

Klima:



Auch in der kalten Jahreszeit sollte man gelegentlich die Klimaanlage einschalten, damit die Ventile im Kompressor nicht verkleben und im Sommer wieder einwandfrei arbeiten.

Man kann parallel dazu natürlich auch die Heizung einschalten. Diese Kombination ist außerdem ein wirksames Mittel gegen beschlagene Scheiben, da die Klimaanlage trockene Luft erzeugt.

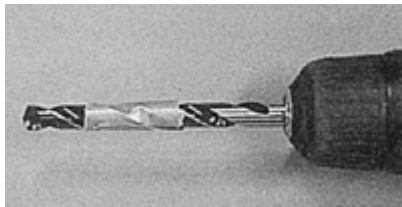
Batterie:

Batterie:

Keine Lust mehr die Batteriepole zu reinigen?

Klebe einfach eine 1Pfennig Münze mittels doppelseitigen Klebeband neben jedem Pol. Die Korrosion bildet sich dann auf den Pennies und nicht auf der Batterie. Die Geldstücke sind dann nur nach starker Korrosion auszuwechseln. Eine einfache Art die Batterie sauber zu halten und der Preis ist o.k..

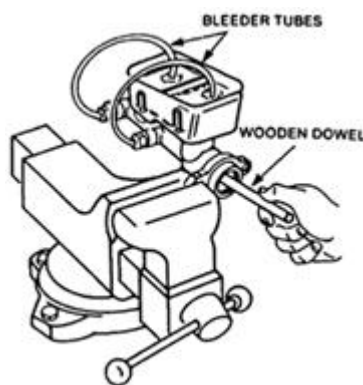
Bohren:



Oft will man ein Loch mit einer bestimmten Tiefe bohren. Dies ist aber gar nicht so einfach, weil man ständig absetzen und nachmessen muß.

Ein einfacher und hilfreicher Trick ist es, die Tiefe am Bohrer abzumessen und die Stelle mit Hilfe eines Stück Klebebands zu markieren. Nun bohrt man vorsichtig bis zum Anfang des Klebebands und hat auf Anhieb die richtige Tiefe

Bremsen:



Bremse:

Soll ein neuer Hauptbremszylinder eingebaut werden, kann man viel Zeit und Bremsflüssigkeit sparen, in dem man den Zylinder vorentlüftet. Man schraubt dazu alte Bremsleitungen mit Überwurfmutter in den Zylinder und steckt etwa 20cm lange Gummischläuche auf die Leitungen. Das andere Ende legt man in den Vorratsbehälter. Danach spannt man den Zylinder in einen Schraubstock, füllt den Vorratsbehälter mit Bremsflüssigkeit und drückt mit einem Stiel so oft den Kolben rein, bis keine Luft mehr aus den Schläuchen kommt. Nun ist der Hauptbremszylinder einbaufertig. Nach dem Einbau ist das restliche Bremssystem schnell entlüftet.

Motor:

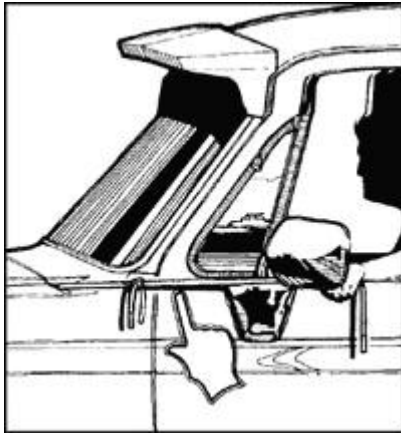
Müde vom mühsamen Entfernen der Dichtungsreste mit der Hand?

Eine Bohrmaschine mit Drahtbürste ist eine schnelle und einfache Hilfe. Zuerst die groben Teile mit dem Schaber entfernen und danach mit der Bohrmaschine nacharbeiten. Aber bitte immer mit Schutzbrille arbeiten.

