

Abstimmanleitung „50/60GSO“- „Lesen tut nicht weh!“

Quetschspalt (Einstellung durch Vergrößern oder Verkleinern des Fußdichtungsmaßes/ der Fußdichtungsanzahl): 0,8mm

Zündzeitpunkt bei ca.7000 U/min = 1,6 vor oberem Totpunkt

(Wichtig!!!: statisch NEU (!) markieren und dynamisch prüfen)

Zündkerze: Isolator 260...oder NGK 8 oder 9

Minimaler Benzindurchfluss nach dem Benzinfilter in ml/min:380.....

Idealer Auspuff: „Jeffrey`s Auspuff 28“; alternativ: AOA2, AOA2,5

➔ Luftfilter: JWSport Luftfilterkit für Herzkasten + Umbau oder modifizierter Serienfilter

Vergaser: BVF16N1 (Vorzugsweise 16N1-8/ 16N1-11 oder 16N1-12)

Hauptdüse ca.: ...75-85 je nach Luftfilter (lieber zu groß anfangen)

Nadeltyp: BVF09

Clip von oben:...2... Leerlaufdüse:...BVF-32

Umluftschraube aus geschlossenem Zustand geöffnet: 0,1 bis 0,5.....

Düsenstock: 215

Schwimmerniveau: BVF...Siehe JWSport Einstellanleitung auf Website

!Achtung: Das Schwimmerniveau hat einen weitaus größeren Einfluss auf die Vergasereinstellung als allgemein vermutet. Ohne korrekt eingestelltes Schwimmerniveau ist eine passende Vergasereinstellung nicht möglich.

Tipps BVF-Vergaser:

Der BVF-Vergaser (Flansch muss plan sein!) muss mit 2 Flanschdichtungen und selbstsichernden Muttern montiert werden. (Während Probe- und Einstellfahrten, macht es Sinn, vorerst normale Muttern zu verwenden.) Hierzu müssen die Stiftschrauben am Zylinderflansch mit dem kurzen Gewindeende in den Zylinder eingeschraubt sein. Wichtig ist, dass die Verdickung der Flanschbolzen nicht fest in das Zylindergewinde gedreht wird. Dadurch kann der Flansch zerbrechen! Dabei sollten Sie darauf achten, dass der Vergaser nur so fest wie nötig angezogen wird (minimal/ gerade so dicht). Bitte ziehen Sie den Kaltstarteinsatz (Kolbenschieber) nur leicht fest, da sonst durch das Gewinde das Schiebergehäuse zusammengedrückt wird, der Kaltstartkolben festhängt und eine Abstimmung unmöglich wird. Ggf. vorher entgraten und auf Leichtgängigkeit prüfen. Wir empfehlen den Überlaufschlauch wegzulassen. Fahren mit Überlaufschlauch kann zu

schweren Schäden am Kolben/Zylinder führen. Bitte beachten Sie die Einstellanleitung auf JWSport.de.

Ohne ein exakt eingestelltes Schwimmerkammerniveau (Schwimmerstand) ist keine Vergasereinstellung möglich!!! -> Siehe Website! (wird leider viel zu oft ignoriert)

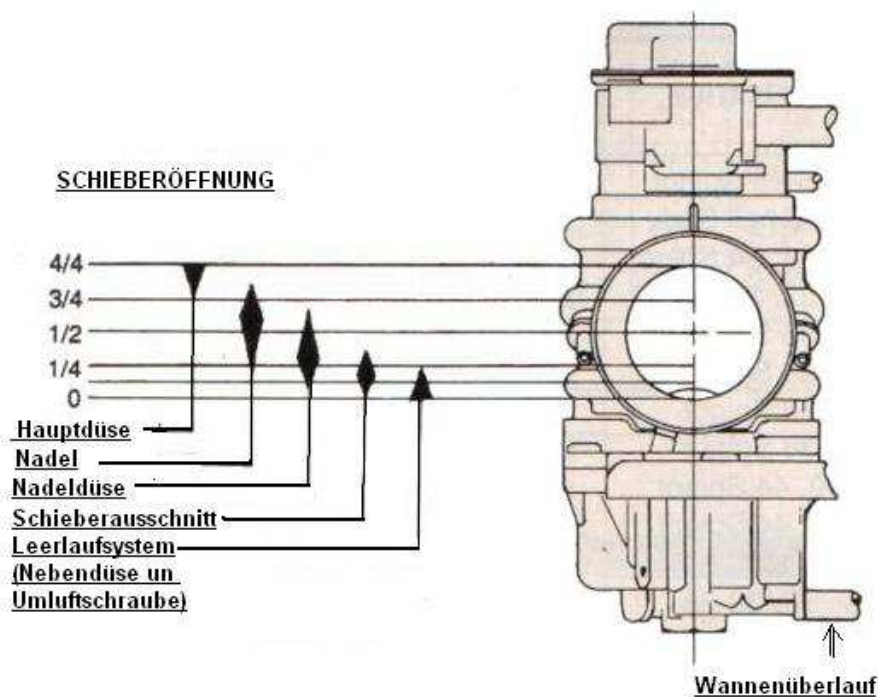
Bitte beachten sie die Anleitung zum Luftfilterumbau auf unserer Website!

