



rijk moeten staan, zoals eerder beschreven. Vul de brandstoftank, en rijdt met de auto een paar rondjes waarbij je regelmatig het hoogste toerental moet bereiken.

Controleer dat de auto het maximale toerental bereikt op de track en aan het eind van het rechte stuk NIET gaat viertakten.

Gaat de motor toch viertakten draai dan de hoofdsproeier iets armer (met de klok mee) maar doe dit met hele kleine stapjes van 1/12e slag (zoals een uur van de klok)!

Nadat je de sproeier een heel klein beetje verdraait hebt, rijdt dan meteen weer het circuit op en test of je verbetering voelt en hoort.

Herhaal deze procedure van zeer kleine aanpassingen totdat de motor fel accelereert en het maximale toerental bereikt zonder rijk te gaan lopen. Als je dit punt bereikt hebt, zal de motor de maximale prestatie leveren en een minimale slijtage vertonen.

Wel adviseren wij om als je deze optimale instellingen van je motor hebt gevonden, dat je de hoofd sproeier circa 1/10e tot 1/8e slag verder open draait (tegen de klok in) zodat ook bij een heter wordende motor en carburateur (bij langere heats in wedstrijden) de optimale instellingen behouden zullen blijven.

Als de motor te weinig brandstof zou krijgen omdat deze te arm gaat lopen, zal de motor oververhitten en hierdoor sterker slijten en zelfs kunnen vastlopen.

2. Bedrijfstemperatuur van de motor:

Een snelle en simpele manier om te controleren of de temperatuur van de motor niet te hoog is, is door enkele druppels water (of spuug) op de bovenste rand van de cilinderkop te laten vallen. Deze druppels zouden pas

na 3 tot 5 seconden moeten verdampen. Indien de druppels meteen beginnen te verdampen, wordt de motor te warm, en staat deze dus te arm; draai de hoofdsproeier dan 1/8ste slag verder open (tegen de klok in) waardoor de motor meer brandstof krijgt waardoor deze beter zal koelen. Controleer de temperatuur regelmatig en vaak!

Belangrijke zaken!

1. Het nastellen van de stationair- en lage toeren sproeiers:

Het stationair toerental en de lage toeren sproeiers moeten mogelijk een klein beetje gefine-tuned worden nadat de hoofdsproeier op het circuit nauwkeurig is afgesteld. Dit nastellen doe je volgens de eerder beschreven methode.

Als de motor correct is afgesteld zal deze op topsnelheid een krachtig geluid produceren met een hoge frequentie, en een dun rookspoor moet juist zichtbaar uit de uitlaat komen.

2. De instellingen van de carburateur zijn afhankelijk van vele omstandigheden zoals het weer, de gebruikte brandstof, de gloeiplug en de gebruikte uitlaat.

Als één deze condities veranderd is (het weer...) dan moet je de motor weer opnieuw fine-tunen. Voordat je begint, en de motor start, draai dan ALTIJD eerst de hoofdsproeier 1/14e tot 1/12e slag verder open (tegen de klok in) en stel de hoofdsproeier opnieuw af na het rijden op het circuit.....

Kopspeling

De juiste hoeveelheid kopspeling is afhanke-

lijk van atmosferische druk en de hoeveelheid nitro. Dit is iets dat makkelijk te meten is en waar je met wat onderdelen vrij eenvoudig iets aan kunt doen. De basis is als volgt:

Je zet de zuiger helemaal bovenin en dan is het de bedoeling dat je de ruimte meet van bovenkant cilinder naar bovenkant zuiger. Daarna meet je de diepte van je verbrandingskamer (zie foto).

Als de ruimte van de zuiger naar de kamer b.v. 3 mm is en de diepte van de verbrandingskamer 2.7 mm is, heb je een ruimte van 0.3 mm. De standaard ruimte is 0.6 mm, dit betekent dat je een kopring van 0.3 mm moet bij leggen. Hoe groter de kopspeling, hoe hoger de topsnelheid, hoe lager het acceleratievermogen. Hoe kleiner de ruimte, hoe groter de acceleratie, hoe lager de top snelheid. De bovenkant van de zuiger moet een beetje bruin worden, dit geldt ook voor de zuiger. Is dit een beetje aan de ruwe kant geworden, dan moet je 0.1 mm kopring bijleggen. Wat je met het afstellen van de kopspeling eigenlijk doet is de ontsteking van een nitromotor vroeger of later zetten.

Het afstellen van een Nitro motor is niet eenvoudig maar als je er de tijd voor neemt krijg je het best voor elkaar. Vooral in het begin is het soms verwarrend omdat de diverse instelling elkaar beïnvloeden. Als je wat ervaring krijgt in de procedure wordt het op een gegeven moment een automatisme. Vergeet niet dat de juiste afstelling niet alleen beter is voor het blok maar ook veel meer rijplezier oplevert. Jet hebt er dus dubbel voordeel bij!