Edelbrock Vergaser:

Bei der Umrüstung von Quadrajet- oder Holley- auf Edelbrock-Vergaser, können Probleme mit der Düsenbestückung auftreten. Dies äußert sich oft in sogenannten „bogs“ (Power-Löchern bei schnellem Gasgeben oder Kick-Down). Da Edelbrock in Californien produziert und dort strenge Abgasvorschriften gelten, sind die meisten Edelbrock-Vergaser zu mager bedüst. Ein Tip ist, die „Powersprings“ durch härtere Versionen zu ersetzen. Dadurch geht der Vergaser bei Vollgas schneller in den fetten Bereich. Sollte das nicht helfen, beginnt man mit der fetteren Düsenbestückung (Handbuch), dann sollte der „Bog“ verschwunden sein. Man kann danach jeweils zwei Stufen niedriger gehen um den Verbrauch zu senken, solange bis der „Bog“ wieder auftritt. Danach eine Stufe höher und alles ist bestens. Diese Abstimmung ist bei fast jeder Umrüstung auf Edelbrock-Vergaser notwendig. Holley-Vergaser haben dieses Problem nicht, da sie ab Werk sportlicher „bedüst“ sind. Teile wie verschiedene Düsennadeln, Düsen und Federn sind im Handel erhältlich. Es gibt auch komplette Kalibriersätze.

Gasbowdenzug:



Gerissener Gasbowdenzug

Sollte einmal der Gasbowdenzug reißen, kann man sich mit einfachen Mitteln selbst weiterhelfen.

Man nimmt dazu die Schnüre der Schuhe, bindet sie zusammen und befestigt eine Ende am Gashebel des Vergasers bzw. bei Einspritzmotoren am Drosselklappenhebel. Dann verlegt man die Schnüre durch die Haube zum Seitenfenster hin. Bei geöffneter Seitenscheibe kann man nun mit einer Hand am „Gas“ ziehen und sich so bis nach Hause oder zur nächsten Werkstatt weiterhelfen.

Motor/Nockenwelle

Motor/Nockenwelle:

Wenn man bei einer Motorüberholung auch eine neue Nockenwelle installiert, sollte diese vorher mit Einlaufpaste benetzt werden. Natürlich müssen Sie auch immer neue Lifter verwenden.

Vor dem ersten Starten sollte der Öldruck aufgebaut werden. Man kann dazu die Ölpumpe durch eine Bohrmaschine mit einem speziellen Ölpumpenantrieb antreiben, der durch die Zündverteileröffnung gesteckt wird. Sollte diese Möglichkeit nicht bestehen, kann man den Motor auch ohne Zündkerzen und Zündstrom durchstarten, bis Öl Druck vorhanden ist. Man kann es am besten daran sehen, das Öl oben bei den Kipphebeln herauskommt.

Sobald der Motor das erste Mal läuft, sollte man dann die Drehzahl abwechselnd ca. 30 Minuten zwischen 1500 - 2500 U/min. halten. Dies ist für die Lebensdauer der Nockenwelle wichtig.

Geschwindigkeitsabregelung:

Geschwindigkeitsabregelung: Wer kennt das nicht? Ein starken V8 oder V6, Beschleunigung ohne Ende aber dann? Es ist nicht selten das ein US-Fahrzeug bereits bei 180km/h abregelt. Das hat jedoch nichts mit einem Drehzahlbegrenzer zu tun. Der Abregelbereich ist abhängig vom Fahrzeugtyp. Testfahrzeug Pontiac Firebird V6 3,1 Bj. 91 und Chevrolet CAMARO RS Bj. 89, 5.0 TBI. Beide Fahrzeuge mit Automatik Getriebe ausgestattet.

