

# Protótipo Preparação

## Poch Lada protótipo

Traduzido por Mary Waller

Anos de experiência ter permitido Lada Poch da concorrência para tornar os seus serviços Dakar próprios protótipos.

Até 1983, o protótipo foi ainda suficientemente próximo do veículo original. O auto-rolamento reservatório mantido o mesmo dimensões. O raio e fortalecimento do conjunto estavam começando a tornar o carro competitivo. Apesar de todos este foi o motor no limite da sua possibilidades. Os eixos reforçados original lidar bem com os rigores do curso, mas os travões eram originais sobre o limite.

O Dakar 1984 foi a mudança tudo. Com efeito, o corpo foi a sofrer a maior transformação. A curta distância entre eixos do Lada não foi deixou de ser suficiente. 20 centímetros extras tomou a distância entre eixos de 2 m 20 a 2 m 40, e o carro deu um novo começo.

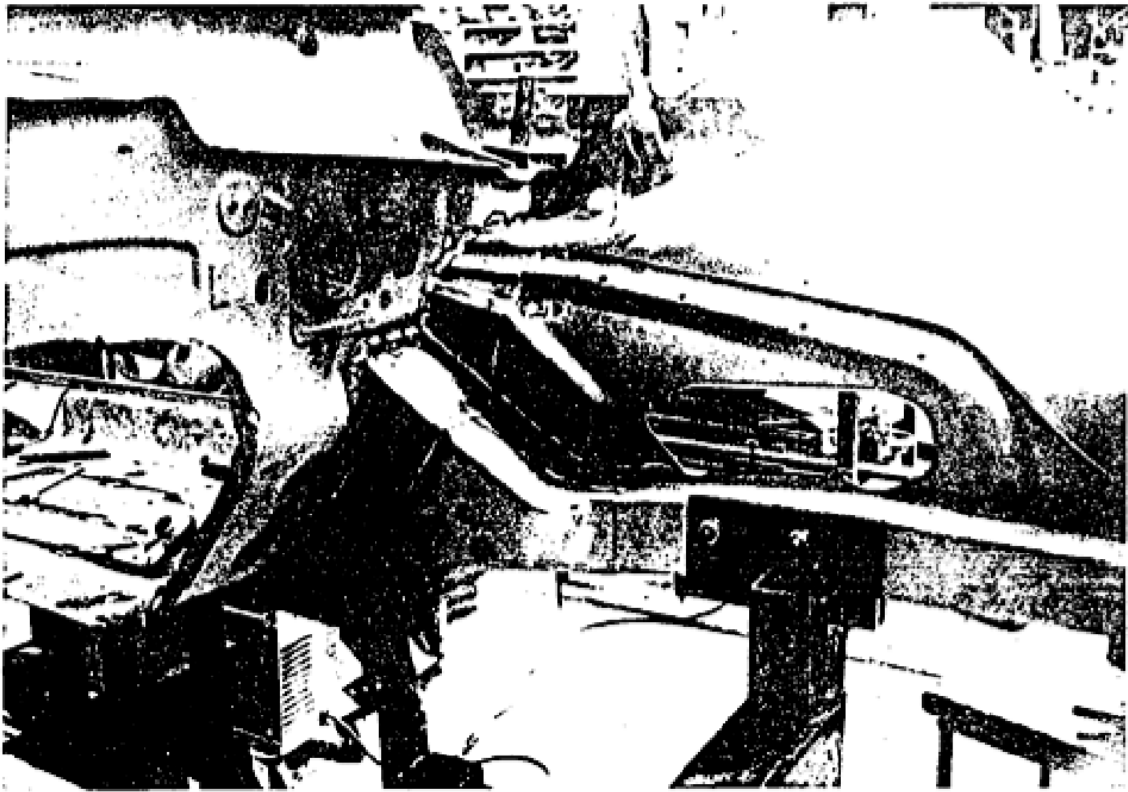
O "Maurelec" motor passou para 240 cavalo-vapor, mas o mantidos aliviado shell suas peças em fibra de vidro.

Mudanças drásticas para o n ° 1985 Dakar, mas um cuidado especial honing. As características gerais permaneceram

A partir de 1986 uma completa reestruturação d o carro estava decidida. De fibra de carbono substituiu a de fibra de vidro, a 280 Potência do motor Roc compareceu, o axels adquirida auto-travamento (diferen-lock?), os travões Foram finalmente digna de um carro de corrida. Disco travões todos redondos, com quatro pistões sobre o paquímetro frente. O Carbon amortecedores de vibração; foram substituídos por uns Bilstein.

O eixo traseiro orientação foi melhorado por montar um paralelograma Watt's (sem mais barra Panhard.)

O pouco original encontra-se, pois Lada tornar-se um magnífico carro de corrida com uma boa futuro (e que ainda podem evoluir) e quem pode continua a valer a Lada nome, pois a casca - Mesmo se alongou, ainda é o mesmo, o eixos e transmissões são fiéis à original e, por último mas não menos importante, certan mais fabulosa parte do carro, a transferência Caixa tem vindo a evoluir, mas é totalmente original. Originalmente pensado como um 80 hp automóvel, que agora ultrapassa 290!



*O carro é alongado para a frente por 8 cms  
Só depois do avental. E os arcos das rodas  
chassis são cortadas, deslocados e solidamente fixadas.  
A lacuna é preenchida com uma ficha de pré-formados  
chapa. Os reforços internos chassis são  
soldadas antes de montagem final.*

*O piso é cortado sob os assentos. Unwelded sobre  
os lados, ela desliza para trás 12 cms. O  
pilar porta não se mover, mas é recortado,  
reforçado e tornado preparada para o carbono -  
peças de fibras. Uma faixa de 12 centímetros a placa ponti  
lacuna criada pela passagem de volta ao chão.*

*A retaguarda cut out é de manter o original  
dimensões do carro. Zona dos arcos das rodas e  
Primavera suporta são reforçadas.*

## *Corpo*

Este tipo de auto-rolamento carroçaria, concebidos para uma sala grande, tem o vantagem de ser leve. É verdade que quando utilizados para o extremo off-road resulta em pouca carga e fissuras trincas soldaduras. Este problema foi facilmente fixada por um sistema de reforço.

Para o protótipo, as coisas são um pouco diferente.

A distância entre eixos, é aumentado por 200 milímetros -estrada para uma melhor exploração. Este trabalho é muito mais difícil do que um alongamento chassi.

A auto-rolamento corpo é um conjunto de dobrado e moldado chapas, um soldado para o outro, fazendo uma caixa rígida que mantém uma certa quantia de dar e tem um certo número de peças enxertados em. Em um corpo, todas as partes contribuam para o rigidez.

Portas, capô e porta traseira tem as suas utilizações, e horas de pesquisas são necessárias para substituir ou eliminá-los.