Oft werden Vergaserdüsen mit der Borste einer Drahtbürste oder ähnlichem gereinigt. Besonders bei der Reinigung einer 35er Leerlaufdüse mit der Borste einer Drahtbürste, ist es nicht mehr möglich, eine saubere Leerlaufeinstellung zu finden. Deswegen ist im Zweifelsfall eine neue Leerlaufdüse einsetzen. Ab 04.2020 liegt dem Zylinderkit ein Leerlaufdüsenet bei. Ausgangsbasis ist die 32er Leerlaufdüse. Als Teillastnadelstellung ist die 2.Kerbe von oben anzusetzen.

Bitte bauen Sie alle mitgelieferten Vergaserteile ein, auch wenn sie aussehen wie Gleichteile. Der Teufel steckt im Detail.

Skizze Vergaserbereiche:

Diese Skizze ist eine Abstimmunghilfe, da hier sehr schön dargestellt ist, welcher Teil im Vergaser für welche Schieberöffnung zuständig ist. Die Nadeldüse ist bei vielen Vergasern nicht auswechselbar, weil man diese Abstimmung bis an gewisse Grenzen auch durch ein anderes Nadeldesign variieren kann. Der Schieberausschnitt muss in den meisten Fällen auch nicht geändert werden. Er bestimmt hauptsächlich, wie fett oder mager der Motor nach Schiebebetrieb wieder ans Gas geht.



Tipps Zündung:

Eine falsche Zündeneinstellung kann schwere Schäden am Kolben/Zylinder verursachen. Daher empfehlen wir unsere Motorsport-Grundplattenklammern zu verwenden um Betriebssicherheit zu gewährleisten. Es ist ein Irrglaube, wenn man denkt, dass die Zündung richtig eingestellt ist, wenn das Moped gut anspringt. (Das tut es auch mit falsch eingestellter Zündung.) Bitte beachten Sie die Einstellanleitung auf JWSport.de.

Vape Zündanlagen müssen zwingend bei erhöhter Drehzahl angeblitzt werden, da die werksseitigen Markierungen fast immer falsch sind!

Tipps zur Zylindermontage:

Zylinderkopfmuttern nur so fest wie nötig anziehen (4-6Nm). Wenn der Zylinder zu fest angezogen wird, kann sich an den Stellen der Stehbolzenbohrungen die Zylinderlaufbahn nach innen verwerfen und das kann zu Kolbenklemmern führen! Nach der ersten Fahrt kontrollieren Sie bitte das Anzugsdrehmoment der Zylinderkopfmuttern noch einmal, da sich die Zylinderfußdichtung noch setzen kann. Diese Arbeit ist am kalten Motor auszuführen. Es ist auch sinnvoll 4 gleiche Zylinderstehbolzen aus einer Charge zu benutzen, was einer gleichmäßigen Zylinderausdehnung zu Gute kommt.

Es ist unproblematisch, wenn die Zylinderfußdichtung im Bereich der Überströmer auf nur 1mm dichtet solange das Gehäuse ordentlich und plan ist. Ein Anpassen der Kanaltaschen bringt keinen Leistungsvorteil!

