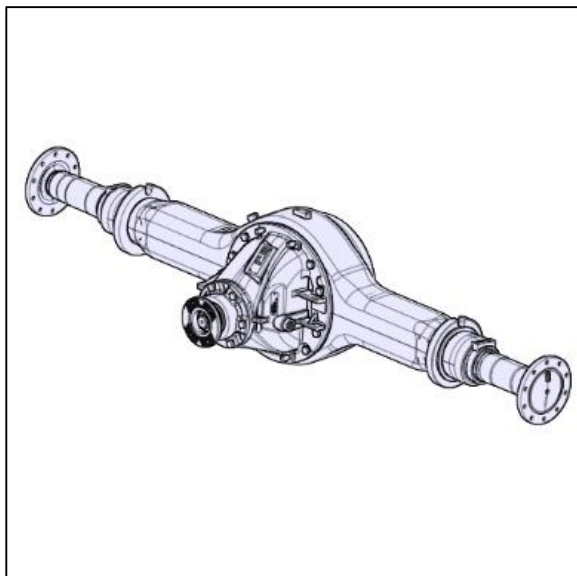




Trục truyền động, phía sau, mô tả bộ phận Tổng quan

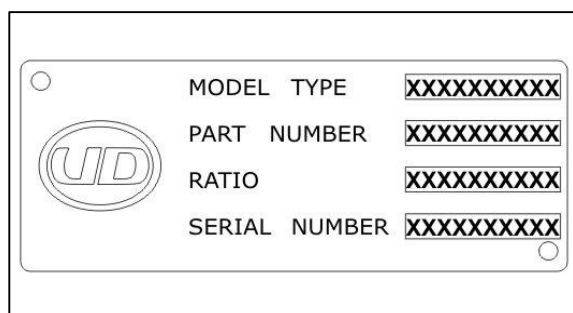


Trục sau là trục đơn không có bộ giảm tốc trục. Cụm trục sau bao gồm cụm vi sai, trục truyền động và vỏ trục.

Biển thể

Biểu tượng biển thể	Mô tả biển thể
RSS0716	SOLO AXLE SINGLE REDUCTION 7.5T, GCW 16.0T
RSS0918	SOLO AXLE SINGLE REDUCTION 9.5T, GCW 18.0T
RSS1132B	SOLO AXLE SINGLE REDUCTION 11.0T, GCW 32.0T

Tấm nhận dạng cầu sau

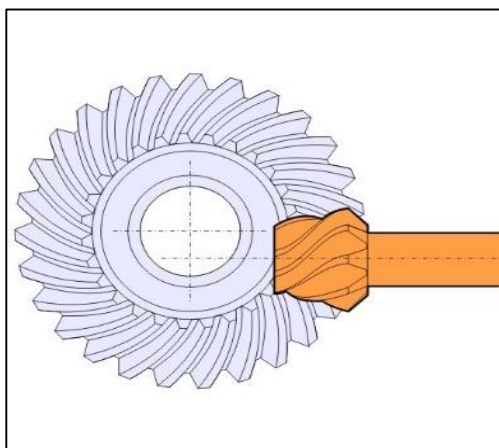


Truyền động cuối

Truyền động cuối bao gồm:

- Bộ vi sai
- Bộ bánh răng truyền động
- Trục truyền động

Bánh răng truyền động

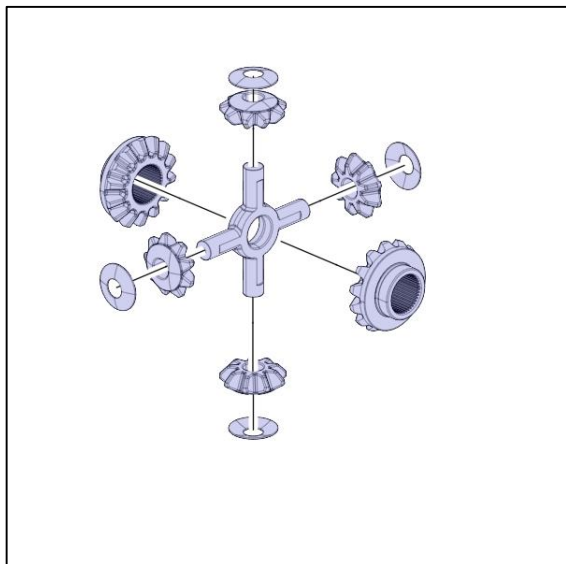




Bộ bánh răng dẫn động bộ vi sai là loại hypoid, nghĩa là trục trung tâm của bánh răng cùi thorn lệch so với trục trung tâm của bánh răng vành chậu. Ưu điểm của thiết kế này là nhiều răng bánh răng có thể ăn khớp cùng lúc, tạo ra bộ vi sai chạy mạnh mẽ và êm ái với độ tin cậy vận hành cao.