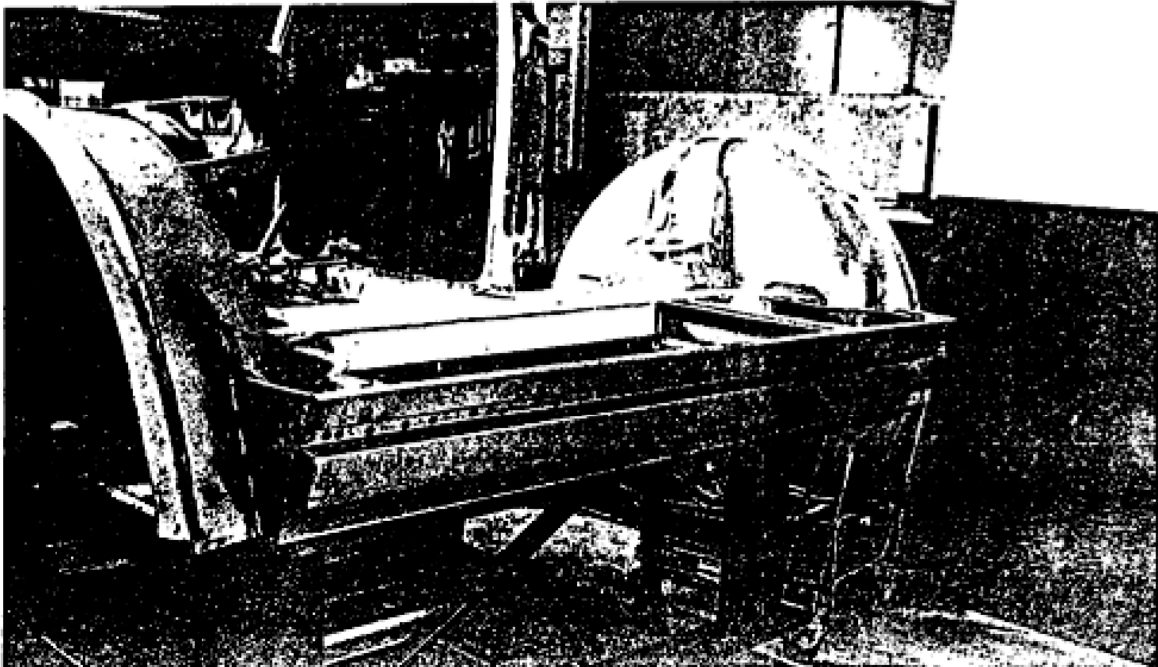
O alongamento do automóvel particular no que se que é feito em dois lugares diferentes - 8 centímetros no 12 centímetros de frente e nas costas.

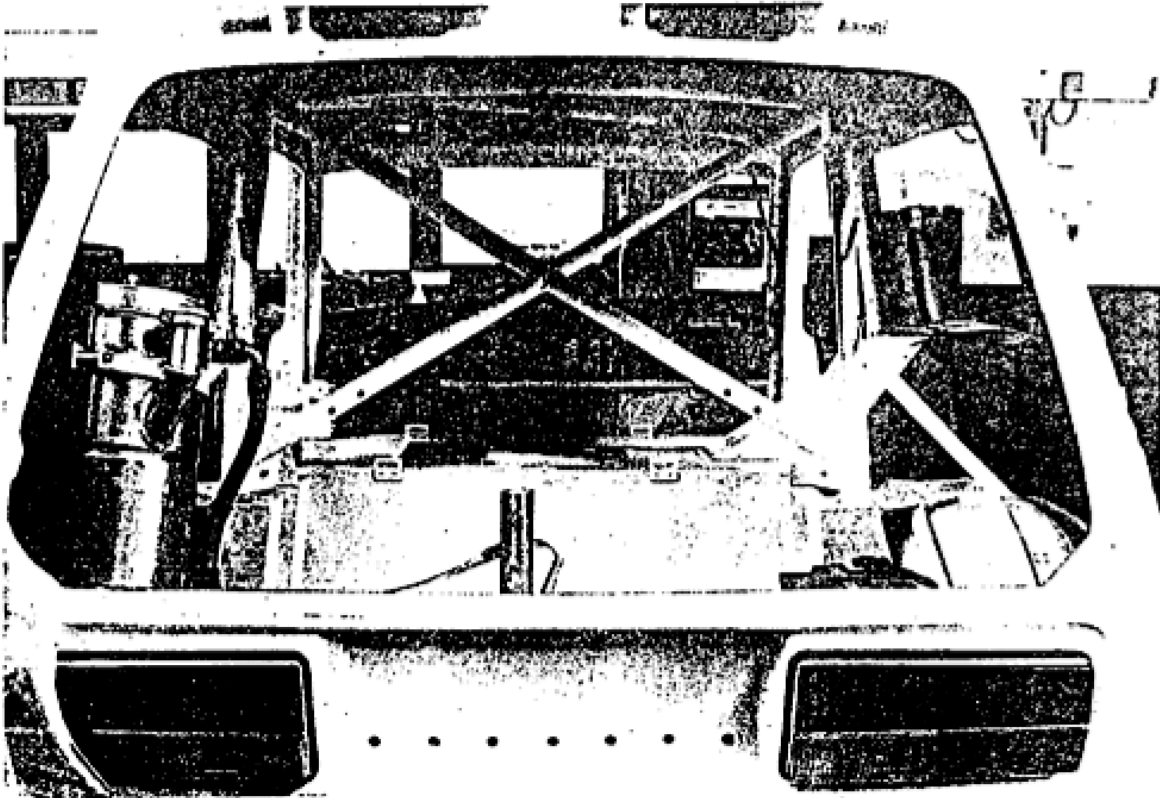
Na parte da frente, este aumento é feito apenas após o avental frente (avental da frente é a parte onde o painel de instrumentos, volante, pedais, etc provir.)

Chassis e rodas arcos são, portanto, cortar com uma motosserra. O avental e chassis membros são colocadas sobre uma superfície imóveis e os 8cms entre elas são preenchidos com uma série de pratos especialmente formada.

Reforçando chapas são soldadas no interior do chassi, em ambos os lados, e é todo o semi - automaticamente soldadas.

Esta soldadura eléctrica no âmbito de gás neutro reduz deformações. Não significa reduzir eliminar - trata-se de baixo para a habilidade do soldador para ajustar e compensar a evitar a deformação bloco da frente.



