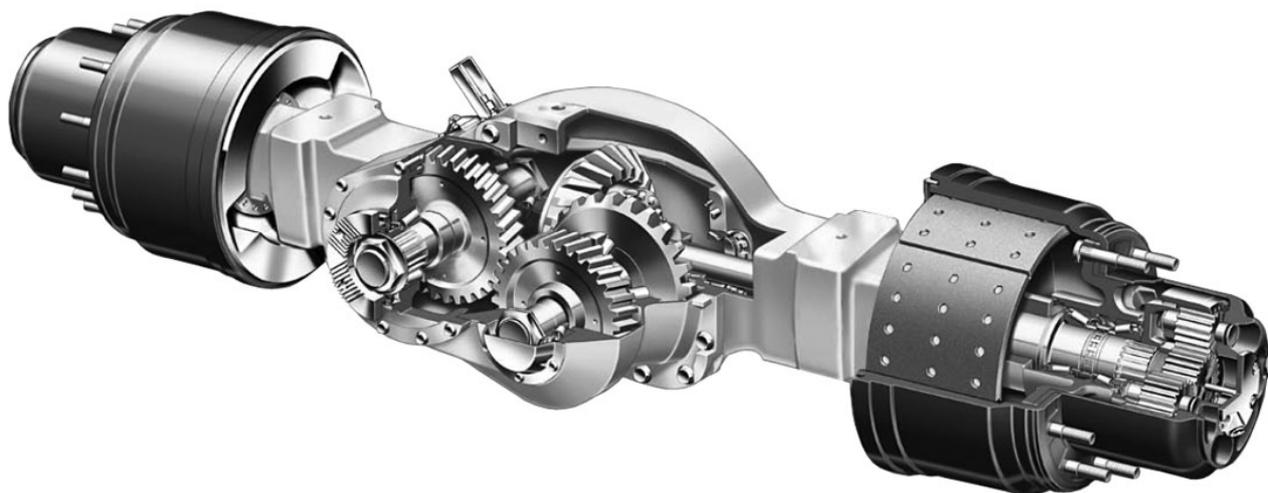


# FOLHA DE ESPECIFICAÇÕES

Eixo traseiro RSH1365



**A variante RSH1365 é um eixo simples com redução nos cubos. Destina-se a transportes pesados de construção e transportes em terrenos mais leves com facilidade de acesso e boas características de condução.**

Num eixo traseiro com redução nos cubos, a redução de engrenagem ocorrem em duas fases. Isso significa que a carga é dividida e a carga é reduzida nos veios de transmissão e na transmissão final. Isso resulta numa boa segurança operacional, mesmo com potências muito elevadas e com pressão alta nos eixos.

O veio de entrada da variante RSH1365 está posicionado numa posição elevada para conseguir a melhor instalação possível do veio de transmissão com pequenos ângulos de junção e uma localização elevada e protegida. A bainha do eixo traseiro é feita em ferro fundido nodular, o que proporciona um bom design compacto e uma boa distância ao solo.

A engrenagem final é de tipo hipoidal. O design é simples e seguro em termos operacionais, sendo utilizado essencialmente em eixos traseiros em que a maioria das reduções de engrenagens ocorrem na redução nos cubos e apenas uma pequena parte na transmissão final. A diferença é pouca entre o diâmetro do pinhão e da roda de coroa, o que resulta numa transmissão final fácil de usar com perdas pequenas.

A maioria da conversão do binário ocorre na redução nos cubos, que se encontra no cubo da roda. Trata-se de um design fiável que consiste numa engrenagem planetária cilíndrica com engrenagens de dentes rectos em rolamentos de agulha, o que proporciona perdas baixas.

A variante RSH1365 está equipada com um bloqueio de diferencial, o que torna mais fácil avançar em condições de piso escorregadio. Consiste num engate estriado em aço temperado, que liga o eixo propulsor livre ao cárter do diferencial. É fácil controlar o bloqueio do diferencial com um interruptor no painel de instrumentos. Isso aumenta o conforto e a eficácia do motorista.

A mudança de óleo ocorre após um máximo de 450.000 km ou a cada três anos.

## CARACTERÍSTICAS E BENEFÍCIOS

- Bainha do eixo traseiro compacta e fundida, com boa distância ao solo e um veio de entrada elevado.
- Engrenagem final de tipo hipoidal segura em termos operacionais e fácil de usar.
- Redução nos cubos cilíndrica com engrenagem planetária em rolamentos de agulha que proporciona poucas perdas e um baixo consumo de combustível.
- Eixos propulsores completamente temperados, fortes e leves.
- Bloqueio do diferencial seguro em termos funcionais que permite aceder com o veículo a qualquer tipo de terreno.

