

به علت بحثهای متفرقه و پراکنده بر آن شدم تا این متن نه چندان کامل را نگارش کنم .

اتومبیل مفروض ما یک رنو ۵ و یا اسپند خواهد بود که به طور پیش فرض کاملاً استاندارد و در سه Stage تغییرات فنی خواهیم داد این رو هم اضافه کنم که تغییر قطعات برای اسپند از نمونه غیر اصلی و متفرقه در انتها و خارج از این مقوله ذکر خواهد شد:

: Stage 1

- ۱- تقویت سرشاسی : برای تقویت سر شاسی و به تبع اون جلوبندی کافیسیت که تسمه نمره ۲ و یا ۳ به اندازه حدود ۴۲ سانت تهیه و از مکانیک بخواید که با کشیدن سر شاسی و تنظیم اون روی ۳۸ سانت تسمه فوق را نصب کنه. توصیه اینه که حتی الامکان از جوش دادن پرهیز بشه و با پیچ بسته بشه این کار باعث میشه تا سر شاسی برای پیاده کردن گیر بکس و یا سایر تعمیرات بعدی کمتر آسیب ببینه و مجبور به برش و جوش مکرر اون تسمه نشید. بعد از انجام این کار مشکل باز شدن سر شاسی حل شده و همینطور فشار های وارده به سیستم جلوبندی هم تا حدودی خنثی خواهند شد.
- ۲- تقویت سیستم خنک کننده : برای این کار دو راه پیشنهاد میشه یکی تعویض رادیاتور استاندارد به نمونه هانی با قدرت گردش آب بیشتر معروف به یخچالی و راه دوم که بیشتر هم توصیه میشه تعویض فن با نمونه های قویتر که میتونه از پراید , گلف , هیوندای و یا هر فن دیگری که قابل نصب از نظر ابعادی باشد استفاده کنید .
- ۳- تنظیم ارتفاع : این بخش مقوله بحث برانگیزست که بنا به استفاده شخص از خودرو قابل انتخاب خواهد بود و بنا به ویژگی قابل تنظیم بودن سیستم تعلیق R5 در این رابطه مشکلی نخواهید داشت و حداقل میزان پایین آمدگی تا یک انگشت بالای لاستیک عقب و دو انگشت بالای لاستیک جلو توصیه می گردد. همچنین کمتر کردن ارتفاع بنا به سلیقه و نوع استفاده ممکن خواهد بود .
- ۴- تعویض لاستیکهای استاندارد (۱۴۵) : در این مرحله می تونید از لاستیک استاندارد پراید یعنی ۱۶۵ استفاده کنید که با این کار پایداری ماشین را بالا می برید .
- ۵- نصب بوستر ترمز : (به نظر من قبل از هر گونه افزایش قدرت و دست کاری خودرو ایجاد شرایط ایمنی ساز , جایگاه بالاتری خواهد داشت) در این قسمت امکان استفاده از بوستر رنو های فرانسوی و همچنین بعضی مدل بوسترهای فرانسوی (غیر از رنو) خواهد بود که این روش مزیت نصب در محل پمپ ترمز را خواهد داشت (به صورت فابریک) و همچنین استفاده از بوستر پیکان که نقص اشغال فضائی از موتور غیر از محل نصب پمپ ترمز دارد .

: Stage 2

- ۱- تقویت موتور (۹۰۰) : نمونه های قدیمی که هنوز از موتور ۹۰۰ CC استفاده میکنند با تعویض پیستون و بوش پیستون با نمونه ۱۱۰۰ CC می تونند یک گام در جهت تقویت موتور بردارند .
- ۲- تعویض گیربکس : به طور معمول گیربکسهای استفاده شد در مدل های تولیدی ایران دارای ضریب ۸/۳۵ هستند که با تغییر این نمونه با ضرایب دیگر قادر به تغییر شتا گیری و یا تاپ اسپید خواهید بود که بنا به احتیاج (شتاب یا سرعت انتهایی) ضریب مورد نظر را انتخاب خواهید کرد. جهت انتخاب گیربکس سرعنی ضریب ۹/۳۴ (نوع ۴ سرعته) در موتور ۱۱۰۰ توصیه می گردد. لازم به توضیح است رنو گیربکس با ضرایب مختلف و زیادی دارد که از حوصله این مقاله خارج است .
- ۳- تعویض کاربراتور (۱۱۰۰): برای بالا بردن راندمان موتورهای ۱۱۰۰ تعویض کاربراتور فابریک که اغلب از نمونه زنیط در مدل های بالا و یا سولکس با دو پمپ شتاب در مدل های میانی (۶۲-۷۰) هست با نمونه سولکس فرانسوی مختص موتور های ۹۰۰ CC که به مدل پائین معروفند توصیه می شود .
- ۴- تقویت سیستم برق : تعویض دینام با نمونه هانی با جریان دهی بالاتر حداقل ۶۰ آمپر توصیه می گردد همچنین تعویض باطری با نمونه های آمپر بالاتر تا ۴۵ آمپر و خشک بدون تغییر محل باطری امکان پذیر خواهد بود .
- ۵- تقویت سیستم جرقه : برای اینکار دو روش وجود داره یکی استفاده از نمونه های کنترل الکترونیکی موجود در بازار به جای پلاتین (شتاب دلکو) و دیگری استفاده از دلکو مگنتی که هم نمونه استوک بعضی مدل های فرانسوی و هم نمونه استفاده شده در اسپند که عاریت گرفته از دلکوی پراید و تغییرات در اون برای استفاده در رنو هست توصیه می گردد. در مرحله بعدی استفاده از کوئل پراید توصیه می گردد .