Bevor der neue Zylinder aufgesetzt wird, müssen Dichtungsrückstände der alten Fußdichtung restlos entfernt werden. Die Zylinderdichtfläche des Motorgehäuses muss vollständig plan sein. Das kann man am besten durch Auflegen eines geraden Gegenstandes (z. Bsp. der langen Kante vom Messschieber) prüfen. Sollte der Gegenstand kippeln oder einen ungleichmäßigen Lichtspalt aufweisen, muss das Motorgehäuse nachgearbeitet, idealerweise ausgewinkelt werden (siehe JWSport-Webshop) um ein gutes Ergebnis zu erzielen. Es ist keine Seltenheit, dass original gepaarte Gehäusehälften einen Höhenversatz der Planfläche des Zylinderfußes von bis zu 2/10mm aufweisen und oft auch im falschen Winkel zur Kurbelgasse stehen. Dadurch steht der Zylinder dann schief auf dem Motorgehäuse. Deswegen ist das von uns angebotene „Auswinkeln“ ein Muss für jeden, der die Entstehungen eines gesunden Motors nicht dem Zufall überlassen will. Das „Auswinkeln“ kann nur bei zerlegtem Motor erfolgen.

Tipps zur Haltbarkeit des Zylinderkits:

In 95% aller Fälle ist Schmutz bzw. Staub die Todesursache für alle Zylinder. Bereits kleinste Mengen davon verbinden sich mit dem Mischöl zu einer hochschädlichen „Schleifpaste“, die das Zylinderkit und auch die Kurbelwelle sowie deren Lagerung in kürzester Zeit zerstören. Wer einen serienmäßigen Luftfilterkasten benutzt, muss diesen unbedingt öffnen, reinigen und abdichten. Bitte beachten Sie hier die Anleitung auf JWSport.de. Schaumstoff-Anbaufilter bitte nicht mit Sprühöl benetzen, sondern vollständig in Luftfilteröl tauchen und ausdrücken sowie austropfen lassen (Filter nicht auswringen!). Gereinigt werden diese Filter mit handwarmem Wasser mit Waschpulver oder Fit (Spülmittel) als Lösemittel. Idealerweise spülen Sie von innen nach außen durch. Anschließend spülen Sie bitte solange mit klarem Wasser nach, bis das Lösemittel vollständig ausgespült ist. Danach hängen Sie den Filter zum Trocknen auf und ölen ihn anschließend erneut. Wir empfehlen ausschließlich Luftfilteröle aus der Herstellung von Twinair und Multiair. Das Öl kann auch Fremdbezeichnungen haben, wenn es trotzdem in diesen Firmen abgefüllt wird.

Eine verschmutzte oder gar mit Schlamm zugesetzte Auslasspartie zwischen den Kühlrippen bedeutet auch den schnellen Zylindertod. Das ist die heißeste Stelle am Zylinder und deswegen ist es gerade dort absolut wichtig, dass ausreichend Kühlluft an den ohnehin schon thermisch an der Grenze arbeitenden luftgekühlten Motor kommt. Was dabei auch eine Rolle spielt, ist die Wahl des richtigen Schutzbleches! Die einzige Schutzblechvariante, die genügend Schutz vor Dreck in den Kühlrippen bietet und dennoch genügend Kühlluft vorbei an den Zylinder lässt, ist das original unten verlegte Serienschutzblech. Enduro- oder Crossschutzbleche leiten die Luft ungünstigerweise vor dem Zylinder nach unten. Kürzt man sie, dass genug Luft an den Zylinder kommt, gibt es keinen Schmutzschutz mehr.

!!! In 50% aller Fälle von neu/frisch lackierten Tanks bzw. der kaufbaren Nachbautanks befinden sich nahezu unsichtbare Feinstreste von Strahlgut in den Tanks. Diese Feinstreste machen auch vor Kraftstofffiltern nicht halt und gelangen in den Motor. Hierbei beschädigen Sie nicht nur Zylinder und Kurbeltrieb, sondern auch den Vergaser. Der beste Weg, um sicher zu stellen, dass man einen sauberen Tank hat, ist es, ihn mehrfach mit heißem Wasser/Spülmittel (Fit) auszuspülen. Dabei ist es wichtig, jedes Mal neues Wasser zu verwenden. Trotzdem kann man sich nicht 100% sicher sein, dass der Tank restlos rein ist. Deswegen empfehle ich im Zweifelsfall einen Papierfilter in die Kraftstoffleitung zu montieren. Dabei ist darauf zu achten, dass der Papierfilter groß genug gewählt wird, um die

Minstdurchflussmenge einzuhalten. Bei rostigen Tanks verfährt man genauso, nur löst man den Rost vorher mit Zitronensäure aus der Apotheke.