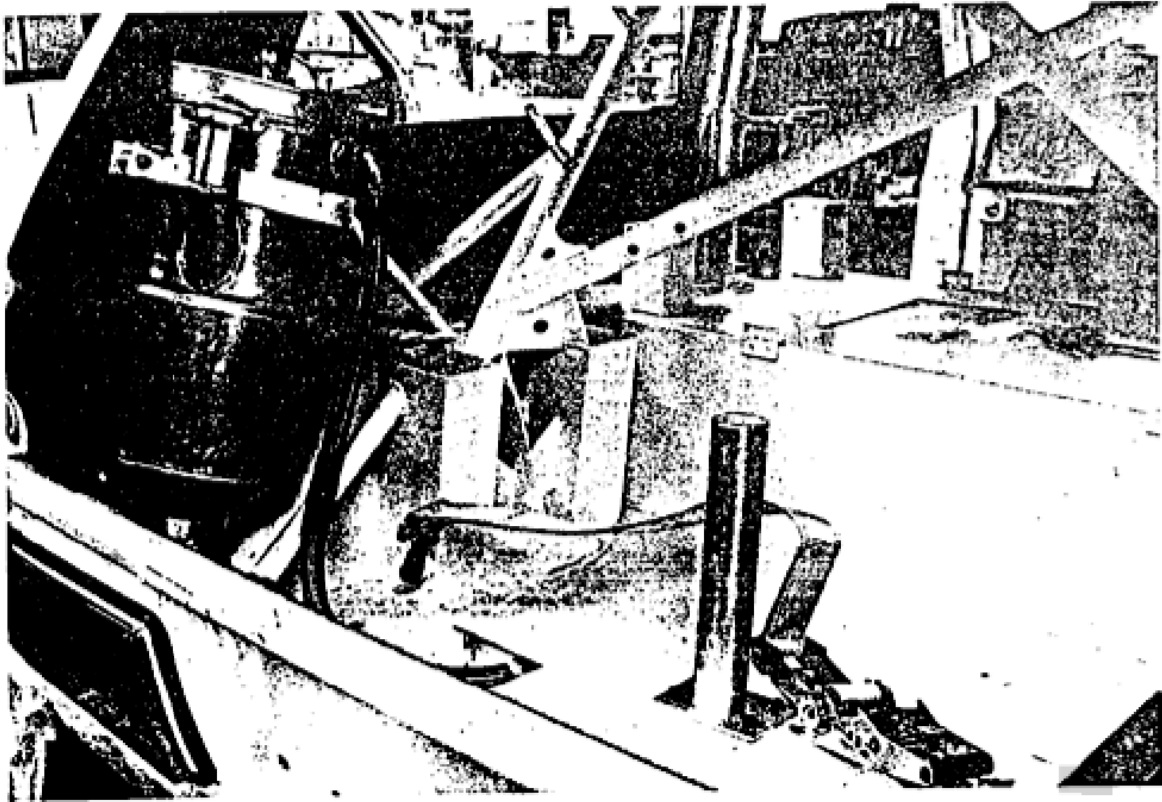


*O segundo faz um roll cage armação tubular. Soldadas ao corpo, ela confere rigidez e faz ele quase não conseguiu tornar-se misshaped. O central serve como um tubo de alumínio para montar as duas rodas sobressalentes. Para um melhor peso distribuição da bateria é montado sobre o direito e do reservatório de petróleo na esquerda.*

O alongamento da retaguarda é provavelmente mais complicadas do que na parte da frente. É feita sobre a traseira três quartos das portas, mesmo em frente da pilares da porta. O piso é cortado e pan-movido 12cms por trás.

A porta está cortada em dois pilares na vertical e reforçados.

O pára-brisas baía estrutura horizontal (até pilar da porta) e piso com a roda traseira arco são mantidos. Todo o resto (telhado, horizontal estrutura por trás da porta da bagageira eo pilar) é removida, a fim de aliviar o carro. A retaguarda recut parte é (quase ao volante arco) para reconquistar as dimensões originais do carro. Em breve, o carro é transformado em uma pick-up em que um de fibra de carbono hard-top vai ser preso e rebites. Portas, capô e porta traseira também estão em carbono - fibras.



As asas da frente e traseiros são alargadas para compensar a maior faixa (a distância entre as duas rodas do mesmo eixo), não deve ser confundido com a distância entre eixos (distância entre os dois eixos.)

Um menor carroçaria em fibra de carbono liga a frente e asas traseiras.

O roll-gaiola é uma parte integrante do corpo. A seis pontos-roll-gaiola, ele se torna uma armação tubular soldadas ao corpo em catorze lugares. O alumínio é substituído com 25 CD 4S aço que é mais fácil de integrar no seu conjunto. Em qualquer caso, agora é preferível não fazer uso de alumínio devido a razões de segurança (proibido no Dakar 1988 regras.)

*Um soldado estrutura mecanicamente reforça a pressão dos pontos de implantação gaiola e também os encaixes da retaguarda amortecedores montados nos dois plane - formas paralelas. Os centros do tubo rodas sobresselentes e os detém o cinturão. O contentor, à esquerda na parte de trás, serve uma reserva de óleo do motor com a seca invólucro. A canalização está no no topo. O tanque de combustível que é usado na "Pharao rally. Para o Dakar 1988, foi cortejar e chegou até a traseira do avental e duas rodas sobressalentes foram armazenadas 1 um em cima do outro.*



*Depois que o alongamento é realizado e os roll - gaiola soldados, a peças em fibra de carbono são rebitadas e colados. Pára-brisas e horizontais baías são coladas. A faixa aumentar tem exigido um aumento das asas mas a estética são mantidos. Nota do tubo (em compartimento do motor) sobre a instalação de ~~infr~~ ~~golidad~~ sobre o corpo. Ele ocupará o monta para a frente amortecedores. Dois ar no teto permitirá ao cockpit para ser ventilado.*

*Uma barra transversal mecanicamente soldados em o chassi de alumínio permite aos membros manter a mesma diferença (a despeito dos choques), a protecção dos menores (em fibra de carbono) dete o eixo dianteiro. A integralidade torna-se um grand robusto do eixo dianteiro.*

A fixação do roll-gaiola é feito em lugares estratégicos do corpo. O principal retaguarda pontos de carga situa-se pelo choque absorvedores. Duas caixas retangulares servir como superior a montaria dos amortecedores. Estas duas formas são soldadas em paralelo a palavra-pan de cada lado da Primavera apoio, o comprimento do arco da roda, e reforçadas por chapas. Um soldado sobre a pavonear-se roll-gaiola permite que a roda traseira eo arco Asa monta a ser reforçado.

Duas diagonais (é um obrigatória) cruzaram no meio fazem parte traseira da roll cage imóvel.

As partes laterais do rolo gaiola jogo perfeitamente as portas laterais e pilares. O totalidade é soldadas com solda de tiras de cada 10cms.

Na frente, um tubo adicional - proveniente roll-off da gaiola no avental nível, cruzamentos o avental e junta-se ao choque frontal Absorvedor de posicionamento. Isto permite choques / bate com a suspensão a ser enviada em.

Na sede nível, outro tubo é soldado sobre o roll-gaiola e junta-se à frente avental frente do quadro-membro.

