

Del 3.

1. Glödstift

Pluggen kan gå sönder av i huvudsak 2 orsaker, vibrationer (sällan) men framförallt snålkörningar. Jag tycker mig ha märkt att om spiralen fungerar och är hel men tilltrasslad kan det tyda på något för hög komp, men jag är lite osäker. Om pluggen går sönder kan det vara värt att försöka med att snåla så accelerationen blir bättre, då kommer det att finnas mer bränsle kvar vid topp fart och snålkörning undviks. Jag körde under många år med McCoy 55 som funkade utmärkt men bytte till Picco-plugg 2005 därför att 1/4" gängan var för klen vid varma körningar, kunde inte föra över tillräckligt med värme till toppen. Med M8x0,75 så går detta bättre. Det är vanligt att fabrikören av plugg använder ngt slags "papper" som tätning och isolering vid ihopnitningen av pluggen. Den amerikanska McDonald pluggen och Picco:s senaste (med 2 spår i centerposten) använder en eloxerad aluminiumbit som isolering och tätning vid nitningen. Det finns säkert fler som har denna konstruktion. Man bör hålla sig till och samma glödstiftmärke. Nils Björk har upptäckt att kopparbrickorna till McCoy stiften är för mjuka, pluggen lossnar under körningen, det finns hårda (Rossi) att köpa hos Roffes Modellflyg. Kompressionsvolymen i mina motorer varierar mellan 0,8-0,6ml beroende på i förstahand hur "tight" kolvpassningen är. Jag har provat med 0,5 i volym men utan någon påtaglig förbättring.

2. Handtag

Jag har gjort mitt handtag av 4mm fjäderstål. Profilen är inne vid roten Clark Y upp och ner och övergår vid kopplet till neutral. Det har visat sig vara fullt tillräckligt vid de flesta banor. Jag provade ett handtag som var helt neutralt i Gävle men ingen succé, det slirade. Anfallsvinkeln är viktig, Jag använder en ställinjal på 30 cm som jag lägger inne vid karossen och mäter därefter fram och bak och då får det absolut inte vara

positiv utan det skall vara en något ca 0-3mm negativ anfallsvinkel. Eftersom handtagets aerodynamiska centrum ligger utanför bilen kommer balansen att påverkas och handtaget måste flyttas i höjd allteftersom farten ökar. Det är också viktigt att shimsa på båda sidor d.v.s. parallellförflytta. Det är även viktigt att ha en snabb acceleration med tanke på handtagets egenskaper, om bilen tar för lång tid på sig att accelerera så kommer det ena däckets att bli överbelastat och gå sönder.

3. Övrigt

Jag har frågat många, vad gör du om motorn går rikt vid 300+ km/t? De har alla svarat, snålar på nålen. Jag kontrar med, varför inte ge motorn mera luft istället? Om du kan få bilen att accelerera upp till 300+ för rik så är det bättre att utnyttja detta och se till att motorn andas mera istället, det är en åtgärd som ger mer effekt, men för stor venturi kan ge matningsproblem istället så "Se upp" energin finns i metanolen och den som lyckas förbränna mer per tidsenhet har förmodligen mera effekt på drivhjulen. En synpunkt på bilar från Colin Chapman. Ta en liten engelsk sportbil och skruva i en stor stark amerikansk V8 så får du en svårslagen kombination Mina 2 10:or grundar sig på L. Kärrmans 5:a som gjordes för många år sedan. Jämfört med andra 10:or så är mina bilar små.

I början av utprovning av bilens inställningar kan det vara klokt att ändra en sak i taget men efter ett tag när bilen närmar sig bra resultat kan det vara nödvändigt att ändra flera saker samtidigt. T.ex. om man vill köra på ett högre varvtal, korta pipan något och sätt på mindre däck, rika på nålen, höja kompen och höja avgasporten. Detta ger 5 ändringar. Allt eftersom kolv/foder blir slappare skall varvtalet höjas och kompvolum minskas, därför att genomläckningen under kompressions- takten ökar, detta görs för att bibehålla kompressionstrycket.

Motorer skall inte förvaras i tätslutande plastpåsar, detta befrämjar oxidationer (rost) Jag förvarar mina i en tyg/papperstrasa. Att en körning misslyckas därför att något satt löst har drabbat mig ett par gånger. Men det är förhoppningsvis slut med sedan jag bestämt mig för ” det som sitter i bilen skall vara fastdraget” aldrig bara dra fast med fingrar för att slutdra senare.

Mats Böhlin 2011