Sobald die Tachonadel die 180er Marke erreicht hat ist Schluss mit lustig. Der Motor bekommt Zündunterbrecher vom Steuergerät und regelt die Geschwindigkeit herunter. Im Tachometer ist ein Infrarot-Sensor montiert, der die Geschwindigkeit vom Tachometer über ein Messfeld abgreift. Dieser Sensor kontrolliert nicht nur die Geschwindigkeit des Fahrzeuges, sondern steuert das Automatikgetriebe vor allem im Overdrivebereich. Batterie-Pol abklemmen, Tachometer-Cockpit demontieren, hinten am Cockpitgehäuse ist der Sensor mit einer Schraube befestigt. Vom Sensor gehen 3 Kabel ab. Eines davon muss unterbrochen werden. (Grün, je nach Modell.) Montieren Sie einen Kippschalter in der Nähe des Armaturenbrettes und stellen sie eine Schaltverbindung vom Sensor zum Schalter. Dieser Schalter muss auf jeden Fall montiert werden!

Bitte beachten Sie! Nach der Installation muss unbedingt ein Motor/Automatikgetriebe Ölkühler montiert sein!

Beachten Sie, das die Motorenhöchstdrehzahl nicht überschritten wird!

Sie sollten den Schalter erst betätigen, wenn Sie höhere Geschwindigkeiten erzielen möchten. Im Stadtverkehr sowie im normalen Geschwindigkeitsbereich sollte eine Verbindung zum Sensor bestehen!

Beachten Sie bitte! Die Hersteller haben sich auch Gedanken gemacht! Gerade Automatikgetriebe sowie Serien-Motoren mit vom Werk aus kleinen Ölwanne werden sehr schnell überhitzt.

Beachten Sie auch bitte Ihre Reifenfreigabe! (Höchstgeschwindigkeit)

Getriebe:

Getriebe:

TH700-R4 Getriebe schalten oft vom 4. in den 3. Gang herunter, sobald man mehr als Halbgas gibt (außer Corvette und einigen Camaro/Firebird mit H.O. Motoren). Dies macht sich besonders bei mittlerer Geschwindigkeit auf bergigen Strassen unangenehm bemerkbar. Das Getriebe schaltet dann ständig rauf und runter.

Durch einen Umbausatz von B&M kann man diesen Missstand beheben. Das Kit beinhaltet ein anderes Kickdown-Ventil und eine ausführliche Einbauanleitung. Nach dem Einbau des Ventils schaltet das Getriebe erst bei 3/4 Gas herunter.

Holley Vergaser:

Holley

Holley Vergaser mit vakuumgesteuerter 2. Stufe sind wirklich eine gute Wahl für Street Performance.

Holley bietet den Tunern einen Federsatz mit unterschiedlicher Stärke an, welche den Zeitpunkt sowie den Öffnungsgrad der 2. Stufe beeinflusst.

Da jedes Fahrzeug ein unterschiedliches Gewicht sowie Achsübersetzung hat und fast jeder Motor mit unterschiedlichen Komponenten getunt wurde, muss man die verschiedenen Federn mit einer Probefahrt ausprobieren, um die optimale Bestückung herauszufinden.

Das Wechseln der Feder ist aber sehr zeitintensiv und darum bietet Holley zusätzlich ein "quick change cover" an, der dies sehr einfach und schnell ermöglicht

Motor:



Bei einigen Motoren wie z.B. Chevy SB gehen die Zylinderkopfschrauben in den Wasserkanal hinein. Die Schrauben sollten daher zusätzlich mit einer speziellen Dichtungsmasse eingesetzt werden, welche das Gewinde abdichtet. Es besteht sonst die Gefahr, dass das Gewinde oxidiert und man beim nächsten Mal Probleme bekommt die Schrauben zu lösen. Weiterhin könnte Wasser durch den Gewindegang nach oben gelangen.

Auch sollte man zum Abdichten keine Silikondichtungsmasse verwenden

Motor:

Motor:

Mehr Leistung?

