

Vorne weg :

Den SLS (2nd Air) - Bröll braucht KEINE Gen1 - sie läuft am besten bei um die 2,6-3,2 % CO im Abgas.

Mit sauberem LuFi und gescheit eingestellten Ventilen erreicht sie locker diese vg. Werte.

Dabei :

Dürfen darf sie lt. Gesetz bis zu 4,5% , nur dann läuft sie eher wie nen Sack Nüsse. Also - was soll das Zeug da? Weg damit / braucht kein Mensch !

Vorgeschichte Teil I :

Als ich meine 2000er Haya im Oktober 2008 erstand, war bereits eine, ich meine, Akrapovic Krümmeranlage mit einem abenteuerlichen Shark ESD verbaut. Okay dachte ich mir – das lassen wir erst einmal wie es ist und gucken was die Schallmessung sagt.

Aber

RIESEN - MIST – Fehlzündungen beim Abtounen.



SEHR ärgerlich



und auf Dauer nicht so nett zu den Auslass-Ventilen.



Dann kam meine Bruder zu Besuch , hörte sich meine Beschwerde wegen der Fehlzündungen an und zog schlicht den Schlauch rechts am LuFi ab, setzte dann eine Kappe auf den Stutzen am LuFi und steckte den Schlauch wieder drauf - nur jetzt eben auf die Kappe.

Damit war das SLS still gelegt und die Fehlzündungen hatten ein Ende.

Um die Abgase braucht man sich aber keinen Kopp zu machen , denn die Gen I dürfen ALLE bis zu 4,5% CO haben und laufen bei 2,5-3,5 % am besten. Und diese Werte sind ohne weitere Einstellarbeiten locker einzuhalten.

Spiel, Satz und Sieg !



Vorgeschichte Teil II :

Im Herbst 2015 bekam ich einen Motor mit massivem Kurbelgehäuseschaden ins Haus und konnte ihn dank Mithilfe meines Bruders wieder hin bekommen.

Den habe ich dann dieses Frühjahr eingebaut und im gleichen Zuge das SLS komplett demontiert und die 4 Anschlüsse am Zyl.-Kopf fix mit passend geschnittenen und gebohrten 3 mm starken Alu-Plättchen verschlossen.

Also einfach SLS (wie siehe unten) komplett weg, Plättchen basteln und mit den originalen Muttern (Nm) drauf und

fertig



hab´ ich was vergessen ?

Ich hoffe mal nicht, und wenn doch, bitte Bescheid geben.

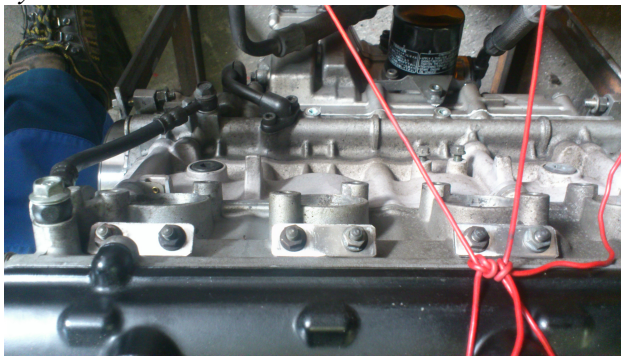
Ach ja – HU / AU 2016 – locker bestanden .

CO-Wert ganz leicht schwankend im Leerlauf bei 2,8 - 3,2 %

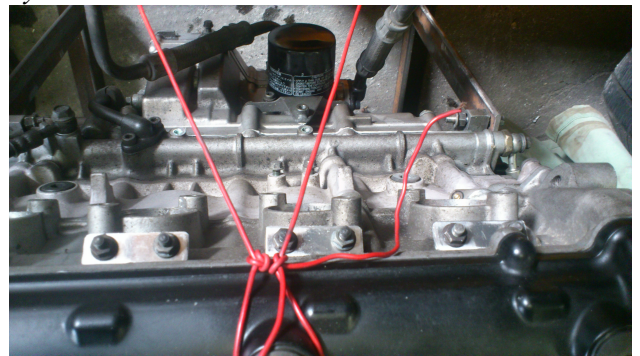
Ergo alles Roger ! (4,5 % max. sind ja erlaubt bei allen Gen I bis 2007) und Null Fehlzündungen. Cooool ☺

Hier noch zwei Bilder, die das Ganze etwas verdeutlichen sollen.

Zylinder 1 – 3



Zylinder 2 – 4



Übrigens :

Das rote Kabel hatte ich her genommen, um den Ölkühler ein wenig hoch zu halten, damit mir die Schläuche nicht geknickt werden.

Also ... 🤔

Vorgehensweise beim "normalen" Ausbau des SLS :

Alles rel. grob beschrieben, da ich davon ausgehe, daß ein Könnner da ran geht.

1. Seitenverkleidungen li & re ab
 2. Wasser-Kühler leeren und komplett raus (nach rechts ging es bei meiner 2000er am leichtesten)
 3. 8 Stück , SW 10 , Muttern vom SLS am Kopf alle ab
 4. 3 Stück SLS Halteschrauben raus (der alte Halter bleibt am Block)
 5. SLS nach rechts raus ziehen
 6. 4 Stück Abdeckungen (Plättchen) aus min. 3 mm dickem Alu „schnitzen“, und jeweils 2 x 6mm Löcher bohren , aufsetzen (Dichtung braucht´s nicht - alles dicht) und mit alten Muttern mit 10 Nm dran.
 7. Kühler wieder ran, Wasser rein, Plastik ran und fertig.
- X. Wovon ich auch schon gehört habe, ist, in die Löcher ein Gewinde zu schneiden und eine kurze Schraube (mit etwas Sicherungslack und 8 Nm) einzudrehen.

Aber :

So noch nie gesehen, geschweige denn so nachgebaut.