

Конструктивные особенности передней оси автомобиля 6520

Передняя ось 6520-3000012 была разработана для автомобилей тяжелого семейства КАМАЗ-6520, 6540, 6460, 5460, 5480 и т.д.

В отличие от серийной оси для автомобилей КАМАЗ-5320, 53205, 65115 и т.д. под нагрузку 6 200 кг, данная ось рассчитана под нагрузку 7 500 кг. Соответственно была разработана балка передней оси с усиленными сечениями и отверстиями под конические шкворни, с углом наклона шкворня равным $3,5^\circ$ в отличие от серийного в 8° .

Шкворневые узлы были разработаны с учетом увеличившейся нагрузки: был применен конический шкворень с опорным подшипником качения, в кулаке устанавливаются под подшипники скольжения (бронзовые втулки).

Также были изменены крепления рычага тяги сошки и поворотных рычагов, применены шпильки, которые вворачиваются в поворотный кулак и с помощью гаек и конических втулок надежно фиксируют рычаги.

Применен поворотный кулак с увеличенной цапфой и круглым фланцем для крепления суппорта тормозного механизма, с углом наклона шкворневого узла 5° в отличие от серийного в 9° , правый и левый кулаки унифицированы.

Ступичный узел также усилен по сравнению с серийным: усилена ступица, применены подшипники соответствующей грузоподъемности.

Конструктивные особенности передней оси автомобиля 4308

Передняя ось 4308-3000012 разработана для автомобилей легкого семейства КАМАЗ-4308, 43081, 53082.

В отличие от серийной оси для автомобилей КАМАЗ-5320, 53205, 65115 и т.д. под нагрузку 6 200 кг, данная ось рассчитана под нагрузку 4 300 кг.

Балка передней оси изготавливается из поковки серийной балки 5320-3000012 с отверстиями под цилиндрический шкворень, но с углом наклона шкворня равным $3,5^\circ$ в отличие от серийного в 8° .

Шкворневой узел принципиально не изменился, но была изменена конструкция опорного подшипника скольжения.

Также были изменены крепления рычага тяги сошки и поворотных рычагов, применены шпильки, которые вворачиваются в поворотный кулак и с помощью гаек и конических втулок надежно фиксируют рычаги.

Применен поворотный кулак с уменьшенной цапфой и фланцем для крепления дискового тормозного механизма, с углом наклона шкворневого узла 5° в отличие от серийного в 9° , правый и левый кулаки унифицированы.

Ступичный узел облегчен по сравнению с серийным и приспособлен под крепление тормозного диска: уменьшена ступица, применены подшипники соответствующей грузоподъемности.