- ۶- تعویض فیلتر : از فیلتر های نمونه اسپرت موجود در بازار استفاده کرده که نحوه نصبش رو در تابلو مربوطه می تونید ببینید و همینطور از روشی که در کلوب پراید گفته شد (علی هافکلاچ) می تون بک Round Filter و یا همون فیلتر ۳۶۰ درجه ساخت که خرجش بریدن يك قاب فلزي فیلتر فابريك خواهد بود .
- ۷- تقویت سیستم تخلیه : برای بالا بردن راندمان موتور و همچنین تنفس بهتر تعویض منبع آگروز و حذف منبع فابريك از جلو و انتقال اون به عقب توصیه می گردد . منبع جایگزین , منبع میانی پیکان که صدای بالا و تیزی خواهد داشت , منبع میانی توبوتا (کارینا) که کمی صدای بم تری نسبت به منبع پیکانی خواهد داشت , منبع میانی جوانان که بم ترین صدا رو خواهد داشت توصیه می گردد .
- ۸- تعویض کمک ففر : در این بخش کمک های استاندارد تعویض خواهند شد که از نمونه کارخانه ای به کمکهای گازی از نوع دي کربن تغییر خواهند کرد . توصیه اکید اینکه به هیچ وجه لاستیکهای ضربه گیر در کمکهای جلو بریده نشوند . حتی اگر کمک روی لاستیک نشسته باشه (در این بخش تنظیم ارتفاع هم توصیه می گردد) ضمناً در صورتی که تصمیم به تعویض با نمونه گازی گرفته نشد (صرفه جوئی) کمکهای روغنی مارک ایندامین در جلو و همین مارک ولی نمونه پیکانی در عقب تا حدودی کار راه انداز خواهد بود .
- ۹- تعویض رینگ و لاستیکها : در این قسمت سایز لاستیکها تا سایز ۱۷۵ قابل افزایش خواهد بود . همچنین در نمونه های قدیمی تر تعویض رینگ با نمونه های ایتالیایی توصیه می گردد که علاوه بر استحکام بیشتر زیبایی بیشتری هم خواهد داشت .

: Stage 3

- ۱- تقویت موتور : در این بخش تعویض موتور از ۱۱۰۰ به بالا امکان پذیر خواهد بود که اولین مورد ۱۳۰۰ و بعد ۱۴۰۰ معمولی و ۱۴۰۰ آلپین و نمونه ۱۴۰۰ آلپین توربو (که این دو نمونه آخر در واقع پایه مشترک و در دو حالت قابل استفاده هستند) خواهد بود . لازم به توضیح است موتور ۱۳۰۰ بنا به ساختار و مشترکات با موتور پایه رنو (CC ۹۰۰) استهلاک بالاتر و دمای کاری بالاتری خواهد داشت . نمونه ۱۴۰۰ موتور ایدالی است . نمونه های آلپین بالاترین راندمان , قطعات کم و گران قیمتی دارند به علاوه استهلاک بالا . در این مرحله بنا به نوع استفاده (ریس یا شهری) موتور مورد نظر انتخاب خواهد شد . لازم به توضیح که در بلوک های پایه ۱۴۰۰ قابلیت استفاده از بوش و پیستون مزدا سری B6 با کمی تغییرات وجود داشته که ارتقاء حجم حدودی CC ۱۶۰۰ در بر خواهد داشت .
- ۲- تعویض کاربراتور : برای استفاده از حداکثر راندمان موتور تعویض کاربراتور با نمونه های ونتوری بزرگتر توصیه می گردد که برای ۱۴۰۰ استاندارد تا سقف 36/32 توصیه می گردد . نمونه ۱۴۰۰ و ۱۶۰۰ آلپین تا کاربراتور ۴۰/۴۰ و بر (ونتوری عمودی) و چهار دهانه قابل افزایش است .
- ۳- تعویض گیربکس : بنا به تعویض موتور و متناسب با شرایط استفاده و یا خواست مصرف کننده اعم از ریس یا شهری , شتاب یا سرعت , گیربکس هم تعویض خواهد شد .
- ۴- تقویت سیستم جرقه : موتور ۱۴۰۰ استاندارد با سیستم دلکو Stage 2 جواب خواهد داد . فقط استفاده از کوئل خشک , نمونه موجود فابريك رنو و یا ۴۰۵ توصیه می گردد . موتور های سری آلپین هم استفاده از سیستم جرقه استاندارد آلپین (دلکو فابريك) به همراه کوئل خشک توصیه می گردد .
- ۵- نصب توربو : بخش بسیار مهم , گسترده و حساسی بوده که از حوصله این بحث خارج است و فقط به عنوان یکی از فاکتورهای Stage 3 از ش یاد می کنم . ضمناً این قسمت فقط روی موتور های آلپین قابل اجرا بوده و مستلزم تغییراتی در موتور خواهد بود .
- ۶- تقویت سیستم تعلیق : در این مرحله استفاده از کمکهای ریس (که قیمت بالایی دارند!) و یا نمونه های دست ساز که به کمک رزوه ای معروفند و کاملاً خشک و کمترین میزان بازی را دارند توصیه می گردد . همچنین ارتفاع جلو تا لبه لاستیک و عقب پائین تر از لبه بیرونی رینگ توصیه می گردد .
- ۷- تعویض رینگ و لاستیکها : تغییر سایز لاستیکها به ۱۸۵ توصیه می گردد همچنین استفاده از رینگهای آلپین به لحاظ سبکی نسبت به سایر رینگها توصیه می گردد البته در استفاده شهری به خاطر جنس آلپین در اثر ضربه دوام کتری نسبت به نمونه ایتالیایی خواهد داشت . در این بخش به علت تغییر سایز لاستیک ۱۸۵ در جلو کفایت لبه گلگیر جلو کوبیده و در صورت لزوم باد داده شود . همینطور در گلگیر عقب دو پلیت اطراف کمک تا حد امکان به داخل خم شوند تا از برخورد لاستیک جلوگیری شود .