Trong bộ bánh răng dẫn động bộ vi sai, các bánh răng cùi thorn và bánh răng vành chậu được khớp với nhau, nghĩa là chúng không thể thay thế riêng lẻ. Bánh răng cùi thorn và bánh răng vành chậu trong mỗi bộ bánh răng dẫn động được đánh dấu bằng cùng một số sê-ri.

Bộ vi sai

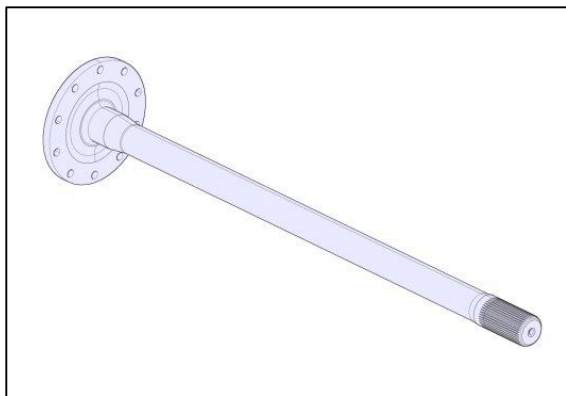


Bộ vi sai được sử dụng để điều chỉnh tốc độ giữa các bánh xe dẫn động mà không làm mất công suất.

Bộ vi sai được lắp vào vỏ bộ vi sai và bao gồm bốn bánh răng vát nhỏ được lắp trên một trục. Hai bánh răng vát lớn hơn giúp ghép các trục truyền động.

Khi xe chạy trên đường thẳng, các bánh răng nhỏ trong bộ vi sai của mỗi giá đỡ vi sai sẽ đứng yên và cả hai bánh xe dẫn động sẽ duy trì cùng một tốc độ. Khi vào cua, bánh xe bên trong quay chậm hơn, các bánh răng trong bộ vi sai sẽ quay. Tốc độ giảm của bánh xe bên trong sẽ được các bánh răng vi sai tiếp nhận và truyền đến bánh xe bên ngoài, sau đó sẽ tăng tốc độ.

Trục dẫn động

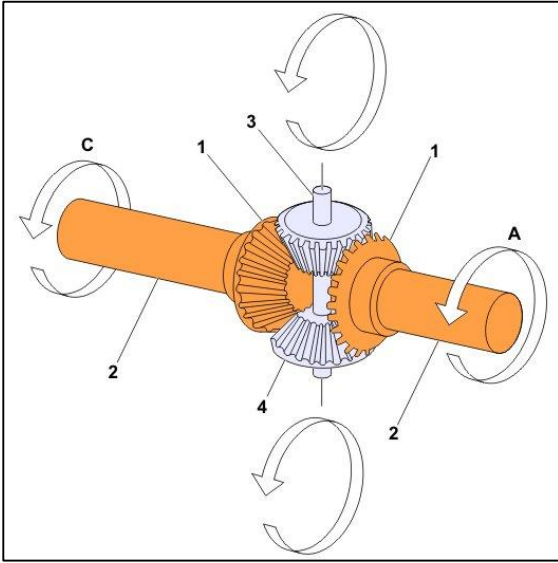


Nhiệm vụ của trục truyền động là truyền mô-men xoắn đến bánh xe dẫn động, một đầu của trục truyền động chứa các rãnh để tạo điều kiện cho việc ghép nối với các bánh răng bên vi sai.

Ở đầu kia, trục truyền động có một mặt bích để gắn chúng vào trục bánh xe. Các lỗ trên mặt bích chứa các hình nón để tạo điều kiện cho việc gắn vào các đỉnh tán.

