

ОСОБЕННОСТИ ПНЕВМАТИЧЕСКОЙ ПОДВЕСКИ С ОСЯМИ SAF

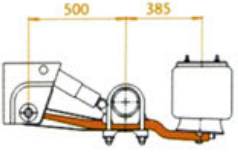
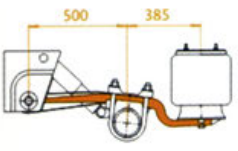
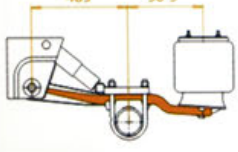

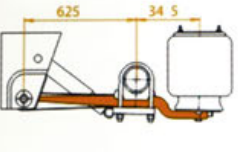
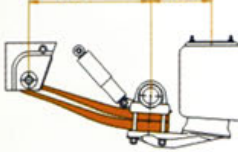
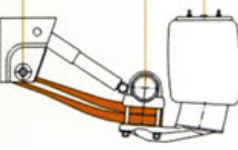


Специалисты компании «УралСпецТранс» разработали ряд серийных моделей полуприцепов на пневматической подвеске с осями SAF (Голландия).

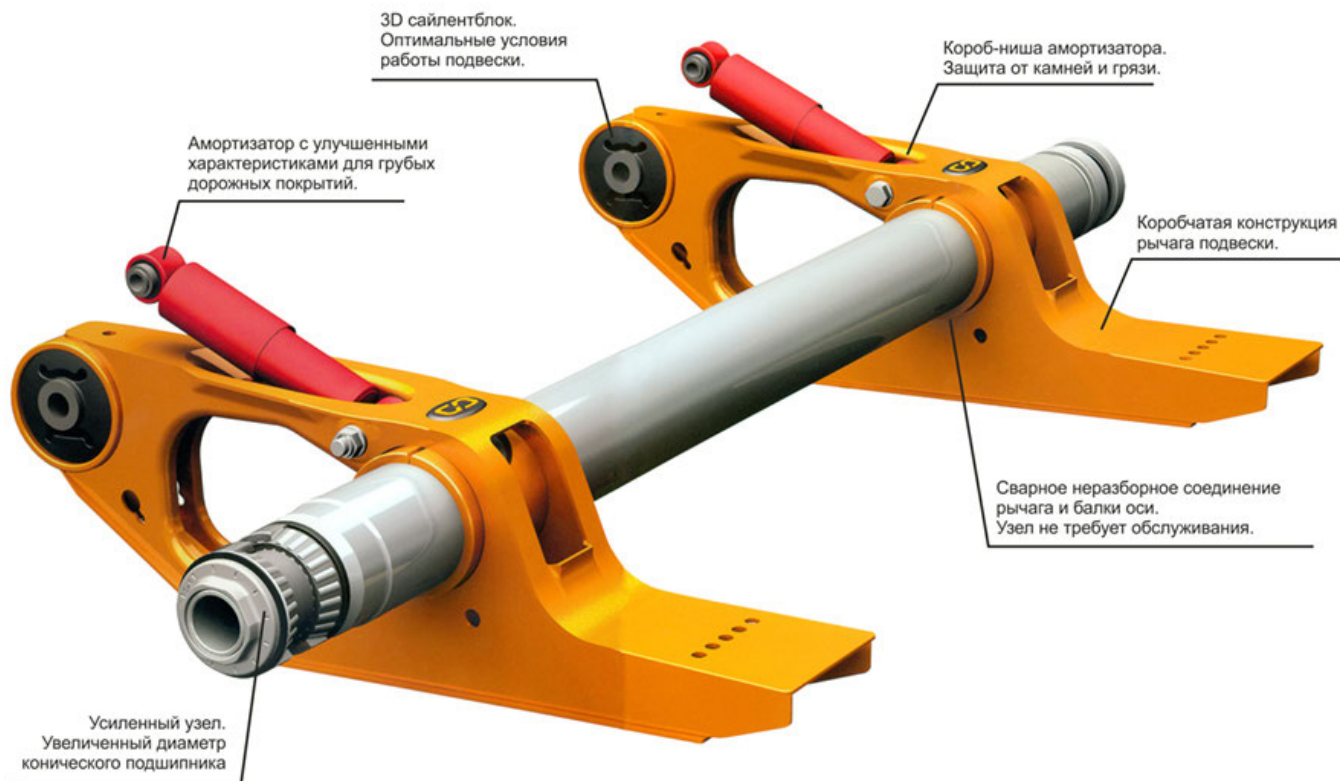
SAF MODUL



Одним из основных преимуществ системы подвески SAF MODUL является ее универсальность при широком выборе конфигураций и комплектаций. Серия пневматической подвески **SAF MODUL** обеспечивает широкий выбор необходимой конструкции подвески в зависимости от конструктивных особенностей полуприцепов, условий эксплуатации и обеспечения необходимых ходовых качеств. Максимально допустимая нагрузка на ось достигает 11тн.

