

MONTAGEANLEITUNG

BIG BORE KIT

Artikel Nr.:11012xx



Kontrollieren Sie die Vollständigkeit aller Teile, und ob diese in einwandfreiem Zustand sind. Eventuelle Beschädigungen oder fehlende Teile bitte VOR DER MONTAGE beanstanden. Doppelzündung erforderlich.

Inhaltsverzeichnis :

- 2 Stück Zylinder mit eingepressten Stösselschutzrohren VA
- 2 Stück Kolben
- 2 Satz Kolbenringe
- 2 Stück Kolbenbolzen
- 4 Stück Kolbenbolzensicherung
- 1 Stück asymmetrische Nockenwelle
- 2 Stück Pleuel mit jeweils 2 bereits GEFETTET eingedrehten Pleuelschrauben.
- 2 Stück Zylinderkopfdichtung
- 2 Stück Ventildeckeldichtungen
- 4 Stück Stößelgummis
- 4 Stück kleine O-Ringe für Zylinderfuss
- 1 Stück Dichtung groß für Steuerdeckel
- 2 Stück Dichtscheiben klein für Steuerdeckel
- 1 Stück Dichtring LIMA für Steuerdeckel
- 1 Stück O-Ring für Zündimpulsgeber

Zusätzlich zu den Teilen in obiger Abbildung sind noch folgende Teile enthalten :
1 Stück Stecknuss 12Kant 3/8Zoll Schlüsselweite

Nachstehende Anleitung setzt mechanische Fähigkeiten und die Kenntnis der entsprechenden BMW Werkstatthandbücher und Montageanleitungen voraus. Wenn nicht explizit anders vorgeschrieben wird, gelten die BMW- Vorgehensweisen, - Anzugsdrehmomente, -Einbauvorschriften etc.

1. Demontage

- 1.1 Zylinderköpfe und Zylinder abbauen,
- 1.2 beide Kolben und Pleuel demontieren.
- 1.3 Zylinderköpfe auf technischen Zustand prüfen, speziell Ventilführungen.
In diesem Zusammenhang empfehlen wir dringend die Montage einer Doppelzündung.
Fragen Sie Ihren SIEBENROCK Fachhändler.
- 1.4 Nockenwelle ausbauen.

2. Zusammenbau

- 2.1 mitgelieferte Nockenwelle einbauen.

Nachstehende Anleitung gilt für beide Seiten des Motors. Es wird zuerst eine Seite montiert. Wenn diese abgeschlossen ist erfolgt die Montage der anderen Seite. Es gelten generell die von BMW vorgegebenen Anzugsdrehmomente und Einbauvorschriften.

Verwenden Sie zur Montage der Pleuelschrauben ausschließlich die beiliegende SPEZIAL 12-kant-Stecknuss in 3/8Zoll. Die beiliegenden ARP Pleuelschrauben müssen vor der Verwendung „gelängt“ werden. Dies kann durch eine Spezialvorrichtung um 0.0054 bis 0.0058 Zoll erfolgen oder durch **MEHRFACHES ANZIEHEN und WIEDER LÖSEN** wie nachfolgend beschrieben.

Das Schraubengewinde und die Fläche unter dem Schraubenkopf sind ab Werk mit Molybdän-Fett gefettet worden. Molybdän-Fett deswegen, weil der Anteil der Reibung beim Anzug der Schraube somit 20-30% kleiner ist als bei normalem Motorenöl.

- 2.2 Neue Pleuellager in erstes Pleuel einsetzen und ein Pleuel nach Vorschrift in den Motor einsetzen. Einbaurichtung der assymetrischen Pleuel beachten!

ACHTUNG: Wenn Sie ein Pleuel verkehrt einbauen stößt es an das Gegengewicht der Kurbelwelle, wenn Sie diese von Hand eine halbe Umdrehung weiterdrehen.