Este tubular trelliswork do corpo faz unbendable uma gaiola. Uma alumínio crossbeam Na parte da frente mantém os dois chassi membros para deliberar. Ao mesmo tempo, age como para a montagem de fibra de carbono Blindagem, que por sua vez detém a crossbeam da suspensão dianteira.

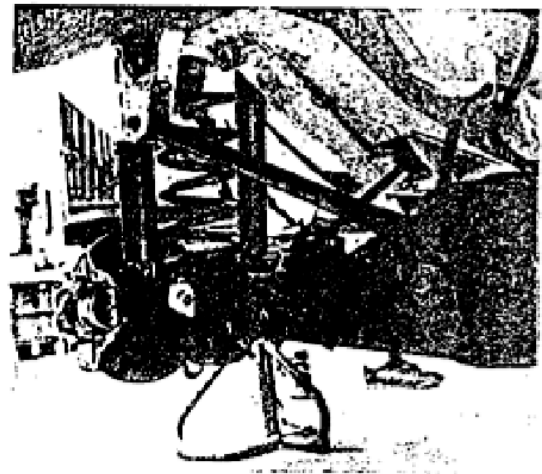
O pára-brisas de vidro laminado e policarbonato janelas são coladas às carroçaria. Essa técnica também contribui à rigidez do conjunto.

## Suspensão

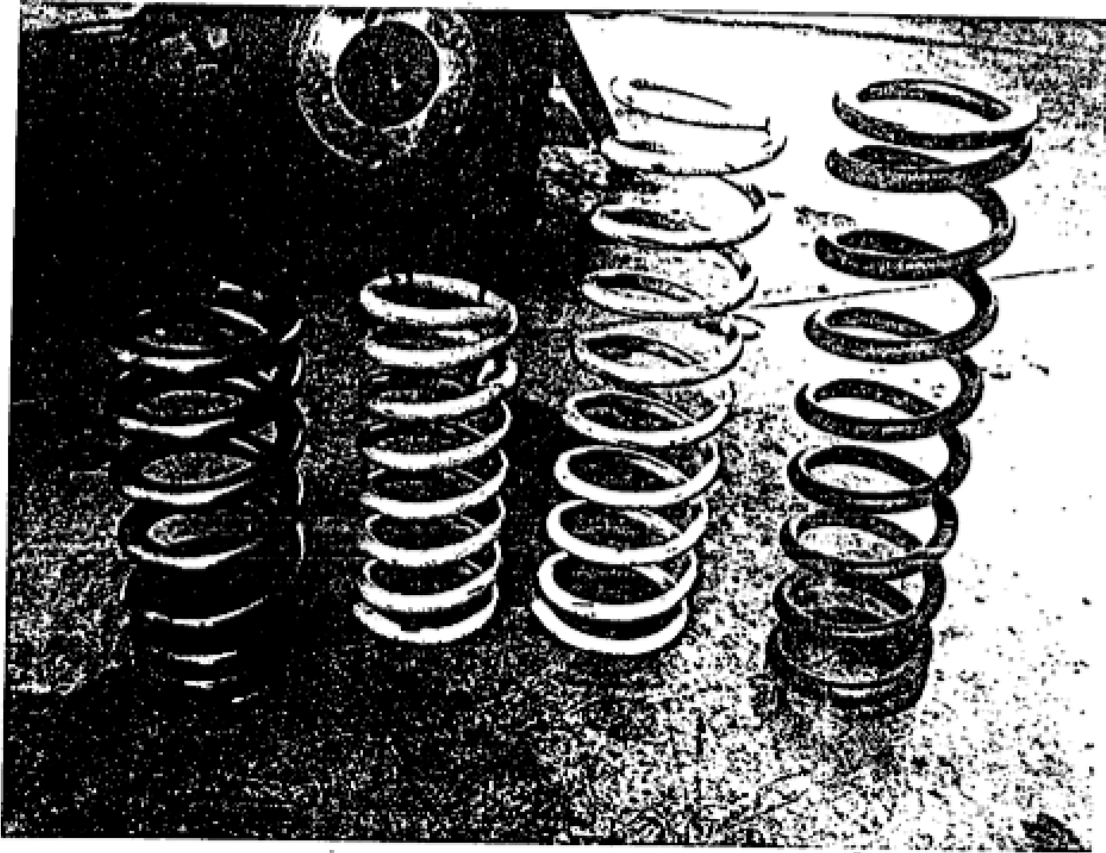
Os princípios da suspensão são retida. Triangular suspensão na frente com molas helicoidais, e eixo traseiro com tie - bares, Watt's paralelograma e helicoidais molas. A maior alteração é a de substituir os originais com molas de aço progressiva queridos em titânio.

As novas molas de aço fabricados especialmente para as novas características do carro tinha uma tendência à ruptura. Escolhendo titânio resolvido este problema.

Os triângulos inferiores são montadas sobre Teflon anéis em vez do tradicional silentblocs (borracha arbustos.) Dois soldados sobre as armas meio da crossbeam tomar a frente fixação do pivot do eixo da suspensão braços.



*O eixo é atingido por uma orientação Watt's paralelograma. Todas as articulações são feitas com silentblocs. O eixo central é montada sobre um anel elástico. O eixo-tie bares também são montadas sobre silentblocs. Nota os amortecedores Guarnições garantidos por balljoints (unibal tipo) protegida por uma espuma arruela de cada lado. A traseira flutuante É um paquímetro a partir de um 505.*



*No meio, o original molas de aço.  
 À esquerda, a nova frente de titânio Primavera.  
 À direita, a retaguarda titânio Primavera.  
 Ligeiramente mais leves, as molas de titânio têm  
 a vantagem de ser totalmente  
 fiáveis (que não quebram e eles conservam  
 suas propriedades.)*