					Тип пневмобаллона					2618V	2918V	2923V	2926V	3138
					Обозначение					29	27	31	30	п.а.
					Диаметр					300	350	350	350	390
Схема	Серия	Компоновочная схема	Варианты рессор				Номинальная высота расположения кузова	Общий ход подвески						
			100 x 51	100 x 43/43	100 x 60	100 x 54/54								
	U	Рессора под мостом	•	•			170 - 380	180	180	200	270			
	M	Коленчатая рессора на мосту	•	•			340 - 530	180	180	200	270			
	O	Рессора над мостом	•	•			400 - 600	180	180	200	270			
	EO	Рессора над мостом	•	•			390 - 540	190	190	220				
	HU	Рессора под мостом удлиненный рычаг подвески			•	•	220 - 315			260	300			
	AR 421	Рессора под мостом удлиненный рычаг подвески				•	250 - 500				310			
	AR 421H	Рессора под мостом удлиненный рычаг подвески				•	380 - 480							420 при 9 т 400 при 10 т

SAF INTRA



Серия пневматических подвесок **SAF INTRA** разработана специально для эксплуатации прицепной техники в тяжелых дорожных условиях. Отличительной особенностью систем подвески **SAF INTRA** является неразъемное соединение рычага и балки оси, образующее прочное соединение, не требующее обслуживания. При такой схеме крепления отсутствуют дополнительные крепежные элементы, требующие периодической протяжки и контроля. Амортизатор расположен верхней частью внутри крепежного кронштейна и нижней частью внутри рычага подвески, защищен таким образом от попадания камней и другого дорожного мусора. Специально разработанный 3D сайлентблок размещен внутри рычага подвески и обеспечивает оптимальные условия для работы элементов подвески. Применяемые оси, рассчитанные на нагрузку до 9тн. имеют усиленный увеличенный до 88 мм. ступичный подшипник. Оси пневматической подвески **SAF INTRA** оснащаются односкатным колесом.

Технические параметры оси SAF INTRADRUM (с барабанным тормозом)



Нагрузка на ось, т	9
Колея, мм	2 040 или 2 090 (иные колеи по запросу)
Тормозные барабаны, мм	420x180
Вылет колесного диска	ET 0
Ошиновка	Односкатная

Технические параметры оси SAF INTRADISC (с дисковым тормозом)

Нагрузка на ось, т	9
Колея, мм	2 040 или 2 090 (иные колеи по запросу)
Тормозные барабаны, дюйм	22,5 или 19,5
Вылет колесного диска	ET 120
Ошиновка	Односкатная



