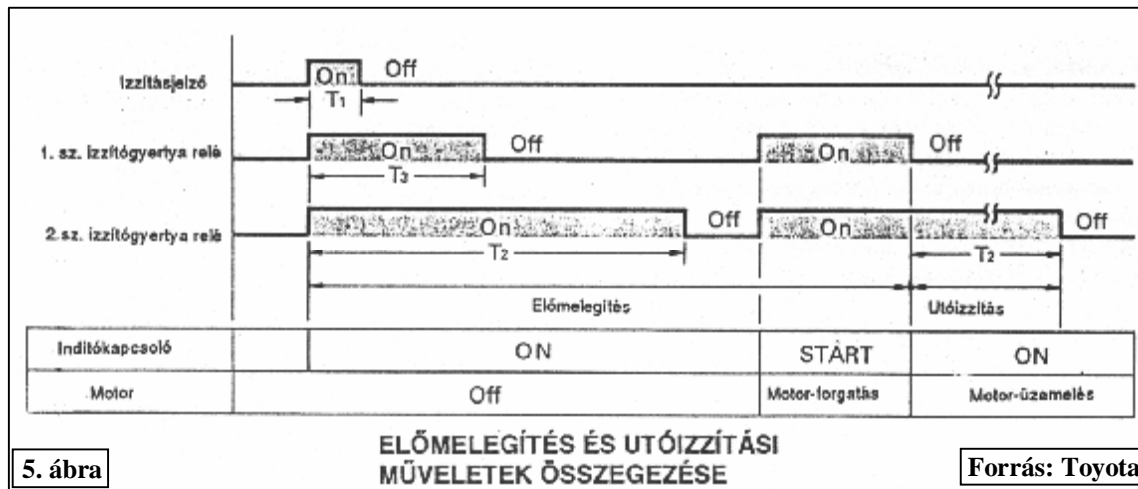


Ha a „ T_2 ” jelű – a 3. ábra tanúsága szerint, motorhőmérséklettől függő idejű – időszakasz letelte ellenére sem indítózunk, az izzítás-időzítő a „Relay No2”-t is kikapcsolja, megszakítja a készenléti állapotot. Ha a gépkocsi vezetője a készenléti szakaszban, vagy azt követően indítózni kezd – tehát a gyújtáskapcsolót a „START” helyzetbe fordítva az STA pont potenciálját megemeli – az elektronikus izzítás-időzítő az indító-izzító időszakaszt kezdi meg. Ez alatt mindkét relét ismét zárja, s ezzel a fedélzeti feszültség csökkenése ellenére, intenzíven izzít. (A zárt 2. sz. relé az előtét izzítógyertyát ismét áthidalja.)



Ha az indítózást követően a motor beindult – tehát a gyújtáskapcsoló ismét „ON” állásba került és a generátor szabályzója a CHG pont potenciálját megemeli – az utóizzítási időszakasz kezdődik meg. Ennek célja természetesen ez esetben is, a károsanyag emisszió csökkentése. Az utánizzítási idő (T_2) nagyságát a 3. ábra tanúsága szerint, a THW jel alapján, a motor hűtőközegének hőmérséklete határozza meg. A nem lineáris NTK ellenállás (termisztor) a hengerfejben helyezkedik el, és egy (az izzítás-időzítőbe beépített) hőmérséklet-független ellenállással alkot, motorhőmérséklettől függő feszültségosztót. Az 5. ábrán, nyomon követhetjük, hogy az utóizzítási szakaszban – amelynek ideje 20°C-alatt 120 szekundum – ismét csak a 2. sz. relé van bekapcsolva. Ez érthető, hiszen az izzítógyertyákat védeni kell a túlmelegedéstől, amelyet a megnövekedett fedélzeti feszültség és a járó motor okozta gyertya-körül hőmérsékletnövekedés, idézhetne elő. Több szempontból előnyös persze az is, hogy az előtét izzítógyertya melegíti a beszívott levegőt.

2007-12-18

A témakör negyedik „cikke” két hét múlva jelenik meg!