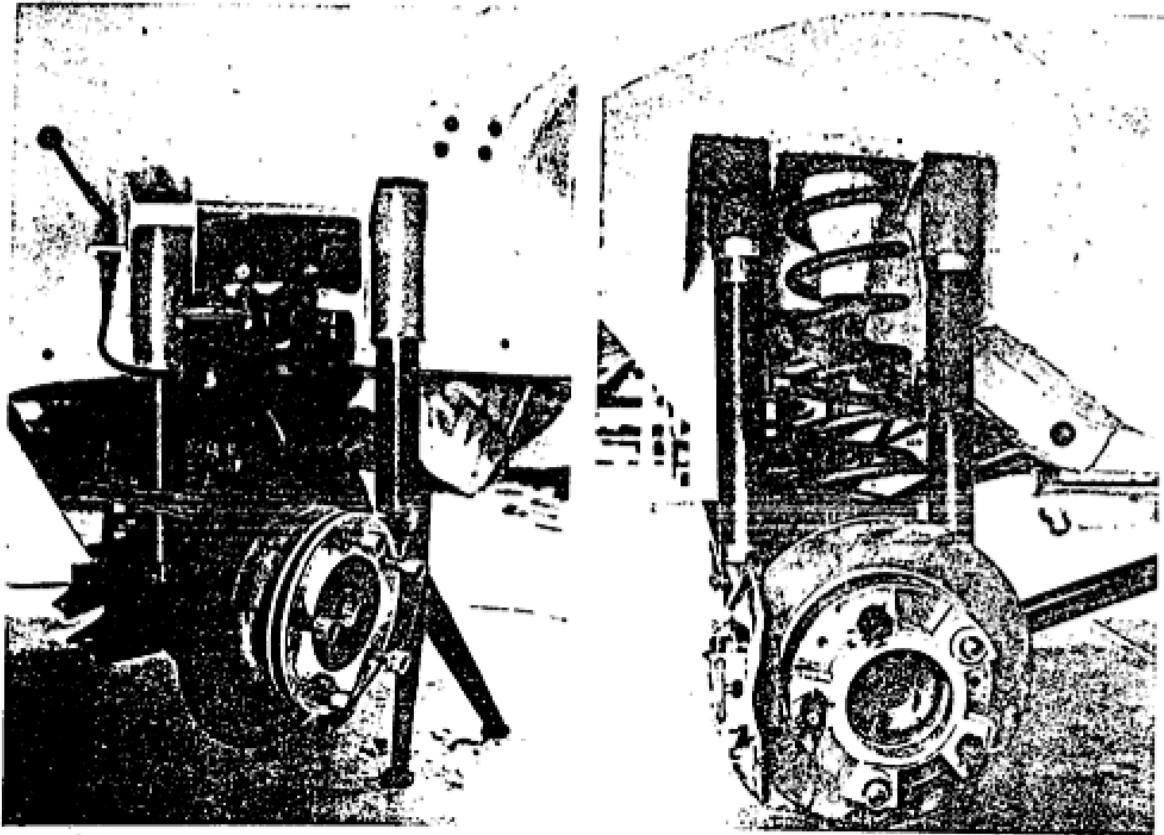
A Primavera está posicionada entre as mais baixas e do braço (superior) carroçaria apoio.

Os pontos de ancoragem dos amortecedores são encontrados em cada lado das nascentes.

A parte superior do aço forjado triângulos são anéis montou em vez de teflon silentblocs. Os princípios da retaguarda suspensão são as mesmas que o original, exceto para o eixo guia, que é um Watt's paralelograma. As molas são em titânio, recalculadas e adaptada para o novo peso sobre o eixo traseiro. Lá também, a escolha é fiáveis molas têm feito para que não quebrar.

A segunda vantagem diz respeito ao peso. Titânio molas são metade do peso do aço queridos.





### ***Amortecedores***

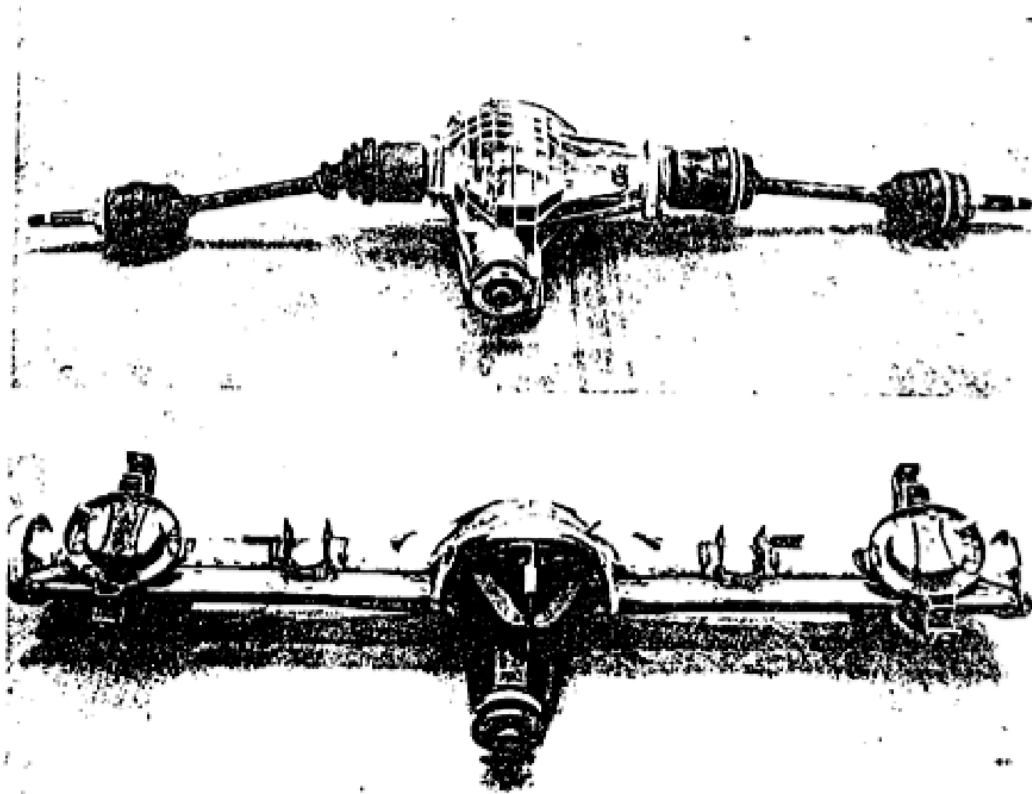
Dois amortecedores Bilstein para cada roda. Na parte da frente e de trás, a menor montagem é feita com um 'Unibal' balljoint e da parte superior do monte é feito tradicionalmente com borracha calçar. O corpo do amortecedor está em alumínio e do ajustamento é específico para os atributos do veículo.

### ***Eixos***

O diretor independente de roda a suspensão é obviamente mantidas. O consiste de um conjunto de alumínio corpo e duas juntas universais. O rácio cónico do engate é alterada para 4,44 a 1 para o momento. Esta escolha Foi feita para todos os eixos existentes no Lada. Este engate especial, a mais curta do intervalo, ainda é muito longo.

