

SOPORTE MOTOR FLAT

Aquí os ofrecemos unas imágenes explicando como hemos diseñado el soporte motor Flat para el V12 y el Porsche 911 GT1 y sobre todo el porque de este diseño.

Como podéis ver en la imagen 1, una vez diseñado el soporte nos dimos cuenta que desgraciadamente este tipo de motores tienen un eje que sobresale demasiado por la parte trasera y que estaba a punto de coincidir con uno de los tornillos de suspensión laterales y con el lugar donde asienta el muelle o imán que se debía de poner para el efecto suspensión.

Así es que nos encontramos ante la disyuntiva de diseñar un chasis diferente para un soporte con las suspensiones laterales mas avanzadas o retrasadas, con lo cual, era el doble de gasto para nuestros clientes que quisieran utilizar un motor Flat.

Entonces lo que hemos hecho es aumentar la altura del asiento de la suspensión por el lado trasero del motor, después de probarlo incluso forzando el tornillo de suspensión contra el eje del motor vimos que funcionaba todo bien y solo forzando dicho tornillo podia marcarse un poco, imagen 4, en esta zona recomendamos aceite para que todo vaya perfecto.

En la imagen 2 y 3 podreis ver el lateral de suspensión de la parte delantera del motor, que en esta parte no hay ningún problema de asiento de suspensión, pero de todas maneras junto con el soporte motor se entregara un separador que tiene el mismo grosor que en el otro lado para el que quiera poner el mismo tipo de suspensión en los dos lados, o se puede quitar y se puede poner un tipo de suspensión mas largo a un lado y mas corto en el otro.



Como podéis ver en la imagen 1 se ha hecho más gruesa la parte del soporte del muelle y se han fabricado unos topes más finos para que la suspensión pueda regularse a mas altura, hay que tener en cuenta que estos son unos tornillos de una medida media y no son los largos (por ejemplo de slot.it), y que en las suspensiones laterales todavía queda bastante espacio hacia arriba, con lo cual, se puede regular la suspensión y todavía queda espacio.

En la imagen 2 podemos ver el asiento de la suspensión con la arandela sobredimensionada para poder poner el mismo tipo de suspensión que en el otro lado, aunque en esta parte se puede quitar como dijimos la arandela y poner una suspensión más larga o más baja.

En la imagen 3 podemos ver el nuevo diseño interno entre cojinetes con refuerzo para mayor rigidez de la zona del eje que mejora la tracción y una parte muy importante de este diseño es que se pueden poner cojinetes y rodamientos con pestaña como hasta ahora o cojinetes y rodamientos sin pestaña, con lo cual se puede aligerar mas el conjunto. Para finalizar en la imagen 4 se puede ver como si se ponen unos tornillos demasiado largos pueden tocar con la carrocería, pero en cambio los topes de nueva creación no interfieren para nada.

