

LACHENDE GASMÄNNER

Teil 2

Im ersten Teil der Lachgas-Saga haben wir uns mit Historie und Grundsätzlichkeiten des N2O-Tunings befaßt. Jetzt wollen wir uns Aufbau und Funktionsweise populärer Systeme zur Brust nehmen.



Da die „Dry Kits“, also „trockene“ Systeme, nur sehr bedingt sinnvoll einzusetzen sind, gibt es eine deutlich effektivere und gesündere Lösung, um das Teufelszeug in die Zylinder zu bringen. Das so genannte „nasse“ Verfahren (Wet Kit). Bei diesem wird dem Spaßgas die benötigte Menge Zusatzsprit gleich mit auf den Weg gegeben

– unabhängig von der Serienaufbereitung per Vergaser oder Einspritzung. Das bringt gleich eine ganze Latte an Vorteilen mit.

Abmagerungskur

Zum einen werden die Zylinder gleichmäßig beschickt, weil nicht nur verhältnismäßig unkontrolliert Gas in den Luftfilter-

kasten gejaucht wird, sondern die Zuteilung selektiv erfolgt. Und zum anderen wird immer die korrekte Menge mitgegeben. Das unterbindet Abmagerung und Hitzekollaps bereits im Ansatz. Des weiteren liegt die realisierbare Leistungsausbeute deutlich höher – was alleine schon Argument genug ist, geil?! Also schauen

Text und Bilder: MZO Wenzel

wir uns ein Wet-System via des Tutti-Kompletti Vierzylinderkits von Nitrous Express Deutschland einmal näher an (www.nitrousexpress.de). Unübersehbares Kernstück des Pakets ist die Gasbudel. Sie faßt je nach Modell zwischen vier und fünf Pfund N2O, was je nach verwendeter Düsengröße für circa 2-3 Minuten Spaß am Stück sorgt. Das klingt erst mal relativ wenig, bedenkt man aber den Einsatzzweck, reicht das für eine ganze Weile.



Elektrische Sperrventile regeln das Timing. Der Rote kümmert sich ums Benzin, der Blaue ist für die Gasleitung zuständig



Gas ist, was Du draus machst

In den Brennraum gelangt der gute Stoff über so genannte „Fogger“ oder auch „Nozzles“. Gemeint ist in beiden Fällen das gleiche. Es handelt sich um gefräste Austrittsöffnungen, in welchen Benzin und Gas gemischt und homogen zerstäubt in den Ansaugtrakt entlassen werden. Damit das überhaupt möglich wird, muß man die mit Gewinde versehenen Mischbatterien zwischen Einlaßventil und Serien-Gemisch-aufbereitung pflanzen. Hierzu werden die Ansaugwege angebohrt und mit passendem Gewinde versehen. Die Zerstäuber schraubt man dort gesichert ein. An die beiden Anschlüsse der Nozzles kommen je eine Zuleitung für Gas sowie eine für Sprit. Letzterer wird durch eine separate, externe Benzinpumpe angeliefert. Optimal, und bei Einspritzern sogar erforderlich, ist eine eigene Entnahmestelle am Tank für das flüssige Gold per zweitem Benzinhahn.



Benzinpumpe für die Förderung des Zusatzkraftstoffs



Trigger für das Auslösen des Shots