*Os amortecedores têm balljoints frente ao menor monta, com silentblocs retidas para a superior monta. A posição diferente da frente Amortecedores deve-se à sua fixação em o triângulo inferior sendo deslocado para cima. Este montagem é necessário manter o mesmo habilitação. O freio dianteiro é um quatro pistões um da AP.*

*A luz liga amortecedores Bilstein montados em ambos os lados das molas são montadas com balljoints abaixo e em silentblocs o início. Uma alumínio spacer permite a faixa ser aumentado ea utilização das jantes Porsche. Cheio travões disco (como na parte da frente) e flutuantes do freio calipers de 505 a tornar os freios traseiros determinado.*



*O eixo da frente e continuar a ser a transmissão mesmo. A montagem do eixo sobre o Roc motor é feito da mesma forma que para o Lada motor.*

*O eixo traseiro é uma parte soberbamente trabalhada. Reforço das trombetas, novo choque Absorvedor de monta, até mesmo o apoio do centro é reforçado. Tomadas durante fabricação, lhe falta a orientação eixo (Watt's paralelograma) soldada sobre o banjo.*

Para o eixo dianteiro, a grande diferença entre os original vem da caixa ZF diferencial, com deslizamento limitado a 10%. Os 10% provêm a partir de uma caixa já utilizadas e retardado. O eixo traseiro, embora mantendo o mesmo dimensão, é fundamentalmente alterada. O velho fixação do centro sobre o corpo é cortada. Em seu lugar um espesso anel é soldado. Este trabalho é feito por um especialista, que é capaz de perfeitamente posição do centro do eixo em o corpo (o diferencial saídas devem ser perfeitamente alinhado com as rodas.) Os trompetes são reforçados ao longo de todo o comprimento com U formas soldados à corpo. As grades gravata-se re-soldadas. A nova montaria para os amortecedores são soldados de ambos os lados da pedaleira.

O eixo do Watt's é paralelograma soldada sobre o banjo, bem como o original Panhard bar é removido. Todas as peças que constituem o eixo orientação são reforçada e montada sobre silentblocs.

Apenas a parte central do sistema de turnos liberal sobre o eixo (sem rolamentos) por utilizando um silentbloc.

Dois soldados braços sobre a segurar o corpo W alavancas do paralelograma. O menor tie-bars são reforçadas por um ângulo soldada ao bar com cada um anel tomadas costas, nas duas extremidades. As pequenas parte superior do grampo de barras são estritamente original e sem reforço.

Como para o eixo dianteiro, o rácio do cónico engate é de 44,4 a 1 (com testes por um curto relatório / rácio de Dakar, ZF e caixa diferencial com limitada escorregamento é a 40%).

Para ambos os eixos, o original rolamentos são alterados para Europeu queridos.

## ***Freios***

A evolução do sistema de travagem tem permitiu que o original freios traseiros tambor frente e calibrador de ser posto de parte. Devido ao aumento do desempenho carro, e as diferenças entre os original carro eo carro de corrida (o topo velocidade é de cerca de 200kph), os freios haviam de ser melhorado.

Ao contrário de outras equipes, a escolha foi feita entre um mix de peças a partir do modelo rodoviário e os emitidos por concorrentes.

Primeiro de tudo, quatro freios a disco são queridos. Na retaguarda, que é o original frente discos que foram adaptadas. A frente calibrador são aquelas a partir de uma SDI 505. Ao frente a discos originais são utilizadas com 4 pistão AP Racing calibrador (Lockeed). Nenhum dos discos são ventilados.

A potência de frenagem original detonadora (freio de vácuo) é perdida a produção

completamente original diâmetros das discos do freio.

Neste caso, o mestre de vácuo (vácuo dos travões montados em série com o pedal de freio e ao comandante cilindro) dá pouco peso extra comparado com o conforto de condução e eficiência que ele oferece.

Transmissores e reparticionar perfazer parte das melhorias para a travagem sistema. Na saída do capitão vácuo, o push-rod é retransmitido para dois Girling mestre cilindros que alimentam o sistema de travagem. A ligação é estabelecido por um sistema de regulação alavancas que permitem mais ou menos força para ser aplicado ao pistões do capitão cilindros e para repartir a travagem forças mais à frente ou atrás. (ver capítulo: Freio AP)

O ajuste é feito usando um manípulo sobre o painel de instrumentos, o que permite que os motorista de modificar a parte consoante sobre a carga (combustível) e no terreno. Este pode ser feito enquanto o carro está a ser impulsionada.

O fluido para freios é Dot tipo 5 - alto temperatura (ver capítulo: Travões).

Sobre os últimos veículos a siderúrgica freio canos são substituídos pelos tipo aérea canos. Esta melhoria tem mais a fazer com segurança do que desempenho.

O original foi limitador removidas (que estava a fazer dupla com o tempo a mecânica do sistema de repartição pedal).

O freio Ferodo sapatos são queridos, com o formato adaptado para a diâmetros dos discos usados.

## *Rodas*

Lada mantém-se fiel aos Porsche jantes (feita por Lada). Estes são certamente as melhores jantes de off-road. Eles são feitos de alumínio forjado, que jantes devido a luz permite que o metal utilizado e são praticamente indestrutíveis, devido ao forma como são construídas.

Duas dimensões são utilizadas, dependendo do corrida (15 ou 16 polegadas). Inconveniente no entanto - estas jantes são horrivelmente caro.

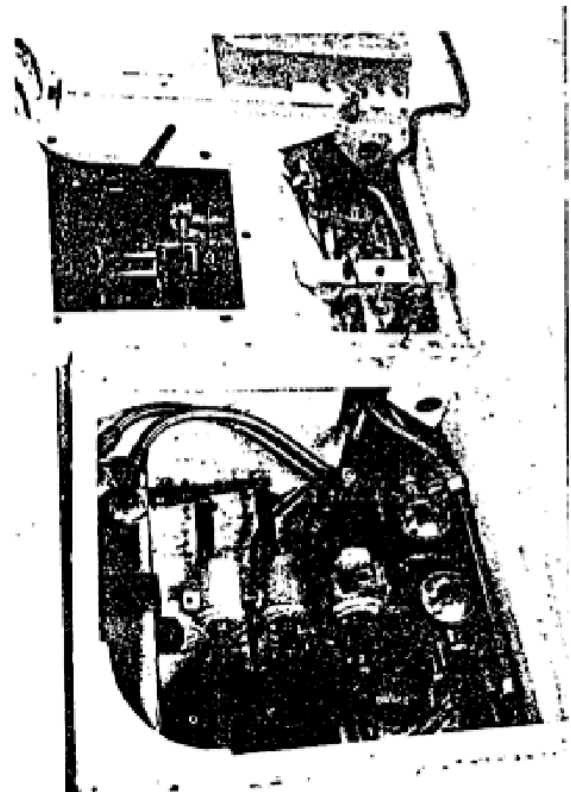
## *Steering*

As principais ideias por detrás do governo são retida. A caixa de direcção, os varões e o balljoints são os mesmos. A escolha das partes é muito importante. O balljoints são testados um por um, e X-rayed testado com Magnaflux para encontrar o mínima falha. Apenas aqueles sem qualquer falhas sejam tomadas. Apesar de tudo eles são mudado regularmente.

As bielas pendem para a partir da caixa de direção eo relé são substituídos por bielas de titânio (mais leve e mais robusta). A direcção coluna mantém o mesmo posicionamento. O intermediário árvore é alargado para compensar o alongamento das do frente carroçaria.

