

Sie komplettieren die Abgasanlage des DTM-Racers

Das Resonanzrohr bildet den Abschluss der Abgasanlage. Es steigert die Leistung Ihres Boliden und sorgt für den satten Sound des GXR-28-Motors. Sein vorderes Ende wird mit dem Rohrstück aus Silikon verbunden, sein hinteres mithilfe einer Montagestütze auf der Chassisplatte fixiert.

Mit einer Länge von 16,5 cm und einem Durchmesser von 3,8 cm findet das Resonanzrohr seinen Platz auf der Chassisplatte links neben dem Motor. Die Baugruppe besteht aus aus hitzebeständigem Kunststoff. An der Vorderseite erkennt man einen Ansatz von 2 cm Durchmesser. Wird er mit dem Rohrstück aus Silikon verbunden (Bauteil der Ausgabe 75), entsteht zwischen

dem Resonanzrohr und dem Krümmer eine luftdichte Verbindung.

An den Ansatz schließt sich ein konischer Bereich an, der den Querschnitt des Rohrs erweitert. Ihm folgt ein 8,3 cm langer zylindrischer Bereich. In seiner Mitte hält eine Verbindung die beiden Hälften des Rohrs zusammen. Vier Schrauben, quadratische Ansätze sowie eine eingesetzte Silikondichtung

WERKZEUG & MATERIALIEN

- KREUZSCHLITZ-SCHRAUBENDREHER PH 2
- SPITZZANGE
- SEITENSCHNEIDER

1 Schalldämpfer (Resonanzrohr)

2 Endstück aus Silikon

3 Montagestütze Schalldämpfer

4 Linsenschraube 2,6 x 12 mm

5 Linsenschraube M3 x 10 mm

6 Mutter mit Flansch 3 mm



sorgen zuverlässig dafür, dass auch an dieser kritischen Stelle kein Abgas entweichen kann.

In Innern des Zylinders sitzt der Gegenkonus (von außen nicht sichtbar). Er befindet sich im hinteren Drittel des Rohrs und beginnt unmittelbar hinter der Verbindungsstelle. Er verengt den Querschnitt des Rohrs und bewirkt, dass ein Großteil der Abgaswellen in Richtung des Krümmers reflektiert wird (siehe S. 181 bis 184 der Rubrik RC-Motorsport).

Im Anschluss an den zylindrischen Bereich verengt sich das Rohr auf einer Länge von 1,5 cm konisch und schließt mit dem Prallblech ab. Letzteres bricht die eintreffenden Schallwellen und sorgt dafür, dass nur ein Teil des Schalls das Resonanzrohr durch das Endrohr verlässt. Letzteres tritt seitlich aus dem hinteren Ende des zylindrischen Bereichs aus.

Den hinteren Abschluss des Resonanzrohrs bilden zwei Stützen, von denen der größere der Fixierung der Montagestütze

dient. Der kleinere nimmt die Überdruckleitung auf, deren anderes Ende mit dem Tankdeckel verbunden wird (siehe S. 212 des Montage-Manuals).

Außerdem erhalten Sie eine Montagestütze. Diese wird mithilfe zweier Schrauben am Resonanzrohr und der Chassisplatte fixiert. Ihre Form lässt es zu, dass das Rohr bei laufendem Motor schwingt. Die flexible Aufhängung verhindert, dass es infolge von Erschütterungen bricht.



1 Stecken Sie den vorderen Ansatz des Resorohrs in den kurzen Schenkel des Silikonrohrs (Pfeil). Die Nut am Ansatz pressen Sie ein, bis sie sich vollständig hinter dem Ansatz am Ende des Silikonrohrs befindet (kleines Bild).



2 Sie nehmen die Montagestütze, wie abgebildet, zur Hand und drücken die obere Öse gegen das Ende des größeren Stützens am Resonanzrohr. Drehen Sie die 2,6-mm-Schraube in das Ansatzende hinein (kleines Bild).



3 Das andere Ende der Stütze richten Sie so aus, dass es exakt über der freien Bohrung auf der Chassisplatte zu liegen kommt. Fixieren Sie das Ende in dieser Position, indem Sie es mit einem Finger halten.



4 Neigen Sie das Chassis zur Seite, und führen Sie die M3-x-10-mm-Schraube (Bauteil 5 dieser Ausgabe) von der Unterseite her durch die Bohrung in der Chassisplatte und die Öse der Stütze (siehe kleines Bild).



5 Sie nehmen Sie die Spitzzange zur Hand und greifen mit deren Spitze die Mutter (kleines Bild). Setzen Sie die Mutter auf den Schaft der Schraube. Der Flansch muss dabei zur Chassisplatte weisen.



6 Sie halten die Mutter mithilfe der Spitzzange in Position und drehen die M3-Schraube an der Chassisunterseite mithilfe des Schraubendrehers im Uhrzeigersinn, bis die Stütze durch die Mutter fest fixiert ist (kleines Bild).



7 Sie ziehen das am Tankdeckel befestigte Ende der Treibstoffleitung ab und führen es nach hinten zum Vergaser. Halten Sie den Schlauch an den Kraftstoffstutzen, und messen Sie die benötigte Länge ab (kleines Bild).



8 Vergewissern Sie sich, dass der Schlauch nicht gespannt ist und in sicherer Entfernung zum Getriebe (vorbei am Überrollbügel) verläuft. Nun durchtrennen Sie den Schlauch an der abgemessenen Stelle mit dem Seitenschneider.



9 Mit der Spitzzange oder den Fingern setzen Sie den Kraftstoffschlauch am Kraftstoffstutzen des Vergasers an (kleines Bild) und schieben ihn in Richtung Düsenadel, so weit es geht. So kann der Schlauch nicht abrutschen.



10 Das abgetrennte Schlauchstück stecken Sie auf den oberen Stutzen am Ende des Resorohrs. Das andere Ende des Schlauchs führen Sie, wie abgebildet, in lockerem Bogen zum Stutzen an der Oberseite des Tankdeckels.



11

11 Sollte das Schlauchstück zu lang sein, können Sie es mithilfe des Seitenschneiders ein wenig kürzen. Die Länge des Schlauchs sollte so gewählt sein, dass er spannungsfrei zwischen Tank und Resorohr verläuft.



12

12 Das freiliegende Ende des Silikon Schlauchs stecken Sie nun bis zum Anschlag auf den Stutzen an der Oberseite des Tankdeckels. Prüfen Sie, ob beide Schlauchenden fest auf ihren Gegenstücken sitzen.



13

13 Weiter geht es mit dem Endstück aus Silikon. Dieses setzen Sie, wie abgebildet, auf das Endrohr. Wenn es schräg ansetzen (vgl. kleines Bild), lässt es sich leichter über den „Kragen“ am Rohrende schieben.



14

14 Den zweiten Kabelbinder, den Sie mit Ausgabe 75 erhalten haben, binden Sie, wie gezeigt, um den Ansatz am kurzen Schenkel des Silikon-Rohrstücks. Ziehen Sie ihn zu, bis die Lasche am Rohrstück ansteht (kleines Bild).



15

15 Mithilfe des Seitenschneiders trennen Sie das spitze Ende des Kabelbinders ca. 2 cm oberhalb der Lasche ab. So bleibt Ihnen die Möglichkeit, die Schlaufe nach der Einlaufphase noch fester am Ansatz zu fixieren.



16

16 Am Ende dieses Bauabschnitts haben Sie die Abgasanlage Ihres DTM-Racers um die letzten Teile ergänzt. Die Überstände an den beiden Kabelbindern entfernen Sie nach dem Abschluss der Einfahrphase.