

NEU!

Titan ZG 45 PCI

Titan ZG 45PCI ... #4596 € 429,—
Gewicht mit Zündung: 1710 g *



Titan ZG 62 PCI

Titan ZG 62PCI ... #6596 € 479,—
Gewicht mit Zündung: 1900 g *

5 Jahre Garantie*
auch auf die Zündung!
* Garantiebedingungen im Katalog auf Seite 37.



Abbildung ohne die mitgelieferten Schalldämpfer.

Bitte berücksichtigen Sie bei Gewichtsvergleichen, daß in den angegebenen Gewichten der 35 g schwere Bosch-Metallkerzenstecker enthalten ist, jedoch nicht die Schalldämpfer.

Wir haben bewußt die robusten Standard-Zündkerzen und nicht die kleinen, empfindlichen CM6 Zündkerzen gewählt, auch weil mit den CM6 Zündkerzen die maximale Motorleistung nicht erreicht wird! Die Elektrode der kleinen Kerzen reicht dazu nicht weit genug in den Brennraum.

Auf Wunsch sind die Zündungen auch mit den genialen, kleinen Zenoah Gummi-Kerzensteckern lieferbar. Dazu wird das Abschirmgeflecht über einen Masseanschluß mit dem Motor verbunden. Der Störpegel ist in dieser Ausführung vergleichbar mit dem der Magnetzündung mit abgeschirmtem Zündkabel.

Titan ZG 80 PCI

Titan ZG 80PCI #7896 € 849,—
Gewicht mit Zündung: 2725 g *

Alle Preise sind inklusiv 19% Mehrwertsteuer, Stand 16. November 2008.

FALKON PCI 1.3/2.3

Microprozessor-Batteriezündung

Die Falcon PCI 1.3 und PCI 2.3 sind professionell entwickelte und auf höchstem Qualitätsstandard gefertigte Microprozessor-Batteriezündungen. Sie sind elektronisch ebenso robust abgesichert wie die legendär zuverlässige Zenoah-Magnetzündung. Bei Einhaltung der Betriebsspannungsgrenze ist ein Ausfall nur noch durch grobe mechanische Beschädigung denkbar. Die Falcon-Zündungen sind verpolungssicher ausgelegt.

Ein Hallsensor löst den Zündfunken schon bei niedrigsten Anwerfdrehzahlen aus. Der Motor ist daher kinderleicht zu starten. Um versehentliches Starten zu verhindern, deaktiviert sich die Zündung durch eine Sicherheitsschaltung nach einer Minute Motorstillstand.

Die Zündzeitpunktcurve ist in einem Speicherchip abgelegt. So konnten wir das Zündtiming völlig frei bestimmen und für die Titan ZG Motoren optimieren. Die durch viele Versuche gefundene Kurve unterscheidet sich wesentlich von der bisher bei Falcon und anderen Batteriezündungen angewandten Verstellung. Eine sehr niedrige und vor allem stabile Leerlaufdrehzahl, auch auf dem Hydro-Mount-System, ist das Ergebnis unserer Bemühungen und der geschickten Wahl eines konstanten Zündzeitpunktes im Leerlaufbereich.

Die von anderen oft versprochene deutlich höhere Motorleistung durch Batteriezündungen ist leider in der Praxis nicht erreichbar. Der mögliche Leistungsgewinn liegt im Schwankungsbereich der „Tagesform“ der Motoren und der Meßgenauigkeit. Die Leistungsaufnahme der Magnetzündung über die Induktion aus der Magnetschwungscheibe ist vernachlässigbar gering und macht bei 6000 U/min gerade mal 15 U/min aus. Auch mit der Magnetzündung ist der Zündzeitpunkt bei Vollgas bereits so früh wie sinnvoll möglich eingestellt. Ein noch früherer Zündzeitpunkt würde nichts bringen und nur die Zylinder-temperatur hochtreiben.

Warum die Batteriezündung?

Ein klarer Vorteil der Microprozessor-Batteriezündung ist die Laufruhe im Leerlauf und die niedrigere Leerlaufdrehzahl. Der Motor startet genau so einfach wie mit dem Easy-Start-System, ohne daß man eine Startbox mitnehmen und anstecken muß. Läßt man den Zündakku zunächst unberücksichtigt und vergleicht mit den ZG-Mo-

toren mit abgeschirmter Magnetzündung, Bosch-Stecker und nachgerüsteter Easy-Start-Buchse, so ergibt sich ein Gewichtsvorteil von 220 g sowohl beim ZG 45/62PCI als auch beim ZG 80PCI.

Wer jedoch den Luxus der „rundum sorglos“ Magnetzündung nicht mehr missen möchte - unbegrenzte Betriebszeit ohne zusätzlichen Akku, Schalter, Verkabelung und ohne Einbau der Zündbox im Modell - für den gibt es auch weiterhin nichts besseres als die Titan ZG-Motoren mit der elektronischen Magnetzündung. Seine Modelle brauchen gar nicht den super niedrigen Leerlauf, sie sind stabil und vibrationsfest gebaut und gerieten mit der Batteriezündung eher noch etwas schwerer, denn selten paßt der Zündakku so weit vorne in das Modell wie die Magnetschwungscheibe am Motor sitzt und so ist der Schwerpunkt dann oft nur mit zusätzlichem Blei einzuhalten.

Dem Umrüstsatz liegt Spezialwerkzeug und eine, mit Bildern reich illustrierte, Schritt für Schritt Anleitung bei. Jeder der möchte kann somit den Umbau zum PCI Motor leicht selbst vornehmen. Der Sensor wird nur angeschraubt und ist automatisch richtig eingestellt. Die gewohnten Propellernaben sind weiterhin verwendbar.

Als Zündungsbatterie empfehlen wir 4-zellige NiMH-Akkus mit 1400 mAh für die Einzylinder und 1800 mAh für den ZG 80PCI. Mit einem Linear-Spannungsregler wie z.B. dem „Digi-Switch“ sind 2-zellige LiPo-Akkus verwendbar.

PCI-Umrüstsatz ZG45/ZG62 ... #7781 € 155,90

PCI-Umrüstsatz ZG80B #7782 € 199,90

Umbau ZG45 / ZG62 auf PCI ... #7786 € 155,90

Umbau ZG80B auf ZG80PCI ... #7787 € 199,90

Wir bauen Ihren Motor um ohne die Arbeitszeit zu berechnen.

Ersatzteile:

PCI 1.3 Zündung mit Sensor ... #7791 € 124,90

PCI 2.3 Zündung mit Sensor ... #7792 € 166,90

Nabenadapter mit Magnet #7795 € 35,90

Sensor mit Halter #7796 € 18,90

Halter für Sensor einzeln #7797 € 3,95

Alle Preise sind inklusiv 19% Mehrwertsteuer, Stand 16. November 2008.



Technische Daten

PCI 1.3 = Einzylinder, PCI 2.3 = Boxer

Gewicht inkl. Sensor, Sensorhalter und Bosch-Stecker:

PCI 1.3: 138 g / PCI 2.3: 227 g

Gewicht des Nabenadapters: 70 g

Betriebsspannung: 4,8 bis 6 Volt
min. 3,8V, max. 6,7V

Stromaufnahme bei 2000/8000 U/min

PCI 1.3: 220 mA / 680 mA

PCI 2.3: 300 mA / 1100 mA

Zündspannung: 21 kV

Drehzahlbereich: bis 9000 U/min

Temperaturbereich: -10 bis +85 °C

Hallsensor: -40 bis +150 °C

CE Zertifikat Nr. 1041242

Zündakku und Schalter sind zusätzlich erforderlich.