

Wichtige **Hinweise** zum

Nockenwelleneinbau/Verbau

Beim Einbauen/Verbauen von überarbeiteten Nockenwellen oder Sportnockenwellen beachten Sie bitte **dringend** folgende Hinweise:

1. Überprüfen Sie **zusätzlich den Platz zwischen Kolben und Ventilen im im Überschneidungs-OT, d.h., im Einlaßbereich bei 10-12 Grad nach OT sowie im Auslaßbereich bei 10-12 Grad vor OT.**

Mindestabstand bei gängigen 900 - 1100 ccm Vierzylindermotoren:
Einlaß 1,00 mm, Auslaß 1,60 mm

Wenn Sie die absolut notwendigen Sicherheitsabstände nicht erreichen, setzen Sie die Ventiltaschen tiefer oder stellen Sie die Steuerzeiten so ein, daß die Ventile entsprechend weniger Aushub im OT haben (größere Spreizung!)

Nehmen Sie diese Überprüfung an allen Kolben vor, da immer Ungenauigkeiten auftreten, z.B. durch die Oberfläche von Gußkolben.

2. Überprüfen Sie den Platz zwischen Kolben und Ventilen im oberen Totpunkt.
Mindestabstand: Einlaß 1,2 mm, Auslaß 1,8 mm.
2. Überprüfen Sie den **Platz zwischen den Tellern der gegenüberliegenden Aus- und Einlaßventilteller im oberen Totpunkt**, wenn Einlaß- wie Auslaßventile geöffnet sind. Falls notwendig, setzen Sie die Ventilsitze entsprechend tiefer (Mindestabstand bei gängigen 900 - 1100 ccm Motoren: 1,5 mm).
4. Überprüfen Sie den Platz zwischen den Ventildertellern und Ölabstreifern bei maximalem Ventilhub. Falls notwendig, kürzen Sie die Ventilführungen oder ersetzen Sie diese durch geeignete Führungen oder/und arbeiten Sie mit speziellen Ventiltellern.
5. Überprüfen Sie die Ventilderteln bei maximalem Ventilhub. Der Abstand, bevor die Federwindungen auf Block gehen, sollte mindestens 0,75 mm sein.
6. Beachten Sie, daß die einzelnen Nocken der verbauten Nockenwellen (mit den neuen Profilen) wie auch Schleppebel oder Tassenstößel den notwendigen Freigang im Zylinderkopf wie auch in der Zylinderkopphaube haben müssen.

7. Bei Motoren mit Schleppebeln **müssen neue oder nachpolierte Schleppebel verwendet werden**. Geben Sie von der beigelegten Molybdän-Paste reichlich auf Nocken sowie Tassenstößel bzw. Schleppebel.
8. Sorgen Sie dringend dafür, daß die **Schwimmerkammern der Vergaseranlage gefüllt sind, bevor Sie einen Startvorgang einleiten**. Der Motor sollte sofort anlaufen und auch sofort auf Drehzahlen **über 2 000 U/min.** gehalten werden, damit speziell die Nockenschmierung sichergestellt ist.
9. **Wichtige, zusätzliche Anmerkungen zu Motoren mit Schleppebeln**
(z.B. Suzuki GSXR 750/1100 -ohne die W-Modelle, Kawasaki ZX-10, ZZR 1100 etc.)
Bei diesen Motoren tritt nur dann ein höherer und absolut unnötiger Verschleiß im Bereich der Nocken und Schleppebel auf, wenn diese Motoren nach dem Kaltstart im Leerlauf (mit oder ohne Choke) vor sich hinbrabbeln, der Fahrer derweil sich gemütlich fertig anzieht, noch quatscht oder es fälschlicherweise dahingehend „gutmeint“, daß der Motor erst im Leerlauf angewärmt werden soll!

Dieses Vorgehen ist für den Nocken- und Schleppebelbereich derartiger Motoren extrem schädlich, da die Schmierung im Kaltzustand und bei Leerlaufdrehzahl in diesen kritischen Bereichen nicht zufriedenstellend funktioniert.

ALSO:

Fertig anziehen und sofort nach dem Starten des Motors wegfahren und die Drehzahl -bis das Motorenöl warmgefahren ist- möglichst nicht unter 2 000 U/min. fallen lassen !

Ironischerweise haben die sogenannten „Heizer“ in der Regel keine Nockenwellen- und Schleppebelprobleme!

Dies sind erstgemeinte Hinweise!

Denken Sie darüber nach!