СТУПИЧНЫЙ УЗЕЛ. НЕОБСЛУЖИВАЕМАЯ ТЕХНОЛОГИЯ

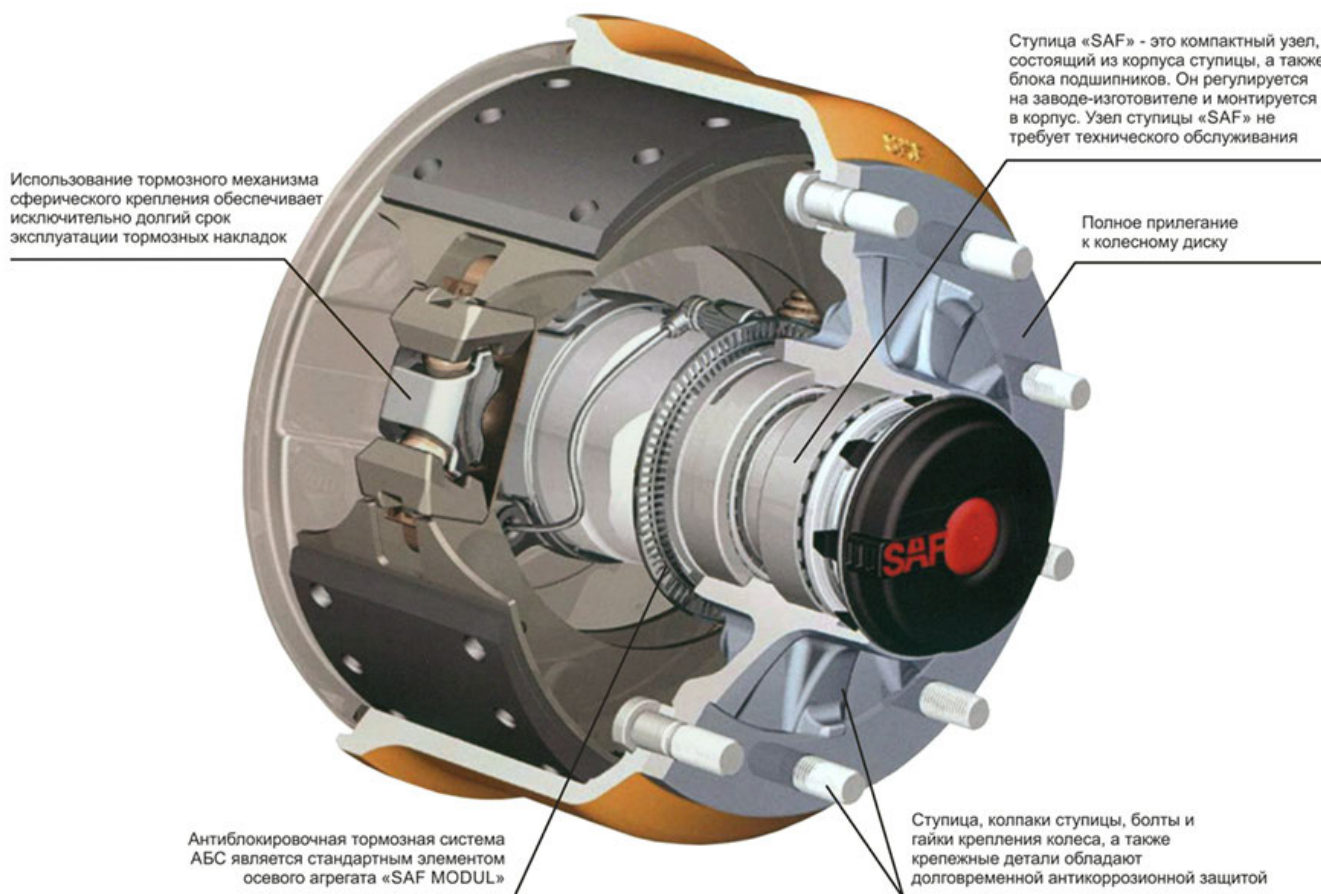


Унификация подшипников, ABV-подготовка, интегрированная система ободов, специфичное снижение веса, катодный процесс нанесения покрытия большой толщины на оси и колесные ступицы.

Качественная антикоррозионная защита деталей ступичного узла, таких как ступицы, колпаки ступиц, резьбовые соединения, а также колесные шпильки и гайки. Необслуживаемый ступичный был испытан свыше 100000 циклов: узел ступицы - это компактный сборочный узел ступицы и подшипников. Он регулируется на заводе и затем собирается в единый блок. Ступичный узел не требует технического обслуживания.

Детали ступичного узла унифицированы согласно заводских стандартов.

БАРАБАННЫЙ ТОРМОЗНОЙ МЕХАНИЗМ. НАДЕЖНОСТЬ, ПРОСТОТА ОБСЛУЖИВАНИЯ



Компактный подшипник вала тормозного кулака



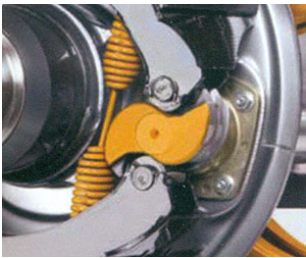
Подшипник представляет собой предварительно собранный узел. Компактный размер и отсутствие дополнительных элементов позволяют, при необходимости, легко произвести замену. Заводом изготовителем производится долговечная антикоррозионная защита подшипника. Подшипники не нуждаются в дополнительной смазке и обслуживаются только согласно рекомендациям по ТО.