- 2.3 Ziehen Sie die Pleuelschrauben mit **36Nm** an.
- 2.4 Lösen Sie beide Pleuelschrauben wieder ein wenig.
- 2.5 Ziehen Sie nochmals mit 36Nm an.
- 2.6 Lösen Sie diese wieder.
- 2.7 Ziehen Sie ein drittes und letztes Mal mit 36Nm an. Jetzt sind die Pleuelschrauben gelängt und richtig montiert.

Verfahren Sie mit dem zweiten Pleuel ebenso. Wenn Sie Pleuel später ausbauen und wieder einbauen wollen, müssen Sie neue Pleuelschrauben verwenden. Diese kann Ihnen Ihr Fachhändler über die Firma SIEBENROCK beschaffen.

3. Motorgehäuse und Zylinder vorbereiten

3.1 Dichtflächen am Motorblock und am Zylinderkopf reinigen. Achten Sie hierbei bitte besonders auf Reste von Dichtmasse an den Ölbohrungen im Motorgehäuse an den oberen Stehbolzen.

3.2 Dichtfläche am Zylinderfuß dünn mit von BMW empfohlener Dichtmasse einstreichen. Auch hierbei auf die oben erwähnten Ölbohrungen achten, diese dürfen nicht verstopft sein. Ansonsten droht ein kapitaler Motorschaden.

3.3 Die beiden kleinen O-Ringe in die Aussparungen im Zylinderfuß legen.

3.4 Stößelgummis auf die Schutzrohre schieben. Die Strichmarkierung auf dem Gummi muss außen senkrecht nach unten zeigen.

4 Kolben komplettieren mit Kolbenringen

Die Kolbenringe müssen in richtiger Reihenfolge montiert werden. Hierzu Kolbenringe aus der Verpackung nehmen. Benötigt werden 3 Ringe pro Kolben.

Ring 1 Kompressionsring Farbe silber Kennzeichnung gelb



Ring 2 Nasenring Farbe graphit Kennzeichnung grün



Ring 3 Ölabstreifring 3 teilig unterer Ring, Strahlring, oberer Ring.



Beginnend mit dem Ölabstreifring diese vorsichtig in die jeweilige Nut im Kolben einsetzen, folgend mit dem Nasenring und zum Schluss den Kompressionsring. Hierbei muss die Beschriftung von oben zu lesen sein. Ringe sollten sich nach der Montage leicht drehen lassen.



4.1 Kolben in Zylinder einsetzen:

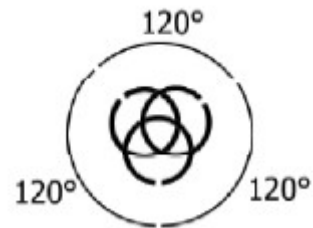
4.2 Den ersten Kolbenbolzensicherungsring montieren. Der Pfeil auf dem Kolbenboden zeigt zum Auslassventil, also in Fahrtrichtung! Prüfen Sie nach dem Einrasten des Sicherungsringes, ob er sich mit einem kleinen Schraubenzieher in der Nut drehen lässt, also richtig eingerastet ist!

4.3 Pleuelauge einölen

4.4 Kolbenbolzen von Hand durch den Kolben und das Pleuelauge schieben, bis er am Sicherungsring ansteht.

4.5 Zweiten Sicherungsring montieren

4.6 Drehen Sie die Kolbenringe so, dass die Öffnung des zweiten Ringes nach oben zeigt und die beiden anderen jeweils um 120° versetzt sind.



5. Einbau des Zylinders.

5.1 Kolbenringe mittels Spannband zusammendrücken

5.2 Zylinder über Zuganker und Kolben ans Motorgehäuse schieben.

6. Einbau des Zylinderkopfes:

6.1 Entsprechend Werksvorschrift mit Drehmoment von 39Nm montieren.

7. Ventilspiel einstellen:

7.1 Einfahrwerte: Einlass 0.15 mm, Auslass 0.20 mm. Da sich die Dichtungen relativ schnell setzen, sollten Sie nach rund 500 km die Zylinderköpfe nachziehen und das Ventilspiel neu einstellen (Einlass 0.15 mm, Auslass 0.20 mm.) .