## *Tanques de combustível e alimentos para animais*

Dois tanques flexíveis (superflexit) Colocados por trás dos assentos, com uma capacidade de 170 e de 130 litros, alimentação de motores a gasolina. A válvula permite que o tanque de ser mudado, e um segundo permite que o combustível a ser aspirado de direita ou à esquerda do tanque que é encontrado sob o piso.



A transmissão exige uma forma em no meio cisterna em que divide os dois quando ela está meio cheio. Estas são duas válvulas posicionado entre os dois lugares em o alcance de dois companheiros de equipe. Sob o banco do motorista são encontrados os baixa pressão duas bombas de combustível, que trabalha numa ao mesmo tempo e sugar o combustível a partir de cisternas através de dois filtros pouco. A gasolina é enviada em uma caixa de buffer (que permite eliminação de bolhas de ar e evita fracasso). A partir da caixa de buffer do combustível é sugado por duas bombas de alta pressão (um é uma de reserva), filtrado, e enviada para o injeção mecânica.

Para o Dakar 1988, existe agora apenas um tanque novamente transferida para cerca de 10 cms permitir uma maior regulação do banco. Alto motoristas tiveram dificuldade para encontrar um confortável posição de condução com o presente implementação. O reservatório é também ligeiramente levantadas para reduzir a separação no centro de transmissão do túnel que perdeu potencialmente a utilização de cerca de 30 litros de



*Todo o circuito de combustível é colocado sob a banca do motorista e as válvulas entre os dois lugares. Doisa baixa pressão bombas de combustível duas bombas de alta pressão, das quais uma é um sobressalentes, alimentação do motor através de três filtros e tampão caixa evita falhas.*

*A caixa de velocidades é uma BA 10 / 5 as montado sobre pro 505s. Reforçado e feita pela Peugeot, pode - exceder 50 mdaN. A caixa de transferência original não é modificados. O diferencial é livre, os pequenos e grandes proporções são as originais (2,135 e 1,2) e o difflock é mantido. A ligação entre as duas é com as artes originais de engate.*

### ***Caixa de velocidades, caixa de transferência, transmissão***

A caixa de velocidades, que tinha até ao corrente 140 cavalos é substituído por uma caixa equipada para produção 505s feita pela Peugeot e vendidos pelo preparador Danielson. Consiste em uma caixa de 5, cujas proporções são bem adaptado ao motor e à desenvolvimento das rodas.

A caixa de transmissão é a original (em relação ao últimas casas melhoradas para a série). A única coisa que mudou é que são rolamentos da roda mudado para as europeias. Os lábios fecho vedantes são também substituídos pelos mais resistentes juntas. As principais alterações das casas antigas consistiu em re-usinagem dos intervalos da engrenagens planetárias para inserir cunhas de bronze diminuir o atrito velocidade. Esta modificação é agora já feito na fábrica.

A ligação entre a caixa de velocidades e as caixa de transferência é feita por uma arte original - engate (ligação flexível). Limita encaixa muito violento e começa na transmissão.

A frente juntas universais são as originais, sem reforço. O dianteiro e traseiro transmissões se prolongou por 8cms no 12cms frente e nas costas para compensar para o aumento da distância entre eixos.

estão poupando no caso de um dos sistemas de ignição arromba. Um interruptor no painel permite a sua alimentação deve ser rapidamente invertida.

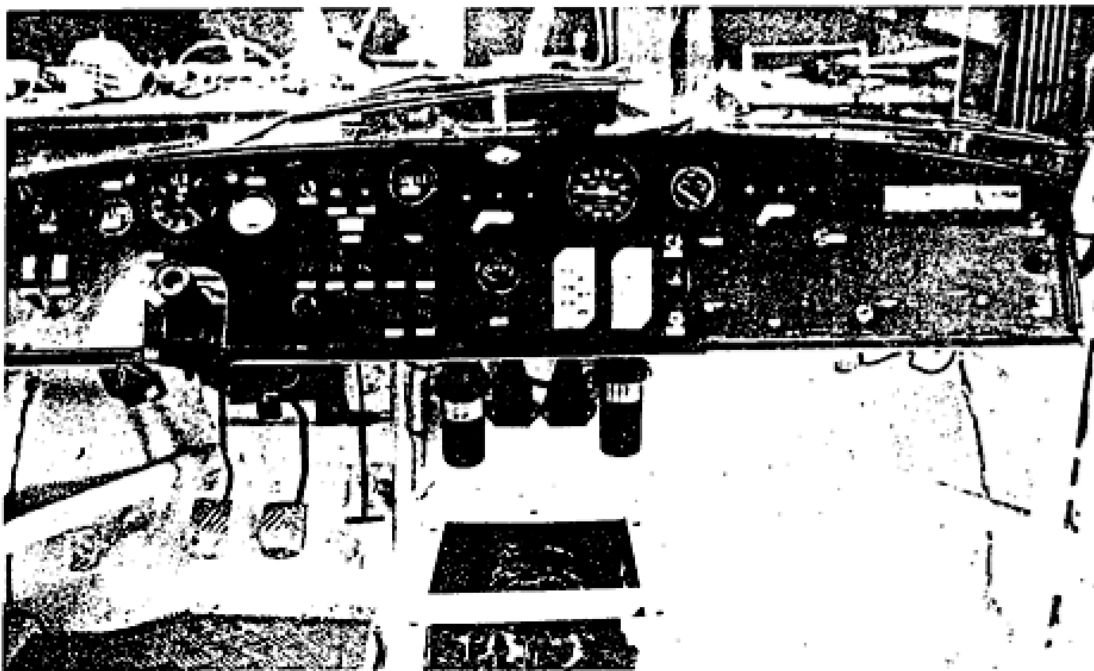
O traço instrumentos são definidos em um alumínio pintado painel preto mate. Pré - agitado, ele pode ser montado rapidamente devido ao seu ti fixações e fichas eléctricas.

## *Cockpit*

A coluna de direcção e os pedais são os originais. O conjunto dá uma boa condução situação melhorou para o Dakar 1988 por um nova sede posição, até agora um pouco perto demais para o painel. Uma falsa palavra no pedal nível dá uma possibilidade adicional de ajustamento. O volante serve como um arco Pé-reposou. O "Modplastia" são lugares adaptado à equipa.

Sob o painel de instrumentos são dois ignição por controlomódulos e duas bobinas de ignição. Um de cada

*Leva apenas 2 minutos para encaixar o painel de instrume  
Tudo os e interruptores estão dentro do alcance  
motorista. O co-piloto cuida da gasolina  
e os aferidor de navegação, ele pode mudar fusíveis  
relés e muito rapidamente. Duplo sistema de ignição  
em caso de avaria. Bem protegidos contra  
mau tempo no interior do automóvel, que limita problema:  
resultante de um cruzamento ford um pouco demasiado prc  
Dois tubos vão desde a implantação da jaula até o ponto  
onde os membros são montados sobre chassis  
avental da frente (para a rigidez necessária!)*



## ***Configuração do painel de instrumentos***

Todos os instrumentos e os comandos cara o motorista. Pressão Gages, Gages combustível, óleo manômetro pressão, temperatura penhor, rev - contador, juntamente com a bateria e óleo luminosos, e todos os interruptores necessárias para o bom andamento do carro (ignição, bomba de combustível, ventilador elétrico, etc) são reagrupados ao alcance do motorista.

