwendig in Gummi gelagert, gut gemeint, aber überflüssig, die starre Befestigung ist völlig ok. Die Boxen sitzen unter dem Tank recht gut spritzwassergeschützt. Wer aber mit einem extrem kurzen Sportschutzblech herumfährt, muss damit rechnen, dass nicht nur der vordere Kerzenstecker, sondern auch die Boxen vollgesaut werden. Keinesfalls darf Wasser in den Kammern der Flachsteckanschlüsse stehen, nötigenfalls anbohren oder einen Spritzschutz anbringen!