Ventilspiel bei kaltem Motor prüfen und einstellen!

8. Abschließende Arbeiten:

8.1 Neues Motoröl und neuen Ölfilter verwenden.

8.2 Zündkerzen und Luftfilter wechseln.

8.3 Vergaser prüfen und reinigen, Bedüsung prüfen (Originalwerte), Gas- und Chokezüge prüfen und einstellen, Vergaser synchronisieren, Zündzeitpunkt und Zündverstellung kontrollieren.

Einfahrvorschriften:

Während der ersten 1000 km Werkseinfahrvorschriften beachten!

Nach 1000 km müssen Motoröl und Ölfilter bei betriebswarmem Motor gewechselt werden.

Verwenden Sie während der ersten 15.000 km kein Synthetiköl, dieses würde die Einlaufphase der Pleuellingsringe nur unnötig verlängern.

Nach 1000 km Zylinderkopf nachziehen (kalt !): Zylinderkopfschrauben leicht lösen, anschließend mit 35 + 4 Nm festziehen. Dann Ventilspiel nachstellen.

Motorölwechsel mindestens einmal jährlich, spätestens nach 7.500 km durchführen.

INSTALLATION INSTRUCTIONS

BIG BORE KIT

Art. No.:11012xx



Check the completeness of all parts, and whether they are in original condition.
Please report any damage or missing part BEFORE starting assembly. Dual ignition/
twin spark required!

Table of contents :

- 2 cylinders (with pressed-in pushrod tubes from stainless steel)
- 2 pistons
- 2 Set of piston rings
- 2 piston pins
- 4 piston pin rings
- 1 asymmetrical camshaft
- 2 connecting rods, each with 2 (already greased) conrod-bolts in place
- 2 cylinder head gaskets
- 2 valve cover gaskets
- 4 pushrod tube grommets
- 4 small O-rings for cylinder foot
- 1 gasket big for front crankcase cover
- 2 small gaskets for front gasket cover
- 1 seal for front crankcase cover
- 1 O-ring for ignition

The following parts arrive with the BIGBORE KIT but are not shown in the above picture.

- 1 special dodecagonal (12-cornered) NUT in size 3/8 inch

Following instructions require mechanical skills and knowledge of the relevant BMW workshop manuals and installation instructions. Unless otherwise explicitly stipulated, follow the official the BMW directions, sizes, weights, torsional moments, installation manuals etc.

1. Disassembly

- 1.1 Remove cylinderheads and cylinders,
- 1.2 Remove both pistons and connecting-rods.
- 1.3 Examine technical condition of cylinderheads especially valve guides. In this context, we strongly recommend the installation of a dual ignition. Ask your SIEBENROCK dealer.
- 1.4 Remove camshaft.

2. Assembly

- 2.1 install the enclosed camshaft.

The following instructions apply to both sides of the engine. Install on one side first, when finished - continue on the other side. Follow BMW moments / torque / measures and all BMW installation requirements. Use only the enclosed SPECIAL 12-cornered NUT in size 3/8 inch for installing the ARP bolts into the connecting rods.

The attached ARP bolts for the connecting rods have to be "elongated" . This can be achieved by a special device to 0.0054 to 0.0058 inches or via **"multiple tighten down" and "multiple loosening"** them as described below.

The thread and the surface under the bolts head are greased "from the factory" with molybdenum-fat. Molybdenum-fat is used because the friction while fastening is 20-30% smaller than with normal engine oil.

- 2.2 Put new bearings in first connecting rod, and insert one conrod in engine according to BMW installation instruction. Please note the correct mounting location of our asymmetrical conrods.

WARNING: Pay attention to the clearance of the conrods+bolts. If you install the connection rod the WRONG way, it touches the crankshaft's balance weights when you turn the crankshaft by hand half a revolution.

