

[zurück zur SEITE 1](#)

SEITE 2

Hier möchte ich das Thema 16V weiter fort führen.

Beginnen wir mal mit dem Unterbau:

Im Forum wurde berichtet das die Steuerkette an einer Kante am Block scheuert und dadurch die Nieten der Kette kaputt gehen, das würde einen Kettenriss zur Folge haben. Deshalb habe ich vorsorglich die Kante am Block beigeschliffen.



Allerdings sollte man das abgeschliffene Metall nicht draußen auf dem Hof liegen lassen wenn das nicht unbedingt Jemand mitkriegen soll. Einmal geregnet sieht das sehr rostig hässlich aus. Inzwischen nach mehreren Monaten fegen,bürsten,Farbnebel und Regen ist es immer noch leicht zu sehen.

Nachtrag: ein halbes Jahr später wurde der Hof neu geteert 🇩🇪

Die Position der Gleitschienen muß nun ermittelt werden. Am besten dafür die Steuerkette einhängen, sie muß unten auf dem Hinteren Ritzel laufen.



Montieren wir erstmal die rechte gerade Gleitschiene. Sie wird oben in dem Bolzen der im Kopf sitzt fixiert. Die Kette wird dort gerade nach unten geführt, also kann man leicht die Position der Gleitschiene festlegen. Die Löcher anreißen und bohren. Unten wird ein M6 Gewinde gebohrt und eine Schraube mit langem Hals eingeschraubt. Der Schraubenkopf wird abgeflext damit die Schraube nur als Bolzen dient. Damit die Schraube auch an ihrem Platz sitzen bleibt wird sie mit Schraubensicherungslack eingeklebt. Ich achte darauf das die



Schauben/Bolzen wenigstens einen Härtegrad von 8.8 aufweisen.



Die Schraube in der Mitte bleibt eine M6 Schraube, sie wird mit einem Federring angeschraubt und hält somit die Gleitschiene.

Von der Seite gesehen muß man darauf achten das die Gleitschiene in der Flucht mit der Steuerkette ist.



Nun ist die linke Gleitschiene an der Reihe. Um diese gut positionieren zu können, am Besten den Kettenspanner nur 1 Umdrehung reinschrauben, damit er keine Spannung erzeugt.



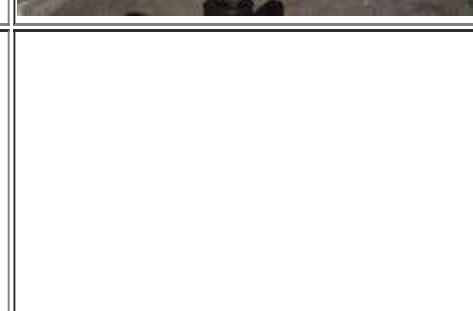
Die Gleitschiene in die Kette einhängen und die Position am Kettenspanner ermitteln. Die Kette muß ordentlich geführt werden und sollte auch schon leicht gespannt sein. Erst wenn die Schiene montiert ist kann der Kettenspanner ganz reingedreht werden und erzeugt die benötigte Spannung an der Kette.



Wär der Kettenspanner von vorn herrein ganz eingeschraubt gewesen hätte man Schwierigkeiten beim Fixieren der Gleitschiene bekommen und man hätte sie warscheinlich zu weit unten angeschraubt. Achtung, der Bolzen für diese Gleitschiene wird oberhalb eines Ölkanals angebracht!



Hier findet eine M12 Schraube mit langem Hals Verwendung. Wenn die Position feststeht, anreißen, bohren und Gewinde schneiden. Die Schraube mit der Gleitschiene einschrauben. Die Position der Gleitschiene ermitteln und passend hinterfütern (Seitenansicht).





Leider passt das Steuergehäuse nicht wenn der Schraubenkopf vorhanden bleibt, deshalb habe ich eine Nut in die Schraube gesägt und einen Sprengring montiert. Wenn die Schraube später mit Sicherungslack eingeklebt wird, kann ich den Schraubenkopf abflexen.

Das Steuergehäuse muß aber trotzdem noch angepasst werden. Zuerst mal müssen die Bolzen der alten Gleitschienen abgeflext werden. Auch die Buckel dafür müssen abgeflacht werden. Darauf achten nicht zu viel Material runter zu schleifen, sonst hat man ein Loch. Die Bolzen sind anfangs hohl, wie man von Außen sehen kann!

Um etwas mehr Freiheit für die bewegliche Gleitschiene zu erzielen, hab ich leicht Material am Gehäuse-Inneren abgetragen.



Achtung, an dieser Stelle ist das Gehäuse gerade mal 1mm dünn !!!! Geshalb dort NICHTS wegschleifen, nur den kleinen Nippel entfernen.



Was sagt ihr eigentlich zu meinem höhenverstellbaren, drehbaren und rollfähigen Motorständer? 🤔



Der Körnerpunkt für die versetzte Kopfschraube ist schon angebracht. Hab einfach den Kopf aufgesetzt, eine Kopfschraube reingesteckt und ein Hammerschlag drauf gegeben, somit hat sich ein Abdruck der Schraube gebildet. Danach in das Schraubenloch im Kopf geläuchtet und gecheckt ob der Abdruck mittig im Loch sitzt. War natürlich NICHT der Fall, also nochmal etwas nachgebessert und dann den Körnerpunkt gesetzt. Das Loch werde ich mit einer Standbohrmaschine bohren, denn es muß exakt gerade werden.



Eine Kolbenbodenkühlung habe ich nebenbei auch noch in die KW-Lagerstellen gebohrt, die Ölnut muß noch gefräst werden. Ich könnte ein Loch in die Gleitlager bohren, aber das wäre riskant. Was wäre, wenn irgendwann die Lager erneuert werden und nicht auffällt das man wieder Löcher bohren muß?! Also gleich ne Nut in den Block fräsen und sich darüber später nieeee Gedanken machen müssen. 🤔



So sehen die Düsen dafür aus. Sie öffnen erst ab einem Druck von ca. 1,6 bis 2,0Bar.



30-08-09 Mal was Neues vom liegen gebliebenen Projekt: Hatte zwischendurch mal den Krümmerflansch gebohrt, natürlich aus 10mm VA



ZURÜCK

