

## Tipps für Simson 2Takt Tuning- Motoren:

### Allgemein:

Ein getunter Simson Motor ist im Regelfall luftgekühlt, dass sollte bei der Dauer von Vollastbetrieb vom Betreiber **immer** berücksichtigt werden!!!

Jeder Motor ist unterschiedlich lange **drehzahlfest**, bei stark getunten Motoren ist das immer weniger als bei leicht getunten!

*(wir gehen dabei von der Serienkühlfläche aus!!!)*

Deswegen ist es auch sehr wichtig ein Hauptaugenmerk auf die Wahl des 2T Misch Öles zu werfen.

Dabei spielt der Flammpunkt (**FP**) eines 2T Öles eine große Rolle!!!

Bei Serienmotoren sollte dieser mindestens 150Grad aufweisen und bei starken Tuningmotoren mindestens 250Grad oder darüber liegen, wobei dieses dann auch noch vollsynthetisch sein sollte.

*(Diese Angaben stehen selten auf der Flaschenbeschreibung, man sollte das Datenblatt des jeweiligen Öles anfordern!!!)*

Tuningmotoren werden meist stärker thermisch belastet und sollten deswegen mit einem 2T Öl betrieben werden, was über bestimmte Notlaufeigenschaften verfügt.

Diese werden z.B: mit einem größeren Anteil von *Rizinus* oder *Ester* im Öl beeinflusst!!!

### Zum Motor:

Das Getriebe vor dem ersten Start mit 0,4Liter GL80 oder normalen 10W-40 Öl auffüllen.

Hier auf keinen Fall vollsynthetisch Öl verwenden, da es durch den hochwertigen Schmierfilm zum Rutschen der Kupplung kommen kann!!!

Der Vergaser ist meist so voreingestellt, dass das Luft- Benzin- Gemisch etwas fetter ist um Kolbenklemmer vorzubeugen.

Deswegen sollte man nach dem Einfahren den Vergaser noch einmal nachkorrigieren.

Manchmal passt die Einstellung, dass wiederum kann an den unterschiedlichen Luftverhältnissen liegen. Dies ist regionsabhängig (ob Flach- oder Gebirgslagen).

Das Benzin- Öl Gemisch sollte die ersten 500km 1:33 und dann 1:40 betragen.

Den Motor beim ersten Start mit gezogener Starteinrichtung und nur im Standgas so lange laufen lassen bis er ausgeht.

Anschließend neu starten und ohne Starteinrichtung wieder ein bis zwei Minuten auf ca. max 3000U/min im Gaswechsel drehen lassen.

Die ersten 300-500km den Motor nicht über 6500U/min drehen und danach nur langsam die Drehzahl erhöhen.

Bei 800-1000km ist der Motor meist erst richtig vollgasfest!!!

In den ersten 600 Kilometern sollte alle 50-100km das Kerzenbild sorgfältig beobachtet werden, da dieses Aufschluss über die Vergaser- und Zündeneinstellung gibt.

Dazu ist noch zu erwähnen, dass der Wärmewert der Kerze wichtig ist, moderne Kerzen überdecken ein relativ breiteres Spektrum was diesen angeht.

NGK Kerzen zum Beispiel gibt (Kälte oder Wärme der Kerze) in Zahlen an, wobei z.B. eine NGK B8HS (HS Kurzgewinde) einen Wärmewert von ca.260-280 einer Isolatorkerze entspricht!

Dieser Wärmewert ist der erfahrungsgemäß beste für Simsonmotoren.

Der Elektrodenabstand sollte bei DDR Zündungen in der Regel 0,4mm und bei modernen Zündanlagen (z.B. PVL oder Vape) 0,6mm betragen!

Bei sehr stark getunten Motoren (hohe Drehzahlleistungen) sollte besser ein Wärmwert von 9, also Kälter gewählt werden!!!

Das Kerzenbild sollte Rehbraun bis dunkelbraun sein, sowie die Elektrode hell oder weiß sieht, muss der Vergaser fetter bedüst werden.

Dabei ist am besten Rücksprache mit uns zu halten!!!

### **Tipps und Praktische Einfahrhandhabung:**

Das Thema Einfahren ist bei vielen Leuten ein sehr unbeliebtes, aber sehr notwendiges Unterfangen!

Es entscheidet sehr ausschlaggebend, wie lange und wie gut ein Motor auf Dauer hält!!! Eine feste Regel hierfür gibt es eigentlich nicht, da es sehr unterschiedliche Einsatzzwecke der Motoren gibt.

Bei Rennmotoren ist die Einfahrzeit eh relativ kurz, da sie von Haus aus mit einem höheren Einbauspiel ausgerüstet werden.

Deswegen sind die folgenden Maßregeln mehr auf Durchschnittsmotoren bedacht; Also generell den Motor **immer** mit schonender unterer Drehzahl **warm fahren**, dann beim beschleunigen zügig hoch schalten und immer im Gas- Wechsel den Motor betreiben.

„**Kurz etwas zum Gasdrehgriff**“; mache Kunden meinen den Motor auf Halbgas einfahren zu müssen wäre die sicherste Möglichkeit, dass ist ein **Irrtum**, da der Motor bei Halbgas im Teillastbereich stark abmagert und dennoch fest gehen kann!!!

Besser ist es im unteren Drehzahlbereich bis ca. 6500U/min das Gas voll zu betätigen und es im ständigen Wechsel zu halten, d.h. Voll und kein Gas!!!

Wenn alles richtig beherzigt wird und der Motor nach dem Einfahren nicht immer auf Volllast betrieben wird, dann hält auch ein Tuning Motor viele Kilometer.