## ESPECIFICAÇÃO

Designação	RSH1365
Tipo	transmissão final, hipoidal com redução nos cubos
Peso incl. veios de transmissão, cubo e travões	810 kg
Roda de coroa, diâmetro	295 mm
Veios de transmissão, diâmetro	45 mm
Binário máximo admitido	2600 Nm
Carga máxima sobre o eixo	13.000 kg
Peso bruto de conjunto máximo	65.000 kg
Desmultiplicação com redução nos cubos	3.61:1
	3.76:1
	4.12:1
	4.55:1
	5.41:1
Volume de mudança de óleo	22 litros

# FOLHA DE ESPECIFICAÇÕES

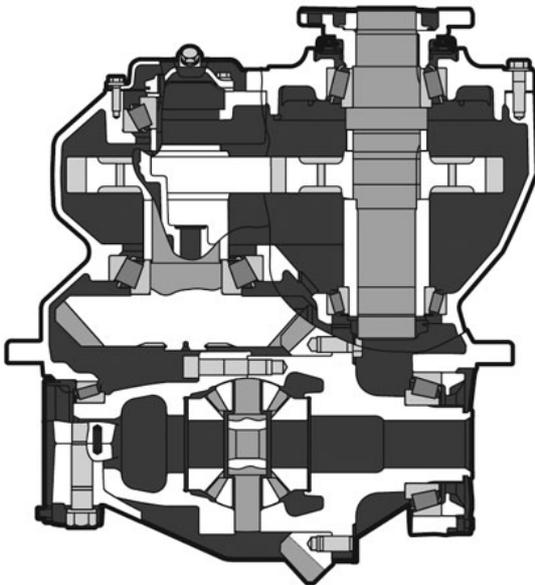
Eixo traseiro RSH1365

## Todos os componentes concebidos para um longo período de vida útil

O eixo traseiro é feito em ferro fundido nodular. Os suportes e as placas de mole estão directamente integradas na bainha. Isso permite ter um design compacto.

O veio de entrada está posicionado numa posição elevada e equipado com uma engrenagem de dentes rectos que transfere o movimento de propulsão para o pinhão. A partir do pinhão, o movimento de propulsão é transferido para a roda de coroa, que está instalada no cárter do diferencial com uma junta aparafusada sólida. A roda de coroa e o pinhão são feitos em aço especial com tratamento superficial de endurecimento para tornar a superfície extremamente dura e resistente, sendo o núcleo resistente e elástico para absorver melhor os impactos.

O pinhão está directamente montado na bainha do eixo traseiro com dois rolamentos cónicos sólidos em cada extremidade do veio do pinhão. O cárter do diferencial com a roda de coroa é montado com dois rolamentos cónicos, um em cada lado do diferencial.

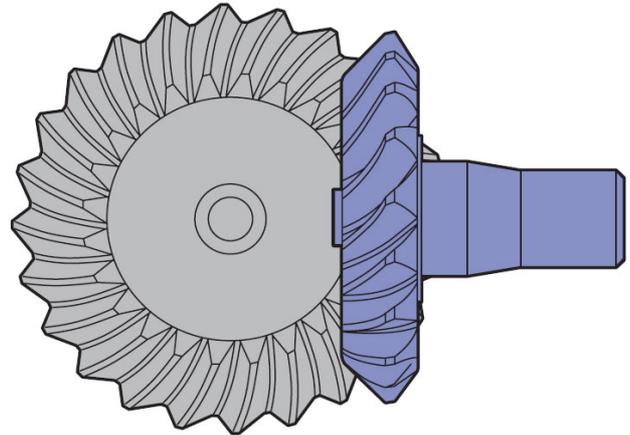


## Veios tubulares completamente temperados proporcionam um baixo peso e boas propriedades de transporte de carga

Os veios de transmissão são feitos em veios tubulares completamente temperados. Este é um design que permite ter um veio resistente, mas leve. Os veios são de tipo "totalmente descarregados". Não suportam qualquer peso do veículo. A única tarefa que têm é transferir o binário da transmissão final para a redução nos cubos.

## Transmissão final fiável com um design compacto

A engrenagem final é de tipo hipoidal. Trata-se de uma engrenagem fiável e fácil de usar com perdas reduzidas. É uma engrenagem de dentes rectos helicoidal cónica em que o eixo central do pinhão coincide com o eixo central da roda de coroa. Os diâmetros da roda de coroa e do pinhão são praticamente iguais. Isso contribui para um design compacto.

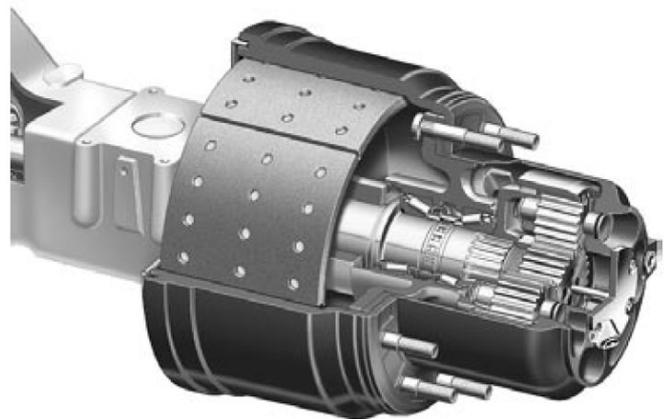


Roda de coroa e pinhão com eixo central

## Redução nos cubos com alta fiabilidade e pouca perda de potência

A variante RSH1365 está equipada com redução nos cubos em cada cubo de roda. A redução nos cubos consiste numa engrenagem planetária cilíndrica com engrenagens de dentes rectos em rolamentos de agulha, o que permite ter poucas perdas.