Tipps Auspuffe:

Die Leistungsentwicklung eines Zweitakters ist zu 50% vom Auspuff abhängig. Umso stärker der Zylinder, umso größer ist dieser Einfluss. Deswegen sollte man dieser Baugruppe besondere Aufmerksamkeit schenken. Es ist absolut wichtig den vorgeschriebenen Auspuff zum Zylinder zu benutzen! Gerade wenn man keine Tuningerfahrung hat, sollte man nicht davon abweichen.

Die Auspuffe müssen gasdicht an der Verbindungsstelle zum Krümmer und zum Zylinder sein. Es ist besonders wichtig, dass sich bei Auspuffmontage keine Schmutzpartikel wie z. Bsp. Späne oder Staub im Krümmer befinden. Das kann zu Schäden am Zylinder/Kolben führen.

Die Gastemperatur im Auspuff ist der Energieträger für die Druckpulse, die im Auspuff entstehen. Sie sind der Grund, warum unser kleiner Zweitakter so viel Leistung entwickelt. Deswegen ist es ideal, wenn wenig Temperatur durch Abkühlung an den Außenwänden des Auspuffs verloren geht. Dazu ist es wichtig, dass man weiß, dass die Ölkohle, die sich an den Auspuffwandungen ablagert, ein prima Isolator ist und den Wärmeverlust minimiert. Das bedeutet also, dass die Ölkohleschicht im Auspuff erwünscht ist und auch Leistung bringt! Allerdings sollten Durchgangsbohrungen, Endrohre und Schalldämpferdurchgänge in regelmäßigen Abständen davon befreit werden um keinen Abgasstau zu verursachen. Der Zeitraum kann sich bei Verwendung gewisser Öle drastisch verkürzen.

Neue Auspuffanlagen sind vor der Montage gründlich von innen zu spülen damit keine Späne oder Schleifstaub mit der rückladenden Druckwelle in den Zylinder gelangen.

Wenn Sie sich nicht sicher sind, dass ihr Auspuff schmutzfrei ist, schütten Sie vor der Erstmontage eines neuen Auspuffs 50ml Motor- oder Getriebeöl in den Auspuff und verteilen Sie es durch Drehen und Schwenken gleichmäßig an den inneren Auspuffwandungen.

Befestigen Sie ihren Auspuff immer elastisch am Fahrgestell, damit er den Bewegungen des Motors folgen kann und vor Rissbildung geschützt ist.

Gefahren wird Zweitakt-Gemisch 1:20 bei Rennmotoren und 1:33 - 1:50 bei Alltagsmotoren.

Gemischt wird mit "Simtunol K16 2-Takt Mische".

Ich kann die Verwendung von "Simtunol K16 2-Takt Mische" wärmstens empfehlen, da es voll steckt mit feinstem „Know How“.

Dieses Zylinderkit ist sehr mühevoll auf seine Einsatzbedingungen hin optimiert. Es soll mit Anbauteilen, die sich jederzeit als Serienteil entpuppen, in vollständiger Serienoptik solide 7 PS an das Hinterrad liefern. Das haben wir unter größten Anstrengungen und maximalem Bearbeitungsaufwand geschafft. Damit liegt das Leistungsniveau mit diesem kleinen Zylinder schon im 85ccm Durchschnitt! Es wäre ein Jammer, wenn jemand dieses Konzept mit artfremden Anbauteilen seines Charakters berauben würde.

Wenn Sie sauber und solide arbeiten, werden Sie viel Freude an der Haltbarkeit und Leistungsbereitschaft dieses deutschen Qualitätserzeugnisses haben.

Ich wünsche viel Spaß dabei!

Mit freundlichen Grüßen

Jeffrey Wiesner

