

Kurzanleitung ZT-TUNING Zylinderkits

Basismotor:

- muss technisch einwandfrei sein, am besten vom Fachmann generalüberholt
- geeignete **Kurbelwelle, Kupplung, Getriebe** siehe ZT-Komplettmotor
- **keine** SKF-Lager oder Lager mit **C4-Spiel** verbauen (**zu viel Lagerluft**)

Zylindermontage:

- Alle Teile reinigen und anschließend mit **Mischöl** leicht einstreichen.
- Bei Original- und BB-Kurbelwelle ein versilbertes Nadellager + Anlaufscheiben verbauen
- ZT-Rennkurbelwellen sind untengeführt und benötigen keine Anlaufscheiben für den Kolben
- Pfeil auf dem Kolben muss Richtung Auslass zeigen
- Kolbenclips mit Öffnung nach **oben** montieren
- Zylinder auf Rumpfmotor setzen, in einigen Fällen können bei der Montage die Kolbenringe in den Einlass federn. Sollte dies der Fall sein, so sind mit Hilfe eines weichen Gegenstandes (durch den Einlasskanal) die Ringe wieder hineinzudrücken und der Kolben kann daraufhin vollständig in den Zylinder geschoben werden.
- Zylinderkopfmutter **über Kreuz**, schrittweise anziehen (**Anzugsmoment 10-15Nm**)
- Kurbelwelle von Hand durchdrehen um auszuschließen das Kolben am Kopf oder Gehäuse anschlägt
- **Quetschmaß:** mit Hilfe der mitgelieferten Fußdichtungen auf **folgende Werte** einstellen:
 - 39,5 mm Hub (S50/KR51/1): 0,7-0,8mm**
 - 44 mm Hub (S51;S60,S70, S85): 0,8-0,9mm**
 - 48mm Hub (S95G,ZT100N;ZT110N): 1,0-1,1mm**
- Quetschmaß = Abstand Zylinderkopf zu Kolben im OT, mit \varnothing 1,5 mm Lötzinn bestimmen (Lötzinn in L-Form biegen, durch das Kerzengewinde einführen, In Fahrtrichtung gesehen Rechts bzw. Links die Zylinderwandung berühren und dann mittels Polrad oder Kickstarter den Kolben durch OT bewegen. Beidseitig messen und Mittelwert bilden. Sollte die Differenz größer als 0,1 mm sein ist der Kopf nicht mittig verbaut und sollte neu zentriert werden.)

Zündung:

- Unterbrecherzündung für Tuningmotoren ungeeignet, darf nicht verwendet werden
- Elektronikzündung (kann zu Leistungsverlust führen) → Zündzeitpunkt 1,5 mm vor OT
- Vape (44mm&48mmHub) → **Zündzeitpunkt 1,5 mm vor OT (mit Stroboskop abblitzen)**
- PVL-Zündung siehe mitgelieferte Einstellanleitung
- KR51/1 und S50 Motor -> Zündzeitpunkt 1,4 mm vor OT
- Motor mit **48 mm Langhubkurbelwelle** -> Zündzeitpunkt **1,5 mm vor OT**
- Zündkerze Isolator 260, NGK B9HS; Elektrodenabstand 0,4 mm
- **zusätzliches Massekabel vom Motor zur Zündspule mit 20 mm² Querschnitt (ca. \varnothing 5 mm)**
- **Vape und PVL-Zündspulen** müssen direkt am Rahmen befestigt werden! Dazu einfach die obere Halteschraube des Luftfilterkastens gegen eine lange Schraube bzw. Stehbolzen ersetzen und die Zündspule dort direkt festschrauben. Anschließend das Massekabel vom Motor direkt an der Zündspulenverschraubung anklammern! Auf keinen Fall das mitgelieferte Halteblech & Massekabel des Vape-Sets verwenden! Dies kann zur Zerstörung der Zündspule führen!

Luftfilter:

- bei S51/ S70 ein zusätzliches Loch mit ca. 40 cm² in Mittelkasten einarbeiten, ZT-Luftfilterblech verwenden (Shopsuche: „Luftfilterblech“), bei VM-Vergaser empfehlen wir einen geänderten Mittelkasten (Shopsuche: „Gehäusemittelteil Tuning“)
- bei Schwalbe Plug & Play Version (Shopsuche: „Luftfilter Schwalbe“)
- für den PWK-Vergaser (Shopsuche: „Luftfilter PWK“)
- eigene Luftfilterumbauten müssen so funktionieren als wäre kein Luftfilter verbaut, Filtermaterial mit möglichst großem Abstand zum Vergaser anbringen
- den Luftfilter mit Filterspray (Shopsuche: „Motul Air“) benetzen und regelmäßig auswaschen

Vergaser:

- nur die von uns zum Zylinderkit angebotenen Vergaser sorgen für optimale Leistung und Fahrbarkeit!
- Die Verwendung eines kleineren Vergaserdurchmessers als von uns empfohlen, kann z.B. zu einem Leistungsloch in mittleren Drehzahlen und weniger Spitzenleistung führen.
- Der Vergaser wird voreingestellt ausgeliefert. Um Kolbenklemmer während des Einfahrens zu vermeiden, ist absichtlich eine **größere Hauptdüse** im Auslieferungszustand verbaut. Diese muss im späteren Fahrbetrieb so gewählt werden, dass sich nach längerer Vollgasfahrt ein rehbraunes Kerzenbild ergibt. Wenn es von Anfang an zu Problemen kommt, bitte zuerst die Hauptdüse um eine Nummer verkleinern.
- **Ist die Zündkerze hellbraun / grau / weiß, muss sofort ein größere Hauptdüse verbaut werden!**
- **Ein Fahren im Ständigen Teillastbereich bei gleichzeitig mageren Nadelstellung kann ebenso zu Hitze Problemen führen. Bei Fahrten, wo oft nur Teillast gefahren wird, empfehlen wir die Nadel etwas höher zu hängen (Clips in untere Position)**
- Der Benzinahn, Filter & Schlauch müssen so beschaffen sein, dass eine Durchflussmenge von mindestens 350 ml / Minute gewährleistet ist. Benzinschlauch vom Vergaser abziehen und auslitern
- Die Chokeschieberkappe muss gefühlvoll angezogen werden. Erfolgt die Montage zu fest, kommt es zum Verzug und der Chokeschieber klemmt! Eine Abstimmung ist dann nicht möglich!

Auspuff:

- Es dürfen nur die **von uns empfohlenen Auspuffanlagen** am jeweiligen Zylinderkit verwendet werden. Diese sind beim jeweiligen Zylinderkit im Onlineshop aufgelistet.
- Andere Auspuffanlagen können zu schlechter Fahrbarkeit, Kolbenklemmern und starken Verschleiß aufgrund Überhitzung führen.
- Bitte beachtet das andere Hersteller teilweise ähnliche Namen für Ihre Auspuffanlagen verwenden. Diese Auspuffe sind von uns nicht zur Verwendung freigegeben!
- Baut man einen eigenen Auspuff zum ASA 1 / 2 um, muss dieser unbedingt einen Lochkegel und kein Prallblech besitzen. Die Engstelle im 16 mm Endrohr muss entfernt, sowie eine 10 mm Bohrung in die letzte Platte des originalen Endschalldämpfers gebohrt werden. Fertige umgebaute Endschalldämpfer oder „leise“ Dämpfereinsätze gibt es bei uns im Shop.
- Die Montage der Auspuffanlagen beginnt immer an der Krümmer- / Kalottenmutter. Zur Abdichtung empfehlen wir hitzefestes Silikon. Anschließend den Auspuff an der hinteren Auspuffschelle mit unserem Halteblech spannungsfrei fixieren.

Mischöl:

- freigegebenes Mischöl siehe Onlineshop (sonst drohen Motorschäden)
- **Motul 800** für alle Motoren freigegeben
- Addinol MZ 405 ist für Tuningmotoren nicht geeignet!
- Originaloptikauspuff (Höchstzahl bis 10.500 U/min) → Mischungsverhältnis 1:35
- Rennauspuffanlagen → Mischungsverhältnis 1:25
- für beste Leistungswerte sollte Super Plus oder höherwertiger Benzin (Ultimate 102) verwendet werden!

Einfahren (500 km):

- Motor sollte bei mittleren Drehzahlen und leichtgängig gefahren werden, nicht quälen!
- **Schiebebetrieb** (z.B. Bergab mit geschlossenem Gas) **vermeiden!** Immer etwas Gas geben.
- ab 300 km die Drehzahlen langsam steigern
- Kerzenbild während des Einfahrens regelmäßig kontrollieren. Es sollte dunkel / schwarz sein.
- ab 500 km so bedüsen, dass das Kerzenbild nach Vollgasfahrt rehbraun ist.

Allgemeine Hinweise zum Fahrzeug:

Das verwendete Fahrzeug sollte technisch im einwandfreien Zustand sein. Die höhere Leistung sorgt auch für eine stärkere Belastung der Bremsen und des Fahrwerks. Eine Scheibenbremsanlage ist ratsam, kostet aber etwas Höchstgeschwindigkeit.

Um das **Fahrzeug** an die höheren Belastungen des Tuningmotors anzupassen **empfehlen wir:**

- Sport Bremsbeläge (Shopsuche: „Bremsbelag“), Radnabe nicht abdrehen (schlechtere Kühlung)
- Motor- und Schwingelager durch verstärkte Lagerbuchsen ersetzen (Shopsuche: „Lagerbuchsen“)
- verstärkte Kette (Shopsuche: „Kette verstärkt“)
- verstärkter Ruckdämpfer für Hinterradmitnehmer (Shopsuche: „Elastikring“)

Leistungsbremsen:

- schwergängige Radlager, breite Reifen, Crossreifen, geringer Reifenluftdruck
- schleifende Bremsen, Scheibenbremsanlage
- durchgescheuerte Kettenschläuche, steife Kettenglieder

Die von uns angegebenen Leistungswerte und Leistungsverläufe sind mit Vape-Zündanlage und mit unseren Anbauteilen erreicht worden! Andere Anbauteile können die Fahrbarkeit und Leistung deutlich verschlechtern! Die Geschwindigkeitsangaben wurden mit einer originalen, technisch einwandfreien S51 N/B und max. 80kg Fahrer erfasst!

Alle unsere Tuningteile sind nur für die Rennstrecke bestimmt und ohne TÜV, ohne ABE und ohne Straßenzulassung!