Эффективная система торможения

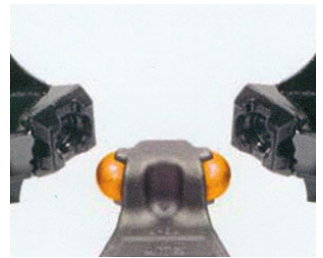
Роликовые направляющие эксцентрики с высокоточной обработкой. Обработанные с высокой точностью S-образные эксцентрики позволяют точно управлять движением тормозных колодок и передавать необходимое усилие. Это обеспечивает максимальный эффект торможения.

Шарнирное соединение



Сферические опоры тормозных колодок крепятся на сферические головки, как при шарнирном соединении. Благодаря сферической

форме соединения колодки сохраняют подвижность во всех направлениях, что обеспечивает более равномерный износ накладок и увеличивает срок эксплуатации.



Тормозные накладки с обработанной поверхностью



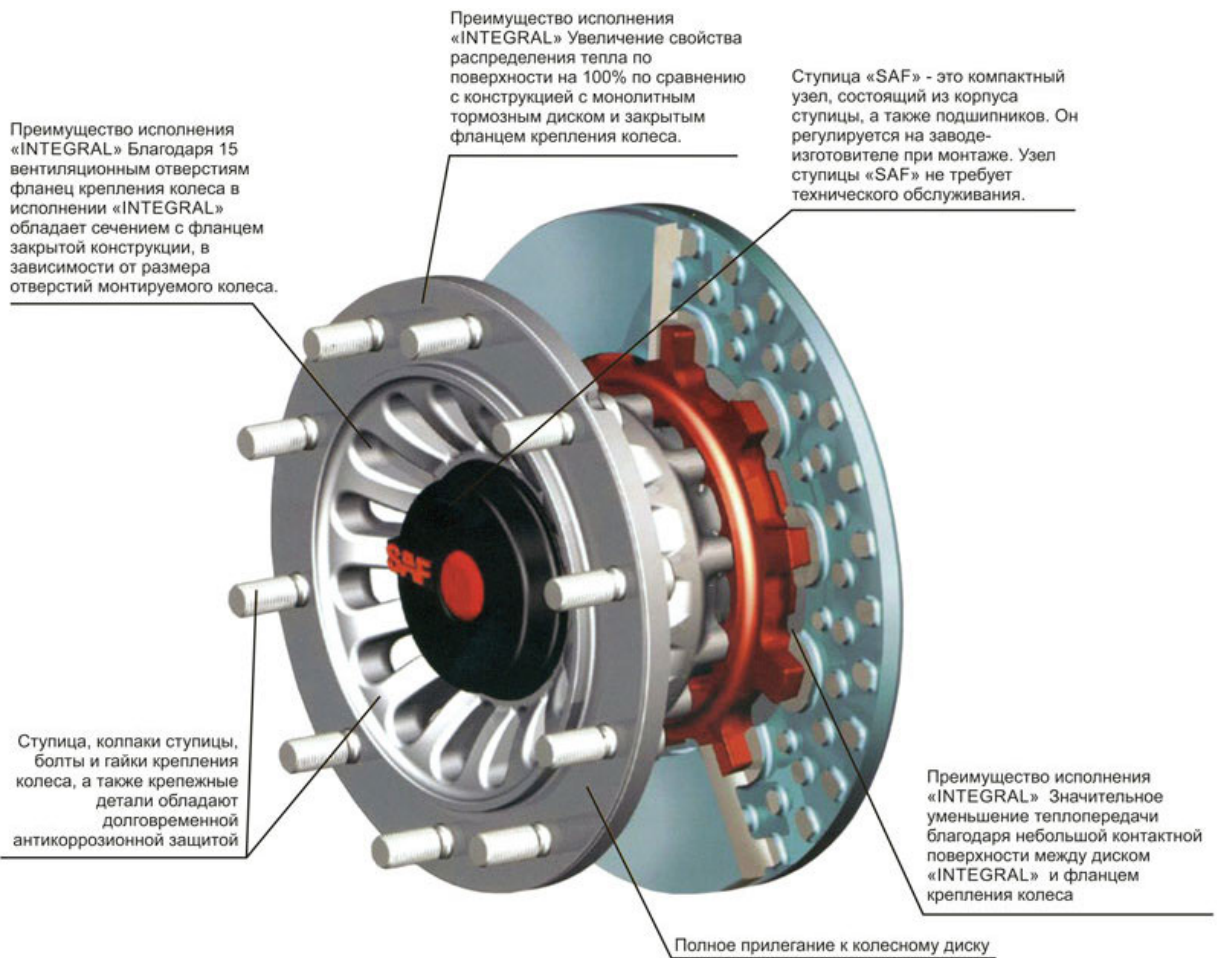
Необходимость в машинной обработке тормозных накладок отсутствует даже в случае ремонта. Таким образом, после замены накладок вы можете рассчитывать на максимальную силу торможения с первого же оборота тормозного барабана.

