



Forum: Modifications moteur et trains roulants

Topic: Préparation et amélioration moteur F3R

Subject: Re: Préparation et amélioration moteur F3R

Publié par: ligoni

Contribution le : 29/01/2018 15:47:31

tu peux toujours retravailler un peu l'admission, j'entend par la un truc un peu plus élaboré qu'un simple changement de filtre a air...

concernant les mythes, rumeur et croyances populaire, rapport a l'arrivée d'air, la seule chose qui fait un petit peu gagner c'est de positionner une ecope en facade pour capter la maximum d'air quand tu roules.

mettre des connes, des cornet, des mousses, ect ect ça sert a rien, et les idées reçues avec air frais, plutot que air chaud du compartiment moteur c'est du flan aussi, le seul gain c'est la captage de l'air en facade.

ensuite un peu plus loins tu peu mettre une boite a air qui a fait ses preuves, type R21, ou Clio RS, simple mais efficace. pour le filtre a air qui va dedant, carton ou coton, ça se vaut, l'avantage du coton c'est qu'il est lavable.

encore un peu plus loin, tu peux retravailler le collecteur admi, et la culasse, en agrandissant le passage d'air, surtout la où il y'a des retrecissements et restrictions pour avoir un truc homogene deja. les moteur essence en gros tourne avec 14 volume d'air pour 1 volume d'essence, le debit d'air est donc 14x plus importante que le debit d'essence.

surtout profite en pour réaligner tous les conduit entre eux, avec la culasse, pas de crans ni de marche d'escalier, tout doit etre bien lisse.

tu peux egalement polir les conduit, la pareil autre croyance populaire: ouais mais faut que les parois soit rugueuse pour favoriser le melange, c'était vrai a l'epoque des carbu ... maintenant avec les rampes d'injection, le jet d'essence et pratiquement sur les soupapes, donc les paroi rugueuse ça melange rien du tout puisqu'il n'y a encore juste que l'air. de plus la perte de charge avec la rugosité des paroi meme si elle favorisait le melange, etait quand meme moins rentable que la fluidité et l'acceleration des gaz dans des conduits lisses.

derniere chose, mais la y'a 2 ecole, tu peux taillé le bout des guides de soupape qui depasse dans les conduit d'admi, pour reduir les turbulence, ou bien ne surtout pas le faire. la a toi de voir, si t'es courageu ou pas lol

avec tout ça, tu peux esperer un gain jusqu'a 15cv, sans parler d'aac et compagnie.

peut etre meme plus depend si le cahier des charges etait rigoureux ou pas lors de la fabrication des culasses/collecteurs a l'epoque.

et si en plus tu veux poser un aac la dessus, tu pourra tirer plein potentiel du dit arbre a came ainsi que de ta modif.

c'est des operations asser simple, mais longue, ça ne se fais pas en un weekend, et il faut etre rigoureux dans l'operation.