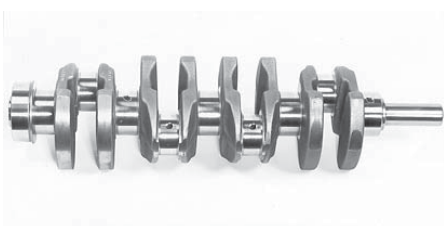


ASCONA/MANTA/KADETT C



R. Gill från Bahamas vräker fram sin Manta 400 kopia.



2,4 liters vevaxeln till Omega A, så här ser den ut och den ger dig möjlighet att öka volymen från 2,0 till 2,4 liter. Du måste även byta kolvar och vevstakar. Har du en 1,9 l motor går det också men då måste du borra den till 95,00 mm - eller 96,00 så blir det 2,46 l.

2,2 liters axeln kräver bara att du samtidigt byter kolvar, de har samma diameter som 2,0 l motorn.

SE KAPITEL 02

Snyggt och prydligt i motorrummet! Motorn är en 2,4 liters med MBE -956 insprutning. Vi har alla delar såsom remskiva med pulsskiva, kabelhärva osv för dig som vill montera. Fördelen är framförallt möjligheten att optimera motorn så att den drar jämnt och fint över hela registret. Du kan desstom bygga motorn med vassare kamaxel och högre kompressionsförhållande. Direkttändning, fördelare saknas.



Ascona B - en av de allra populäraste rallybilarna genom tiderna, den blev också "lite av ENEM" efter ett EM tecken och antal SM tecken i händerna på de allra bästa förarna. Fortfarande populär, nu med 2,4 liter motorn är den åter med och konkurrerar om totalpaceringarna..



Det finns mycket grejor till CIH motorn, den har ju förekommit i olika Opelmodeller i närmare 30 år, mycket har utvecklats.

Med 2,4 liters slagvolym i nationella klassen, ett modernt insprutningssystem osv kan man räkna med drygt 230 årliga hästkrafter vilket är ett tillskott på ca 40 mot den vanliga 2,0 motorn. Vridmomentet ökar kraftigt på mellanregister, uppemot 27,5 - 28,0 kpm vid 5000 varv att jämföra med 22,0 för 2,0 liters motorn. Dessa data är tagna från en motor med MBE insprutning. Att det sedan förekommit 2,0 liters motorer med både 220 och 230 på annonssidorna är en annan sak...

Wössners kolvar till CIH motorn är de lättaste vi sett, mycket hög kvalitet. En viss passning kan behövas i förbrännings-rummet på vissa toppar så att kupolen inte slår i, vidare är det en god vana att



Ventilfjädersats dubbel. Komplet med ventilbrickor i stål, underläggsbrickor för ytter och innerfjäder. Ventilbrickorna ger ca 1,5 mm längre inspänningslängd vilket behövs för höglyftande kammar. Denna fjädersats krävs för de vassaste kammarna, se kapitlet om kamaxlar på slutet, där anges vilken fjädertyp respektive kam kräver. Det finns även en sats med hårdare enkelfjädrar och underläggsbrickor för avgasfjädrarna som ersätter original rotocaps.

Observera att 2,2/2,4 toppen har andra brickor under avgasfjädrarna! Olika satser alltså.

I sammanhanget bör nämnas något om mekaniska ventillyftare. Det enda som håller är Opel original - och de är numera dyra!

Det finns "pirat" att köpa, kostar en tredjedel men de leder nästan garanterat till ett haveri.

SE KAPITEL 10



Kamaxlar har vi utvecklat till Opel CIH i närmare 25 år, från sportkammor för vardagsbruk till race för rally och rallycross. Utan att ta till överord anses det nog allmänt att det är marknadens bästa urval. Sen finns det alltid de som har en annan åsikt...

SE KAPITEL 35



Ventiler i speciallegering, bearbetade och klara att använda. Finns i storlek 45 eller 46 mm för insug, 40 mm för avgas. Chromade skaft, omöjliga att knäcka.

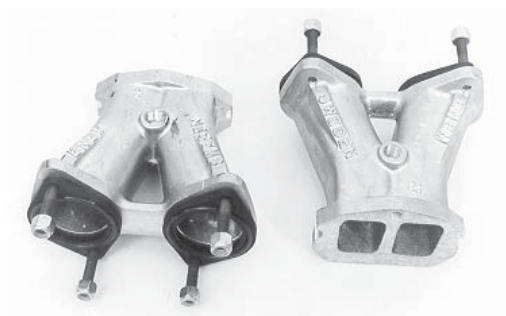
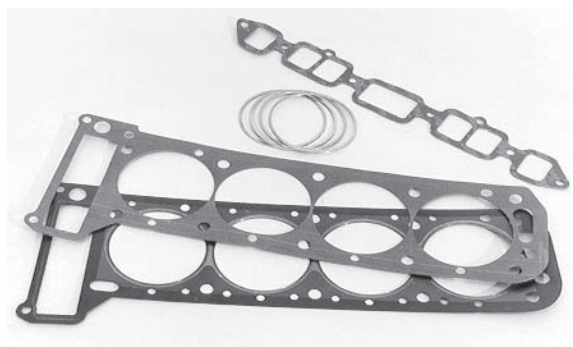
En del monterar ventiler från en V8 motor, rillar eller monterar lösa styrningar eftersom spindeldiametern är fel, krånglar med knaster och ventilbrickor och avslutar med ventiler i fel längd som är den största orsaken till brustna vipparmar, CIH motorns Akilleshäls. Bättre att använda rätt ventiler från början...