Hoạt động truyền động cuối

Hoạt động đi thẳng

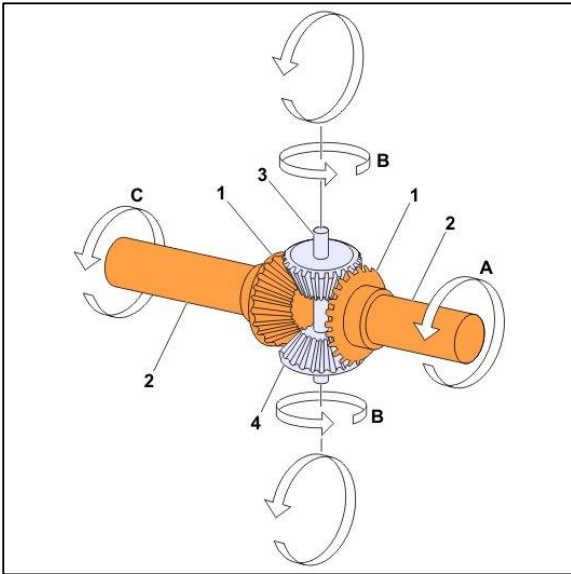


Bộ truyền động cuối cùng được trang bị hai thành phần đầu ra, bánh răng bên vi sai (1), một ở mỗi bên. Chúng cung cấp chuyển động quay và mô-men kéo cho các bánh xe thông qua hai trục truyền động (2).

Bánh răng bên vi sai quay do sự quay của cụm vỏ vi sai. Chữ thập (3) hỗ trợ bánh răng vi sai (4) luôn quay cùng với bánh răng vành chấu vì cả hai đều được gắn chặt vào cụm vỏ vi sai.

Khi một chiếc xe đang lái thẳng về phía trước trên mặt đất chắc chắn và không bị trượt, cả hai trục truyền động đều quay với cùng tốc độ và cùng mô-men xoắn (A) và (C). Hai bánh răng bên vi sai (1) quay cùng nhau vì mô-men xoắn và tốc độ của chúng giống nhau.

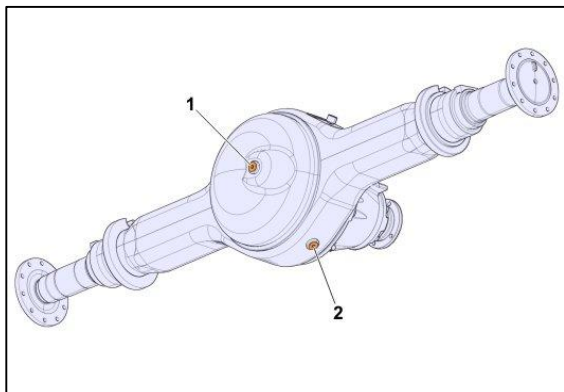
Hoạt động trong đường cong



Khi xe bắt đầu vào cua, tốc độ của bánh xe ở phía trong cua giảm (A) và mô-men xoắn kéo tăng. Điều ngược lại xảy ra với bánh xe bên ngoài, bánh xe này sẽ quay với tốc độ lớn hơn (C) và mô-men xoắn thấp hơn.

Cả hai bánh răng bên vi sai (1) quay với tốc độ khác nhau, gây ra chuyển động quay (B) của bánh răng vi sai (4) trong chữ thập (3). Sau đó, các bánh răng vi sai (4) quay trong trục của chúng truyền qua các bánh răng bên vi sai (1). Do thực tế này, tốc độ bánh xe bên trong giảm (A) được bù đắp bằng tốc độ bánh xe bên ngoài tăng (B). Tốc độ và công suất vẫn được truyền đến các bánh xe, nhưng theo cách khác biệt.

Bôi trơn



1. Nút đổ dầu
2. Nút xả dầu

Bôi trơn là yếu tố quan trọng nhất quyết định độ bền của các bộ phận trục.

Nhớt được đổ đầy qua nút đổ nhớt (1), nút đổ nhớt nằm ở bên hông vỏ vi sai. Nút xả nhớt (2) nằm ở dưới cùng của vi sai.

Thông tin liên quan

Để biết thêm thông tin về kiến trúc điện, hãy tham khảo:

- Sơ đồ mạch điện

Hệ thống liên quan:

- Tổng quan điện tử xe, mô tả hệ thống

Bộ phận liên quan:

- Trục các đăng, mô tả bộ phận