- 2.3 Tighten the conrod-bolts with 36Nm.
- 2.4 loosen both conrod-bolts a little.
- 2.5 Tighten again with 36Nm.
- 2.6 loosen again.
- 2.7 Tighten a third and final time with 36Nm. Now the connecting rods bolts are elongated and properly assembled.

Proceed with the second piston rod identical. If you are disassembling connecting rods later, use new bolts for installation. Ask your dealer for these special SIEBENROCK parts.

3 Preparation of crankcase and cylinders

3.1 Clean sealing surfaces on the engine block and on the cylinder head. Please be careful on remnants of sealant close to the oil holes in the crankcase, at the upper two stud-bolts.

3.2 Cover sealing surface on the cylinder base/foot thin with BMW approved sealant. (i.e. DREIBOND) Again: Dont cover the above-mentioned oil holes. These must not be blocked, because otherwise heavy engine damage might occur.

3.3 Place the two small O-rings into the recesses in the cylinder foot.

3.4 Slide pushrod tube seals (grommets) onto the pushrod tubes. The line marking on the outside rubber must direct to the bottom = down.

4 Complete piston with piston rings

The piston rings must be fitted in the correct order. To do this, remove the piston rings from the packaging. You need 3 rings per piston.

Ring 1 Compression ring Color silver Marking yellow



Ring 2 Scraper ring Color graphite Marking green



Ring 3 Oil control ring 3-piece lower ring, jet ring, upper ring.



Starting with the oil scraper ring, carefully insert it into the respective groove in the piston, followed by the nose ring and finally the compression ring. The labeling must be legible from above. Rings should be easy to turn after fitting.



4.1 Installing piston into cylinder:

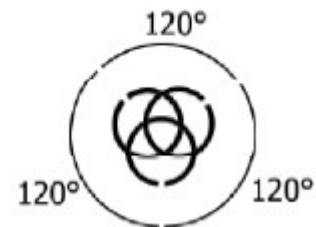
4.2 Install first „round wire snap ring“ into piston. The embossed arrow on the piston bottom directs towards exhaust valve, right in driving direction ! After ring is in place, check whether he can be rotated in his groove – best via a small screwdriver !

4.3 Apply some oil to the connecting-rod eye.

4.4 Slide piston-pin by hand through piston and connecting-rod-eye until he touches ring.

4.5 install second ring

4.6 Rotate second piston ring careful so ring-gap shows upwards. Turn first piston ring so his gap is 120 degrees away from gap in second ring. Turn third piston ring-gap again 120 degrees away from both other ring gaps. All gaps have to have a 120 degrees offset.



5. Installing cylinder

5.1 Compress all 3 piston rings using a spezialized piston ring band

5.2 Gently slide cylinder over stud-bolts and piston towards crankcase.

6. Installing cylinder-head:

6.1 According to BMW manual with 39Nm torque cross-pattern.

7. Adjusting valve play:

7.1.1 Run-in the engine with a valve clearance of 0.15 mm for the intake valves and 0.20 mm for the outlet valves. As new seals and gaskets settle after short time, please tighten cylinderhead nuts after 500 kilometers and adjust valve play again. Cold engine at room temperature.

8. Final work:

8.1 Fill engine with new engine oil and renew oil filter.

8.2 Install new spark plugs and renew air filter.

8.3 Examine and clean carburetors, check carb-jets, originals recommended, check and adjust accelerator-cables and choke-cables, synchronize carburetors, adjust ignition timing and ignition advance. Dual ignition / twin spark recommended.

Directions for running-in:

For the first 1000 km obey BMW directions for running in the engine.

Change engine oil and oil filter after 1000 km.(cold engine at room temperature).

Don't use synthetic oil for the first 15.000 km, this would prolong the startup phase of the piston rings.

After 1000 km tighten cylinderheads again according to BMW manual. (cold engine at room temperature, cylinder head bolts using a torque wrench at 35 + 4 Nm.)

Adjust valve play. Change engine oil change at least once a year, not later than after 7.500 km.