

## **Del 2.**

### **1. Stinger**

I andra modellsporter t.ex. F2A(Speed) Har man inte alls så lång stinger som vi har.

Vad längden spelar för roll är fortfarande okänt för mig, jag anser att stingerns diameter och längd bara skall ge ett visst motstånd så att man får ett "lagom" tryck i pipan och motorn. Vi har kunnat konstatera att det är lättare att få pluggen att hålla om man ökar stinger-diametern. Jag har länge kört med 8,75mm dia, men har under senare år minskat till 8,6mm och då har jag kunnat öka kompvolymen med bibehållen fart och hel plugg.

### **2. Avgasventil**

I början när jag körde 10cc hade min och N.Björks bilar en tendens att fastna vid ~180km/t och lägga rök till dess att soppan började tryta och sedan skrek det till och däck och plugg brändes ner. Botemedlet hade varit en ung Urs Bach i sina bästa horsar-dagar.

Efter en del funderande ritade jag en avgasventil för MB10-motorn som N B. testade utan ngn större framgång det var andra problem som för tillfället var viktigare och NB tog bort ventilen. Året därefter hade NB sorterat bort det värsta och ventilen kom på plats igen och heureka, plötsligt kunde bilen ta sig förbi 180km/t. Jag hade ngt år senare en LHMK2 från Karl-Arne Karlsson som inte fungerade särskilt bra och jag tillverkade en ventil till Piccomotorn som satt där. Vid första testet så passerade bilen "väggen" i rask takt och jag stängde av den vid ca. 280 km/t. Senare visade Johan Clason intresse och vid leveranskörningen så stängde jag av vid 338 km/t.

Det återstod ett annat problem som löstes med en starkare fjäder så att ventilen var helt öppen vid 300+km/t, mot tidigare 240km/t nämligen det var ganska vanligt att motorn gick in hårt på pipan och spann sig upp till toppfart från ca. 250km/t med resultat att däcken gick ner 2mm och eftersom pipingången kom så tidigt brann pluggen ofta upp, g-krafterna var för små så att motorn gick alldeles för snålt. Med den starkare fjädern

hålls denna tendens igen så att det blir en jämn men kraftfull acceleration upp till toppfart. Den snabbaste acceleration jag har gjort var 17 varv till 335 där jag tryckte på knappen, vanligt är 25-30 varv.

### **3. Däckstorlek/bränslenål**

Du har en dräglig inställning och vill prova något större däck då bör man snåla på nålen!

Därför att motorn kommer att varva lägre vid samma g-kraft/fart och eftersom g-kraften matar bränslet så kommer motorn att gå rikare därför att insuget är öppet något längre. Nyskurna däck expanderar mer än begagnade!

### **4. Kompressionsvolym, design**

Under åren har jag provat ganska många utseenden på förbränningsrummet men har slutat med detta och kör numera med en enkel bubbla. Squish-bandet ger jag en liten vinkel 0,5-3 grader mer än kolven. Jag hade en diskussion med G. Picco för några år sedan och han delade min uppfattning om att utseendet var av liten betydelse, volymen däremot var viktigt.

Jag för söker att lägga squish-bandet 0,15-0,2mm från kolven. Jag vill samla så mycket av den friska bränsleluftblandningen som möjligt centralt i förbränningsrummet då medverkar detta till att kyla pluggen. Dessutom skall toppen passa bra ca. 0,01mm mindre än fodret, för stort glapp mellan topp och cylinder gör att de gaser som fyller detta utrymme medverkar inte vid förbränning och resultatet blir mindre effekt.

Att mäta squish-bandets avstånd från kolv är enkelt med en tunn lödtråd. Stoppa ner den genom glödstiftshålet motsatt avgasporten och vrid motorn runt över ö.d. Mät därefter med digitalskjutmått och voila!

Det är viktigt att mäta mot boost-porten därför att kolv och topp kan "slitas" vid avgasporten. Därför är det även viktigt att vända toppen rätt och jag har koll på detta genom ett märke på toppen som jag alltid vänder i körriktningen.

Forts. följer