Быстрая замена тормозных колодок

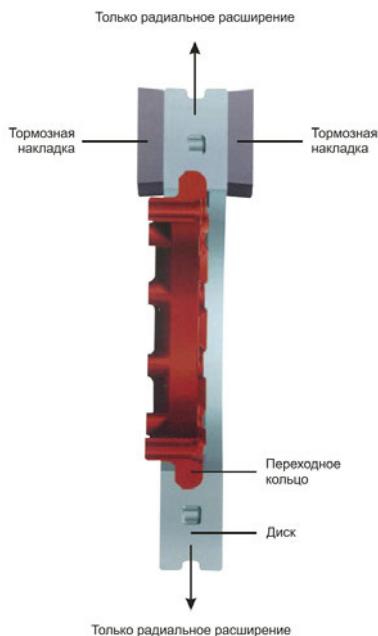
При использовании оси SAF замена тормозных колодок производится с помощью одной лишь отвертки - очень легко и за считанные секунды.



ДИСКОВЫЙ ТОРМОЗНОЙ МЕХАНИЗМ В ИСПОЛНЕНИЕ "INTEGRAL" ДЛЯ КОЛЕСНОГО ДИСКА С ВЫЛЕТОМ ET-120 ММ



Конструкция "INTEGRAL DISC" отливается вместе с высокопрочным кольцом, и адаптер фиксируется с помощью болтов к фланцу крепления колеса как автономный узел. Зазор между



переходным кольцом, адаптером и тормозным диском в местах их соединения полностью отсутствует, что предотвращает трение обоих элементов относительно друг друга. В этом и заключается основное преимущество:

Отливка диска вместе с переходным кольцом, адаптер позволяет диску радиально расширяться и опять же радиально сужаться по мере остывания. А это означает, что "очаги нестабильности" в виде участков перегрева, которые приводят к напряжению материала и к возможному появлению трещин вплоть до разрушения тормозного диска в обычном исполнении, ликвидируются. И в силу того, что рабочая поверхность тормозного диска остается абсолютно плоской в любом рабочем состоянии, срок эксплуатации тормозных накладок также значительно увеличивается.

Обыкновенный диск



Повышенный риск из-за «эффекта выворачивающегося зонтика» под действием направленных в разные стороны сил

Диск "INTEGRAL"



Радиальное расширение позволяет существенно снизить этот риск

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ КОМПЛЕКТАЦИЯ

Защитный кожух для дискового тормоза



- Защищает дисковый тормоз от камней и других посторонних предметов

Фланец AirVent



- С обычным диском 22,5 дюйма или 19,5 дюймов как SAF INTRADISC CD

Усиленная пневмоподушка



- Со стальным стаканом для экстремальных нагрузок

Датчик АБС

- Кольцо ротора и крепление датчика - предварительно устанавливаемые стандартные элементы
- Датчик АБС/EBS - подключается с помощью простых и надежных разъемных соединений



Счетчик километража "SAF"



- Счетчик километража позволяет точно измерять срок эксплуатации прицепа
- Простое дооборудование по пробегу
- Устанавливается легко и быстро, надежен в эксплуатации

Тормозная камера "SAF"



- Надежный защитный корпус
- Высококачественные внутренние детали
- Полностью интегрированные воздушные системы

Датчик износа тормозных накладок



- Позволяет выполнять модернизацию
- Может подключаться к тормозной системе (EBS) прицепа или к отдельному устройству наблюдения и индикации

Двухсторонний/односторонний подъем



- Индивидуальное решение по каждому применению

Балки



- Продольные балки для вариантов с жесткими и самоуправляемыми осями

Регулируемый кронштейн подвески



- Стандартный элемент пневматической подвески SAF MODUL
- Упрощенное регулирование положения оси посредством эксцентрической шайбы
- Наличие сливного отверстия для крашения рамы шасси методом погружения

Кронштейн подвески из алюминия



- Для прицепов с алюминиевым шасси