

## TURBO ADDITION

Autor: Akak  
10.09.2008.  
Zmieniony 14.06.2009.

10.09.2008 - Decyzja o turbo zapadła już dawno temu - jeszcze przy swapie na 2.0. Dlaczego jednak nie zdecydowałem się od razu na LETa? Z dwóch powodów - po pierwsze trafiło mi się c20xe, o którego stanie stanowi...Jacek Chojnacki. Po drugie - ... miałyby mnie ominąć zabawa w gromadzenie części i wszystko z tym związane? nieeeeeee.... I tak - po wielu miesiącach poszukiwań i zakupów, udało mi się zgromadzić wszystko, bez czego uturbienie c20xe na "prawie LETa" nie byłoby możliwe. Czemu "prawie", mimo iż poszukiwałem części właśnie od LETa? Po uturbieniu, którego podjęła się firma Inochi Motorsport z Łodzi, silnik c20xe od c20let będzie się różnił przede wszystkim tym, że będzie mocniejszy :P. Po drugie, wałki rozrządu pozostają od xe (są "ostrzejsze" i więcej na nich zdziałam). Po trzecie - będzie sssssyczał :D Mój plan to jakieś 280 koni (może Michał z Inochi będzie miał inne zdanie :D) Oto części do tej pory zgromadzone przeze mnie, zaczynając od najważniejszego:

11.09.2008 - Tygrys jedzie do Inochi Motorsport, w którym powstanie pierwszy w Polsce Opel Tigra z silnikiem c20xe turbo :D

15.09.2008 - Prace rozpoczynają się od rozbioru obecnego silnika c20xe; diagnoza: na tłokach, głowicy i świecach widoczny nagar spowodowany zbyt bogatą mieszanką. Na szczęście gładzie cylindrów jak nowe (czyt. "nówki sztuki nie śmigane prosto z półki" ;P) Po rozebraniu silnika wymianianie podlegają wszystkie uszczelki, tak samo w krzyżni biegów. Ponadto, zarówno blok silnika jak i skrzynia biegów, pomalowane zostają na czarny mat (wreszcie blok nie będzie zielony...notabene, co też Wowa podkusiło by na zielono malować blok czarnego samochodu? :)). W bloku zostaje wywiercona dziura na nypel do spływu oleju z turbiny. Śruby na korbowodach zostają wymienione na wytrzymałsze, niezniszczalne ARP 2000. Pod głowicą łądzą dwie uszczelki i pomiędzy nimi metalowa odprężająca. Sama głowica również zostaje skręcona śrubami ARP. Wymieniony zostaje także kompletny rozrząd z pompą wody. Zainstalowany zostaje kolektor wydechowy od c20let z "prawie nową" :) turbiną KKK (k16). Dolot i orurowanie Intercooler'a wykonane zostają z polerowanej stali nierdzewnej 50 mm, układ wydechowy również ze stali nierdzewnej - 2,5 cala, downpipe - 3 cale. Zmienione zostają wtryskiwacze na LETowskie, również wiązka elektryczna silnika i układ sterujący jego pracą - komputer Motronic 2.7. Zainstalowany zostaje Manual Boos Control firmy ProPerfect oraz zawór upustowy tej samej firmy. Silnik c20xe dostaje również pozostały osprzęt od c20let, nowy stożek Greddy oraz nowy program do sterowania pracą komputera.

02.12.2008 - Kolejnych parę modów należało dokonać, by Tygrys lepiej się sprawował, stąd kilka nowych części zostało zakupionych: nowiutkie aluminiowe mocniejsze wtryskiwacze, innego rodzaju Manual Boost Control - tym razem firmy Forge Motorsport (bedziemy testować, który lepszy).

10.04.2009 - Do osprzętu turbo dołączyło kilka kolejnych sprzęciorów. Po pierwsze: znany i ceniony unikatowy sekwencyjny blow-off HKS SSQV z regulacją twardości sprężyny, regulującej otwarcie zaworu (używany, ale za to oryginalny :) - wkrótce zostanie rozkręcony i odnowiony :)). Po drugie: dość wielki stożek Stainless Metal Flow firmy HKS, w całości wykonany ze stali, włączając w to materiał filtrujący. Po trzecie: oil catch tank, jednak czy zostanie wykorzystany pozostaje pytaniem otwartym. No i na koniec - kolejny (już trzeci z kolei) - Manual Boost Control o nazwie Flying Hyper Power Boost Controller firmy Flying Performance International - tym razem skonstruowany tak, by można go było zainstalować w kabinie.

10.06.2009 - Nowe "gadżety" znalazły się pod maską: stożek HKSa, zawór upustowy HKSa, a za pośrednictwem przewodów silikonowych do podciśnienia SAMCO, Manual Boost Controller zainstalowany został w kabinie "pod ręką". Dodatkowo, aby pozbyć się "przelewania" na zimnym silniku, zainstalowany został pochłaniacz oparów paliwa z przepustnicy, zaś zalewanie paliwkiem przy zmianie biegów zminimalizowane zostało po podpięciu i odpowiedniej synchronizacji wspólnej pracy Blow-offa i oryginalnego DV. Oprócz powyższego, dzięki nowym przewodom podciśnienia, podpięty został również oryginalny LETowski czujnik gorącego startu - wszystko zgodnie z zaleceniami i fabrycznymi ustawieniami Opla...no, prawie...