A roda solar está montada no eixo propulsor e a potência é transferida daí para as quatro engrenagens planetárias ligadas ao cubo da roda. Quando as engrenagens planetárias são forçadas a rodar contra a cremalheira circular, fixada à bainha do eixo traseiro, verifica-se uma redução da velocidade. A redução no cubo é de 3.46:1.



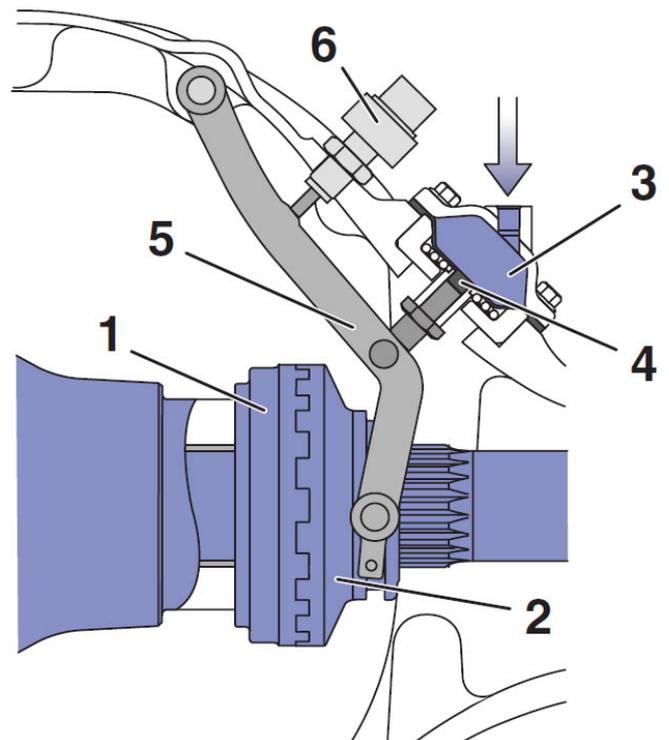
# FOLHA DE ESPECIFICAÇÕES

Eixo traseiro RSH1365

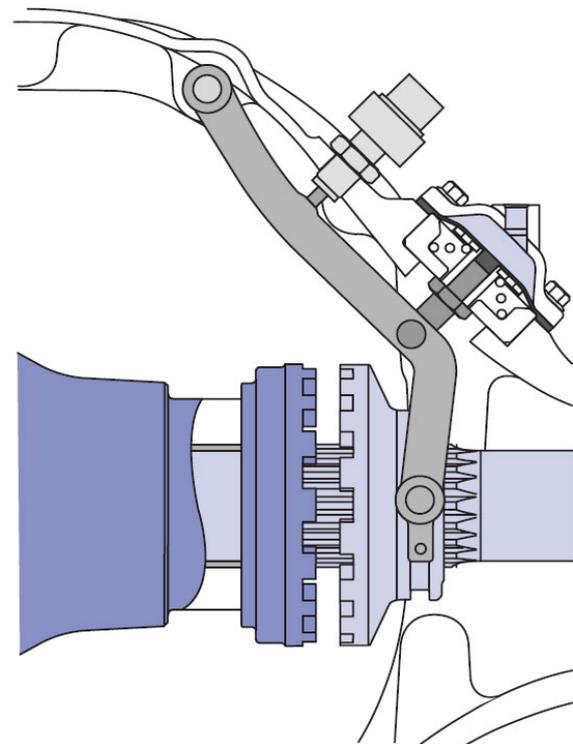
## O bloqueio do diferencial de funcionamento seguro torna mais fácil a progressão

O bloqueio do diferencial consiste numa flange auxiliar (1) fixada no interior da metade direita do cárter do diferencial e numa flange auxiliar deslizante (2) ligada ao veio de transmissão da direita. O bloqueio do diferencial é activado com a ajuda de um interruptor no painel de instrumentos. O interruptor afecta uma válvula solenóide que fornece ar comprimido ao cilindro de comando (3) na transmissão final.

Quando é fornecido ar ao cilindro de comando, a membrana e o veio (4) são pressionados para baixo. O movimento é transferido do veio para a forquilha selectora (5), que pressiona a flange auxiliar (2) contra a flange auxiliar (1) para que o veio de transmissão da direita se ligue ao cárter do diferencial. Para indicar que o bloqueio do diferencial está activado, acende-se uma luz no painel de instrumentos. A luz só se acende quando o bloqueio do diferencial é activado, dado que o sensor da lâmpada (6) é influenciado mecanicamente pelo movimento da forquilha selectora.



Bloqueio do diferencial activado



Bloqueio do diferencial desactivado

# VOLVO

Volvo Truck Corporation  
[www.volvotrucks.com](http://www.volvotrucks.com)