

BRICO: AJUSTE DE ENCENDIDO SAAB 900 T16

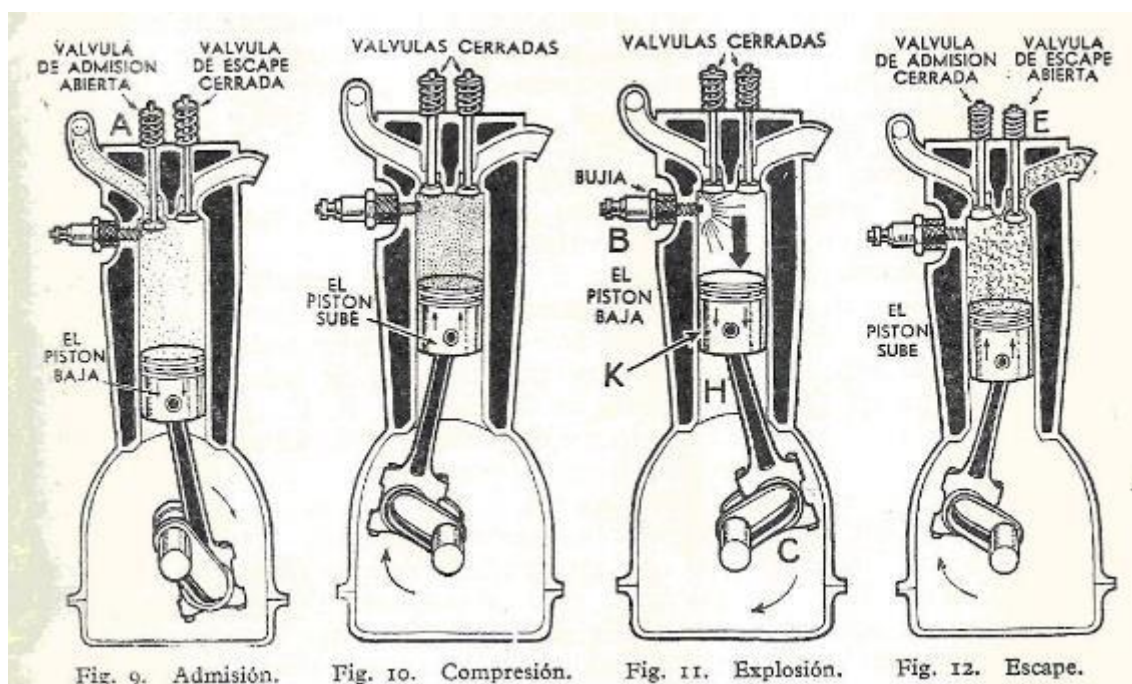
En este brico paso a explicaros brevemente como ajustar el encendido de un SAAB 900 turbo 16V. El mismo procedimiento se sigue en todos los T16 ya sean pre87, LPT o FPT.

En los 8V es similar, pero en los 16V atmosféricos, que llevan encendido EZK con un CPS y una ECU propia cualquier ajuste que le hagamos al distribuidor será compensado por la ECU, así que este método no nos sirve.

Primero empecemos con unas breves nociones teóricas para entender bien qué es lo que vamos a toquitar.

El punto de encendido es el momento, en el ciclo de ascenso y descenso del pistón, en el que la bujía lanza la chispa para encender la mezcla.

En un motor de 4 tiempos: admisión, compresión, explosión y escape, el encendido se produce al final del 2º paso para inmediatamente provocar el 3º.



Según “avancemos o retrasemos” el encendido estaremos haciendo que la chispa “salte” antes o después, influyendo enormemente en el rendimiento del motor.

Si avanzamos o adelantamos el encendido estamos haciendo que la chispa se dispare ANTES, cuando el cilindro aún está ascendiendo. Teóricamente logramos una combustión más eficaz de toda la mezcla, pero también aumentamos el riesgo de detonaciones, picado de biela, ganamos potencia en bajas pero la perdemos en altas, etc

Si lo atrasamos, retrasamos la detonación, haciendo que ésta se produzca cuando el pistón está más alto, favoreciendo el arranque en frío y disminuyendo el riesgo de detonaciones, pero perdiendo rendimiento y haciendo que el motor se caliente en exceso.