Die Zylinderköpfe sind bei den meisten Motoren grob gegossen und nicht nachgearbeitet, so dass die Dichtfläche zur Ansaugspinne meist übersteht. Es kommt so zu unnötigen Verwirbelungen des Benzin-Luftgemisches, was die Strömung und so die Motorleistung mindert. Man kann die Dichtflächen mit einem Metallfräser oder Leinenschleifkopf angleichen, indem man die Dichtung so auflegt, dass die Befestigungslöcher übereinstimmen. Jetzt nimmt man einfach eine Farbspraydose und sprüht auf die Dichtung. Wenn man die Dichtung danach wieder entfernt, wird der Überstand sichtbar. Den gleichen Vorgang auch mit der Ansaugbrücke wiederholen.

Den Überstand kann man auch ebenso bei aufgelegter Dichtung mit einer Anreißnadel kennzeichnen.

Der Bereich vor den Ventilsitzen ist oft auch strömungsungünstig. Hier wurde einfach in den Ansaugkanal gefräst ohne nachzuarbeiten. Hier kann man die Übergänge auch glätten und nacharbeiten.

Bei vielen Zylinderköpfen ist die Ventilfehrung einfach in den Kopf gebohrt und geht in den Ansaug.-bzw. Auslasskanal hinein. Diesen kann man ebenso glätten und zum Ende hin anpassen.

Es ist wichtig, dass man alle bearbeiteten Flächen glättet aber nicht poliert, da sich sonst der Kraftstoff mit der Luft nicht richtig vermischen kann und tropft.

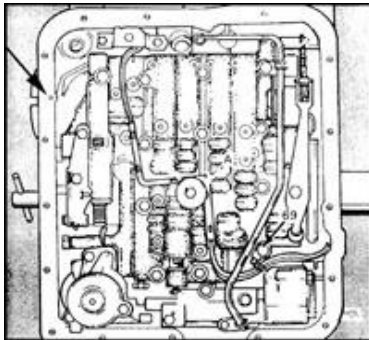
Motor:

Unrunder Leerlauf:

Neue Fahrzeuge mit Einspritzanlage bekommen oft bei ca. 10000mls bzw. 16000km einen unrunder Leerlauf. Dies wird häufig durch Bildung von Carbon im Drosselklappengehäuse verursacht. Diese Bildung kann man beseitigen, in dem man einfach den Ansaugschlauch abzieht und mit Vergaserreiniger in das Gehäuse sprüht.

Filterwechsel:

Getriebeölfilterwechsel TH700-R4/ 4L60-E



Zum Einsetzen der neuen Ölwannendichtung sollte keine zusätzliche Dichtmasse verwendet werden. Gerade bei zuviel verwendeter Dichtmasse kann sich diese beim anziehen der Ölwanne nach innen quetschen und so den Öl-Rücklaufkanal des Steuerkolbens vom Bremsbandes zusetzen. Das Öl kann so nicht mehr ablaufen und hält das Bremsband ständig auf Druck, wodurch Bremsband und Trommel verglüht. Dies macht sich häufig dadurch bemerkbar, das dass Getriebe nicht mehr in den Overdrive schaltet. Eine teure Getriebereparatur wäre dann fällig.

Motorölfilterwechsel



Bevor man beim Ölfilterwechsel den neuen Filter einschraubt sollte man diesen mit Motoröl befüllen. Das hat den Vorteil, dass die Lager sofort nach dem Starten mit Öl versorgt werden.

Die Ölpumpe muss das Öl sonst erst in den Filter pumpen, bevor es weiter an die Lager gelangt. Man kann so die Lebensdauer besonders von Motoren mit hoher Laufleistung verlängern.

Zündung:



Zündung: Wenn ein relativ neues Fahrzeug anfängt unrund zu laufen, Zündaussetzer hat oder wenn sogar 1 Zylinder ausfällt, liegt es häufig an den Zündkabeln. Die meisten Kabel haben einen Kohlekern der schnell altert und nach ca. 3 Jahren anfängt brüchig zu werden. Man sollte sie daher vorsichtshalber nach dieser Zeit auch erneuern. Wir raten bei Fahrzeugen mit elektronischer Zündanlage auch wieder Kabel mit Kohlekern zu verwenden, weil man sonst das Zündmodul zerstören könnte. Außerdem entstören sie besser als Kabel mit Metallkern.