Duas caixas de fusível, uma caixa de velocidades do petróleo temperatura e padronizar um caixa de transferência de petróleo penhorar um velocímetro e temperatura são colocado no centro do painel.

Oposto ao co-piloto, são agrupadas as dispositivos de navegação, a bomba de combustível interruptores, advertências e uma série de Relés eléctricos.

Apesar de reduzido a um mínimo, há é pouco espaço deixado para a adição de elementos adicionais.

## ***Motor***

As necessidades da concorrência em termos de poder ter, mais uma vez, fez coisas evoluir. De 140 hp, em 1980, o Maurelac motor passou para 180 cavalos, 200 cavalos, 230 Potência e acabei a 240 Potência. É óbvio que para o cc as versões mais recentes aumentou para 2,5 litros. As possibilidades oferecidas por este mecanismo tem sido maximizado, por isso era necessário encontrar uma mais uma poderosa. A decisão foi tomadas para o "Roc" motor. A base de do motor (o bloco) é a da n9t motor do 505 turbo. As quatro válvulas por cilindro e da dupla overhead cames permitiu uma potência nominal de 280 Potência em 7.200 rpm e 27 mdaN.

Diâmetro: 93 mm, acidente vascular cerebral: 90, é um honesto / frontalidade motor de 2445cm3. O quatro e um escape está em perfeita sintonia com a entrada. Os quatro trompetes apoio o mecânico injetores. A guilhotina garante a abertura eo encerramento do quatro orifícios de entrada.

A Roc motor tem sido utilizado em competições durante cerca de 18 anos agora (NB: este documento data de 1989!). Possui sido usada em um grande número de carros, robusto e fraca, mas seu motor é do binário no entanto colocada demasiado alta na revs. Para um veículo off-road esse é um grande desvantagem. O mecânico Kugelfischer injeção sistema tem a vantagem de ser simples e de uma excelente fiabilidade. O principal inconveniente é o combustível consumo e à falta de flexibilidade.

Uma injeção eléctrica, ainda a ser desenvolvido, vai certamente dar uma maior flexibilidade na utilização e reduzir o consumo de combustível.

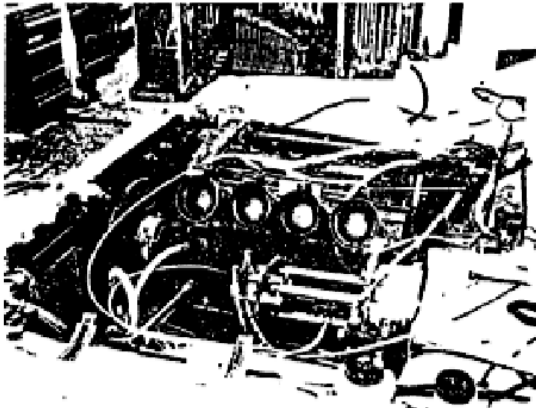
O consumo de combustível é muito importante, porque isso afeta o volume dos tanques que afetará o peso sobre os eixos. O mais pesado o carro, quanto mais as partes precisam de ser reforçadas.

A Roc motor é particular na medida em que tem um cárter seco. Neste caso, o óleo usado para lubrificar os elementos cair de novo na cárter do motor, é sugado para cima, resfriados, e enviados de volta a um tanque na parte de trás do carro. Outra bomba suga o óleo para fora do tanque, e envia-lo sob pressão para dentro do motor através de um filtro de óleo.

Um conjunto hidráulico com três fases (duas bombas de esvaziamento e uma pressão bomba) é provocada pela cambota, entalhadas com um cinto.

São muitas as vantagens que trazem os preparadores veículo para uso seco tripas. O volume da caixa é reduzido ao mínimo e ajuda a baixar o centro de gravidade. O quantidade de petróleo necessária é aumentada, como este leva a uma redução na temperatura. O óleo sugado até no tanque tem tido tempo para descansar. O reservatório tem uma série de chicanes decantadores e permitir que o óleo de de - emulsionar (as pequenas bolhas de ar no óleo devido à mistura induzida pela sucção Bombas de subir à superfície) e de paragens o risco da bomba de pressão a ser danificados por cavitações, que acima de tudo baixar o nível do óleo e marcar o rolamentos.

Isto evita também um filtro, muitas vezes frágil, que potencialmente poderiam quebrar o óleo na caixa.



*O motor mantém Roc (pelo menos até 1988) Kugelfischer a injeção mecânica. Trompetes e garantir uma boa guilhotina reposição do motor. A pressão e bombas de sucção (cárter seco) são trabalhou pela cambota através de uma entalhadas Cinto (blocos retangulares encimada por petróleo canos). A água radiador (R20 diesel) e radiador de óleo são colocados perfeitamente. Dois ventiladores elétricos são controladas mecanicamente e manualmente. A divisão de travagem, controlável a partir do cockpit, é realizado*

Inconvenientes todos o mesmo: o reservatório de petróleo volumosos e muitas vezes difíceis de pôr em, e os longo tubagens multiplica o risco de vazamentos.

O escapamento é 4 em 1, em "Inconel". Esta liga de níquel (80%), cromo (14%) e ferro (6%) tem a vantagem de exploração temperatura diferenças muito bem e sendo particularmente fiável em termos de resistência mecânica.

O arrefecimento é assegurado por um radiador R20 e dois ventiladores elétricos que não pode trabalhar automaticamente ou por um interruptor manual sobre a painel de instrumentos.

Uma caixa de alumínio da água permite uma boa remoção de bolhas de ar do circuito, e evita a cavitação fenômeno. Este fenômeno tem a tendência de se criar em pontos quentes do motor potencialmente fatal para os êmbolos. Uma cisterna serve para a expansão para compensar as diferenças de volume água, dependendo do circuito temperatura.

Duas varas pista montada em frente ao motor e na zona dos arcos das rodas por Unibal balljoints limitar o apuramento do motor sob choques e enquadra-se e começa a ir e alguma forma de proteger o motor de montagens.

O silentblocs (arbustos / mounts) foram especialmente estudadas para o novo motor.

O óleo de radiador colocado ao lado da água radiador está perfeitamente exposta e permite uma bom arrefecimento do óleo do motor. Um excelente motor, não obstante o Roc continua a ser um pouco especializados para esse tipo de usar.