Además nuestros distribuidores (como la inmensa mayoría) llevan un tubo de vacío con una membrana que mediante una palanca en un mecanismo centrífugo modifica el encendido en función de la presión en la admisión: si el turbo está soplando atrasa el encendido 5º para reducir el picado, si en el colector hay depresión lo avanza otros 5º para ganar bajos.

Lo ideal es encontrar un punto de equilibrio entre ambas situaciones.

Dicho punto, según SAAB y el Bentley, está a 16º BTDC según el Bentley. BTDC son las siglas en inglés de Before Top Dead Centre, o Antes del Punto Muerto Superior.

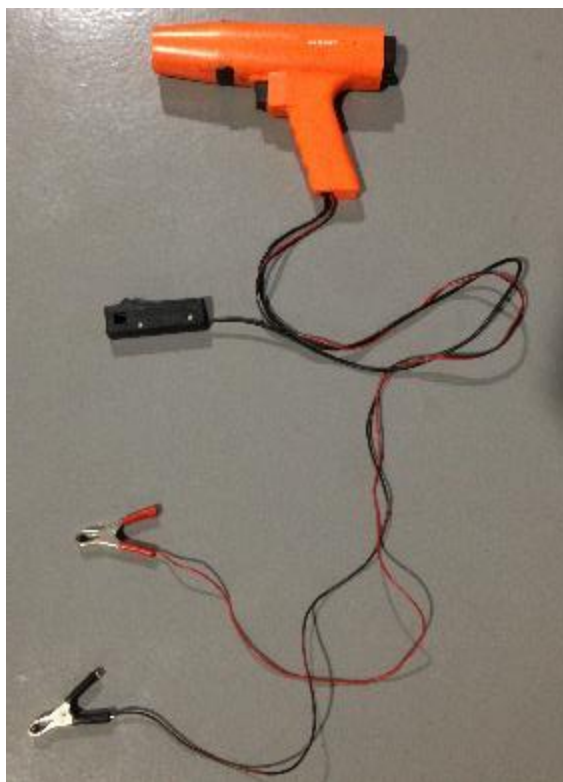
En el volante motor tenemos una pequeña escala gravada con los grados, y una ventana en la carcasa del embrague nos permite verlos, justo por debajo de la AIC.

Os recomiendo que antes de nada os marquéis con un rotulador fino y con buena luz los 16º ya que la escala no se ve demasiado bien y además después de tantos años suele estar sucia. Poneis el coche en 5ª con el contacto quitado y vais empujando poco a poco hasta que se vea la escala. Marcais el número 16 (la escala va de 5 en 5, así que marcar el guión superior al 15) y empezamos.

AJUSTE DEL ENCENDIDO

Esto es todo lo que vamos a necesitar:

Pistola estroboscópica con sus 3 cables: los que van al positivo y negativo de la batería, y el transductor que colocaremos en el cable que va a la bujía del cilindro nº1



Una llave plana de 13mm, si es corta mejor ya que nos permitirá mayor rango de movimiento sin chocar con los maguitos que salen de la culata.



1. Localizamos la ventana en la tapa plástica del embrague que nos va a permitir ver el volante motor:



Recuerda:
Nuestro punto
de referencia
es la AIC!!



Aquí veis la ventana, y la línea en la carcasa que nos sirve de referencia.

2. Arrancamos el coche y esperamos a que alcance su temperatura de funcionamiento (es decir, a que haya completado al menos un ciclo del electroventilador. Yo suelo esperar 2 ciclos).

3. Con el ralentí estabilizado a 850rpm, desconectamos el tubo de vacío del pulmón del distribuidor para que no nos falsee la lectura, y lo tapamos para que no fugue.