SE KAPITEL 12

Skärkantspackningen passar alla CIH från 1900 upp till 2,4 liters motorn. Den är tjockare än original, 1,35 mm och har förutom ett betydligt starkare packningsmaterial en stålring med skärkant runt cylindern. Nästan omöjligt att blåsa den packningen.

Till insug och avgasgrenrör finns en speciell packning med större hål till 1900 och 2,0 toppen. Den packningen har dessutom en avdelare mellan avgaskanalerna på cyl 2 och 3 vilket gör dem separata.

SE KAPITEL 18



2,2 och 2,4 topparna har andra portmyningar och därmed andra insugningsrör. Rörens form tvingar fram ett speciellt termostathus. Mellanslägg, pinnskruv till förgasare eller spjällhus medföljer. För fastsättning i toppen rekommenderar vi 4 st pinnskruv M8/M9 (nr 10-26-000), annars är det i princip omöjligt att montera rören. Tillverkade i starkast möjliga stål.

SE KAPITEL 10+17

Slutväxlar finns för tävlingsbruk med utväxlingsförhållandena 4.75, 5.00, 5,14 och 5.28.

Dessa går bara att montera med den "stora diffen" för tävlingsbruk. Skillnaden mot en original som sitter exempelvis i vissa Opel Manta är att flänsen för kronhjulet är förskjuten på grund av den mindre pinjongen på de låga slutväxlarna.

Det finns två principer för hur differentilbromsar fungerar.

ZF "diffen" har lameller som bromsar.

Quaife "diffen" fungerar enligt den s k Torsen principen, ett snedskuret drev kan inte driva andra drev men väl drivas av ett rakskuret. Den blockerar utmärkt så länge bägge hjulen är i backen - men inte alls om det ena är i luften.

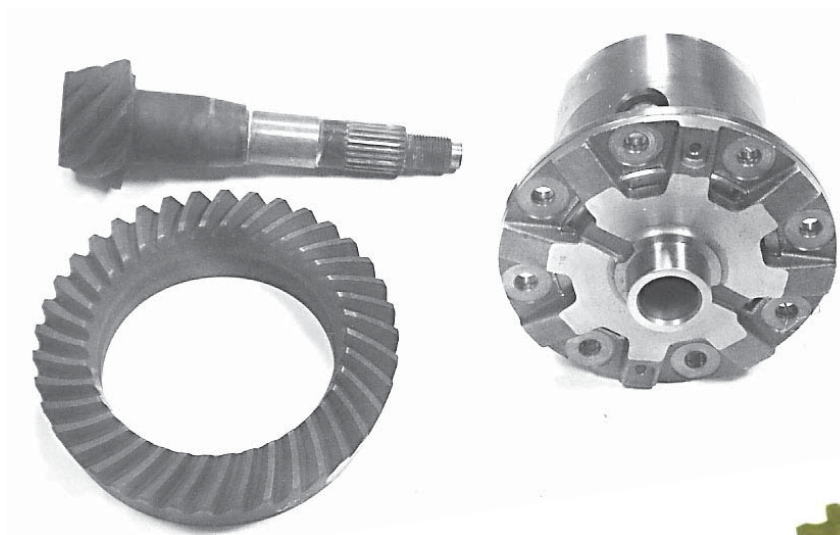
SE KAPITEL 25



"Röret", en klassiker som utvecklades av ENEM och som sedan både kopierats och modifierats av andra. Inte till det bättre vad vi sett.

Passar såväl en nationell motor som en "sporttrimmad" för dig som bara vill ha lite bättre prestanda i kombination med ett avgassystem.

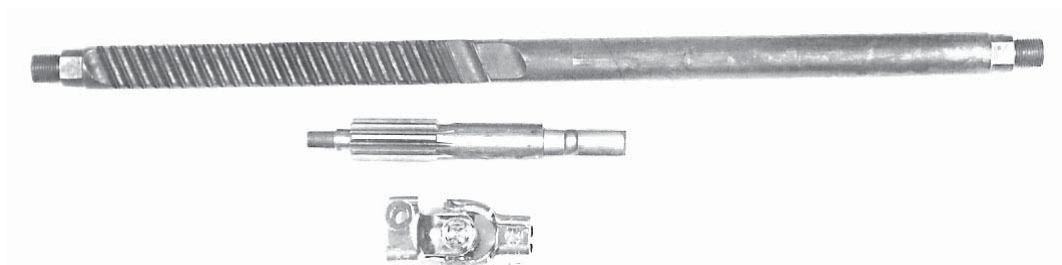
SE KAPITEL 21



Justerbart kamdrev underlättar inställningen.

Inställningsvärdet för alla ENEM:s kamaxlar i listan är det sist angivna värdet i specifikationen och anger insugningsventilens öppning på övre död-punkt (motorn på 0, cyl 1 i topp)! Ventilspel skall vara inställt och toppen monterad med packning. Mät helst med indikatorlocka på ventilen eller ventiltryckaren.

SE KAPITEL 8



Korta styrväxlar levereras som insatser du monterar i original hus. Till B modellerna måste en knut användas, enklast är att ta den från Ascona A.