



Bót lái, mô tả bộ phận

Biểu tượng biến thể	Mô tả biến thể
STG22.4/24.2	Bót lái tỉ số truyền 22.4/24.2
PSS-SING	Hệ thống lái trợ lực đơn
FAA10	Bố trí trục trước, 1 trục trước, 0 dẫn động

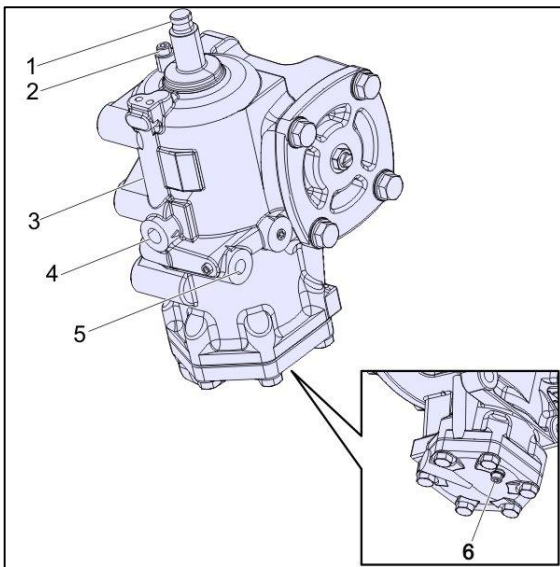
Biểu tượng biến thể	Mô tả biến thể
STG26.2	Bót lái tỉ số truyền 26.2
PSS-SING	Hệ thống lái trợ lực đơn
FAA20	Bố trí trục trước, 2 trục trước, 0 dẫn động

Bót lái là loại bi và chứa van giới hạn áp suất tích hợp. Áp suất nhót trong hệ thống trợ lực được giới hạn ở giá trị tối đa là 16 MPa bởi van giới hạn áp suất. Áp suất cao kết hợp với việc giảm biến thiên trong cơ cấu lái giúp lái xe dễ dàng hơn, ngay cả ở tốc độ thấp.

Bộ giới hạn lái có thể điều chỉnh tự động được điều chỉnh bằng hai bu lông xả trong bót lái.

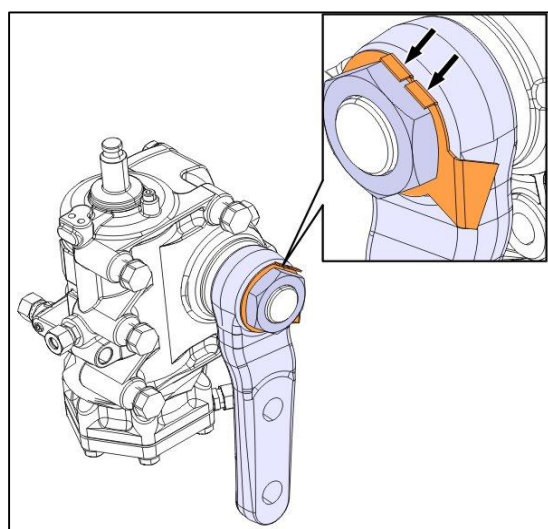
Xoay bu lông theo hướng ngược chiều kim đồng hồ sẽ làm tăng áp suất, trong khi xoay theo chiều kim đồng hồ sẽ làm giảm áp suất. Khi trục trước được nâng lên và bu lông giới hạn được điều chỉnh chính xác, áp suất xả là 5 MPa.

Bót lái



- 1. Trục vít me bi/trục vào
- 2. Bộ giới hạn lái tự động (phía trên)
- 3. Bót lái
- 4. Lỗ ra nhót
- 5. Lỗ vào nhót
- 6. Bộ giới hạn lái tự động (phía dưới)

Khe hở trong đai ốc giữ tay đòn quay lái





Do thiết kế lồng tay đòn quay lái (hình dạng thuôn nhọn), tải trọng hướng tâm được tạo ra giữa tay đòn và trục lái khi đai ốc cố định được siết chặt trong quá trình lắp ráp tay đòn quay lái.

Tải trọng hướng tâm thấp có thể xảy ra do đai ốc cố định lỏng lẻo và có thể nhận thấy một khoảng hở nhỏ trong đai ốc.

Sự lỏng lẻo xảy ra vì tải trọng hướng tâm thấp so với tải trọng hướng tâm giữa tay đòn và trục lái.

Vì tải trọng hướng tâm trên trục lái cao nên không có rủi ro về an toàn.

Đai ốc được khóa bằng tấm khóa để đảm bảo đai ốc không rơi ra khỏi bốt lái.