

## **Cateva recomandari tehnice despre motorul MINI 60 si relatia de corelare a acestuia cu set-up-ul sasiului si pilotajul**

Aceste motoare , fiind racite cu aer , au o instabilitate termica care influenteaza si performanta in mod direct si decisiv pentru o competitie sportiva. Daca tinem cont numai de elementele variabile ale reglajului , respectiv carburatia si avansul aprinderii , avem suficiente posibilitati de reglaj .

In acest articol NU ma voi referi la aspectul constructiv al motorului care la ora actuala , atat PARILLA cat si LENZO sunt din fabricatie foarte bine realizate cu gradele distributiei la mxim si volumul camerei la minim , dar in limita regulamentului (in cazul cand este procurat de la un comerciant care acorda si garantie ) . CRG Romania acorda aceasta garantie la motoarele PARILLA .

Prima iesire pe pista se face cu o carburatie std (aceasta este cea cu care este livrat motorul) si un avans de 2,5mm . Dupa cca 2-3 ture in care se incalzeste motorul se poate trage la maxim 4-5 ture , apoi se iese pe pista de servicii si se masoara presiunea in pneuri si se demonteaza repede bujia care trebuie sa aiba un aspect caramiziu foarte deschis .

Daca se monteaza un AimMyChron-2T se poate cupla pt teste o sonda de temp evacuare – este cel mai simplu pt determinarea reglajelor – temp. gazelor de evacuare trebuie sa fie in jurul valorii de 620gr.C . Amestecul devine mai sarac micsorand cu 1-2 unitati jiglerul principal sau coborand cuiul conic cu o treapta si invers pentru inbogatirea acestuia .

Presiunea in pneuri trebuie sa fie cu cca. 0,2bar mai mult decat cu cea cu care s-a inceput testul , cand pneurile erau reci . In caz contrar se corecteaza corespunzator .

Presiunea in pneuri este utila pentru a supune motorul unei sarcini care sa fie corelata cu reglajul carburatiei si cu avansul acestuia .

Bujii recomandate B-09-NGK – pt temp <18gr.C si B-10-NGK – pt temp >18gr.C Se mai poate face un test si cu avansul marit la 2,7-2,8mm numai in conditii de temp ext. pana la max. 25-28gr.C .

Dupa ce s-a realizat o performanta stabila a motorului se incepe set-up sasiului (**vezi articolul despre set-up sasiu**) si apoi se corecteaza trasele pilotului pentru a se ajunge la un lap time comparabil cu al celorlalti piloti sau in cazul unui test privat cu best-ul pistei .

Avand in vedere conditiile pistei si a temp. exterioare care se schimba la fiecare iesire-test , se corecteaza in primul rand set-up sasiului , carburatia care trebuie mentinuta in conditiile de mai sus si avansul motorului . Cel mai important este insa PILOTAJUL , apoi set-up sasiului si in ultimul rand carburatia

**CEL MAI IMPORTANT IN MOTORSPORT ESTE PILOTAJUL – UN PILOT FOARTE BUN POATE SCOATE UN REZULTAT BUN SI CU UN ECHIPAMENT MEDIU DAR UN PILOT CARE NU STIE SA PILOTEZE NU VA PUTEA SA AJUNGA NICIODATA LA VARFUL PERFORMANTEI , CHIAR CU CEL MAI BUN ECHIPAMENT**

**CRG Romania**  
**ing. Bogdan Mihaescu**