توضیحات : مراحل فوق صرفا جهت ایجاد تغییر و بهینه سازی در R5 است و الزاما استفاده از بندهای Stage بالاتر در Stage پائین تر منافاتی نخواهد داشت. (مثلا من Stage 2 هستم ولي گیربکس عوض نکردم و لاستیک ها هم ۱۸۵ هست در ضمن کمک ها هم رزوه ای هست ! دلکو هم استاندارد !) به هر حال گرد آوری مطالب فوق راه کاریه برای استفاده ماکزیمم تواناییهای R5 که هر شخص بسته به نیازش میتونه مواردی را به کار ببرد .

سپندها از هر مدل میتونند کاربرات و دینامشون رو عوض کنند که در بالا منظور شده، همینطور استارت رو می تونند با نمونه فرانسوی عوض کنند.

ضرایب گیربکسهای رنو ۵ رو براتون می نویسم و امیدوارم به دردتون بخوره و در آینده دچار اشتباه نشید :

۸/۲۹ ۴ سرعته

۸/۳۱ ۴ سرعته

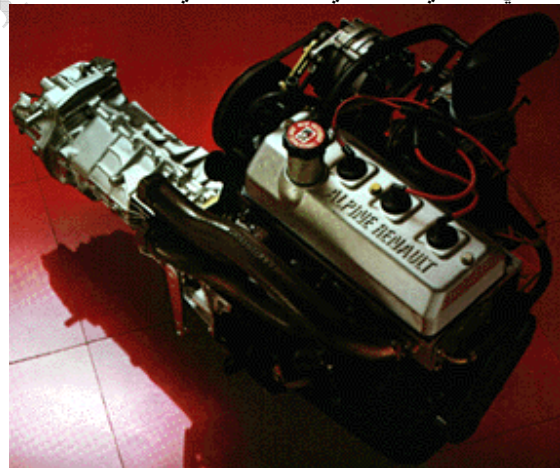
۸/۳۵ (مدل نصب شده در ایران و ۴ سرعته)

۹/۳۱ ۵ سرعته

۹/۳۴ ۴ سرعته و ۵ سرعته

۱۰/۳۱ ۵ سرعته

لازم به توضیح هست که نمونه گیربکس مخصوص موتورهای آلپین که به گیربکس سوسماری معروف هستند دارای دو ضریب زیر هست و همینطور که در عکس زیر می بینید پوسته کاملا متفاوت با مدل‌های بالا دارد و به آسونی مدل‌های بالا روی اتاق R5 سری تولید شده در ایران نصب نمی شه و باید در اتاق تغییراتی ایجاد کرد :



۸/۳۱ ۴ سرعته

۹/۳۴ که هم ۴ و هم ۵ سرعته داره .

در انتها اضافه کنم که این ضرایب در حقیقت ضریب کران به پنیون (دفرانسیل) هست که اختصاراً " برای شناسایی گیربکس های مختلف به کار برده می شود و قطعا ضرایب واقعی گیربکس اعداد دیگری هستند که متاسفانه اطلاعاتی در دست ندارم. همچنین این مسئله رو در نظر داشته باشید که ضرایب دفرانسیل مشابه در یک گیربکس ۴ یا ۵ سرعته قطعا باعث تشابه ضریب گیربکس نخواهد بود و اعداد و ارقام سرعت و شتاب آنها هم مساوی نخواهد بود .

ضمناً" کپی این مطلب و یا درج آن با ذکر منبع بلا مانع خواهد .