4. Conectamos la pistola estroboscópica:

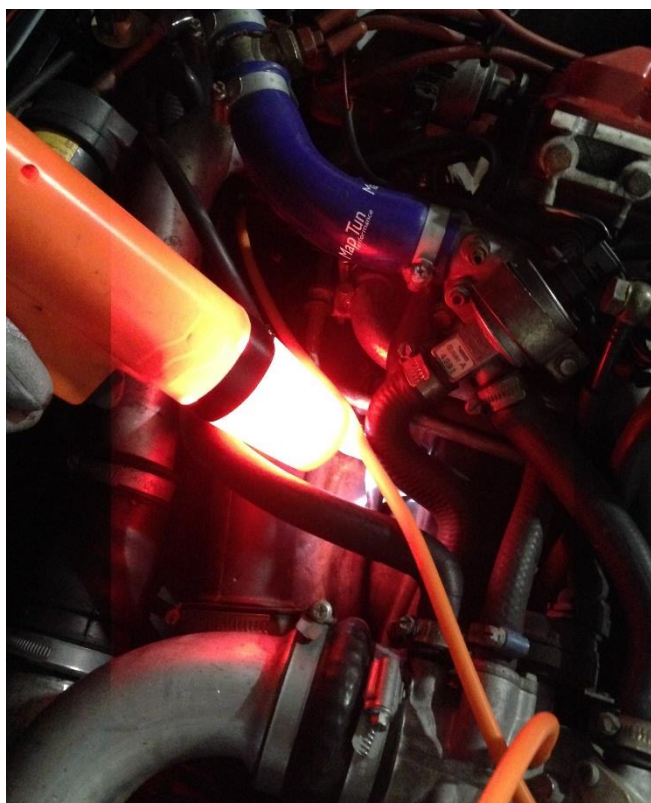
A la batería



Y al cable de la bujía nº1



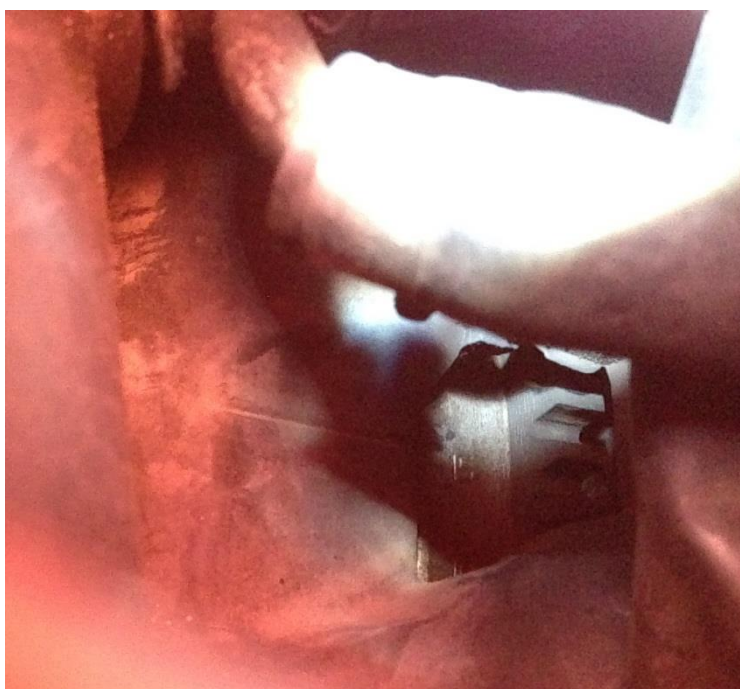
5. Disparamos con la estrobo, a ver en qué punto está el encendido. Conociendo los 900 casi seguro que si no lo habéis revisado frecuentemente, estará fuera de punto. Yo lo hago anualmente para evitar sobresaltos



6. Si hay que modificarlo, **aflojamos** con la llave de 13mm el tornillo que sujeta el distribuidor (solo aflojarlo lo suficiente para poder rotar el distribuidor, no hace falta sacarlo del todo):



7. Vamos rotando el distribuidor MUY POCO A POCO hasta que conseguimos clavarlo en 16°.



8. Apretamos bien el tornillo de debajo del distribuidor para que no se nos afloje. Comprobamos de nuevo que lo tenemos en el punto deseado. Desmontamos el tinglao y a hacer km!