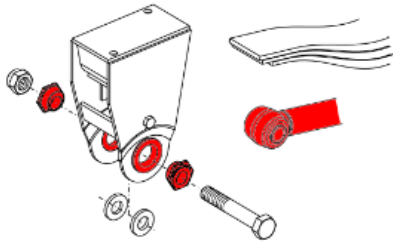


Механические пружинные подвески типа GK, GKT и LK

В отличие от подвесок LK, упругие элементы подвесок GK и GKT имеют спереди проушину.

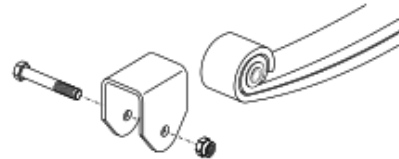
Подвески LK:

Передняя подвеска:
болт/эксцентриковая втулка/стопорная гайка/реактивная штанга



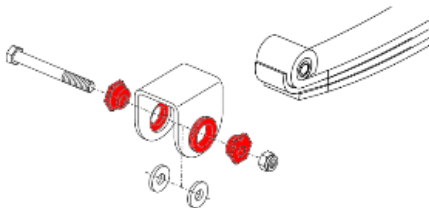
Подвески GK:

Передняя подвеска:
болт/стопорная гайка



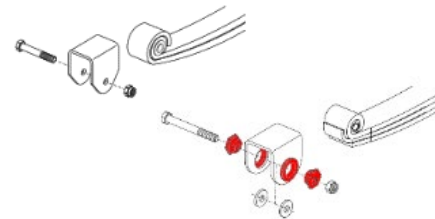
Подвески GKT:

Передняя подвеска:
болт/эксцентриковая втулка/стопорная гайка



Особенность односторонних подвесок GKT при регулировке схождения:

Узлы односторонней подвески GK



1. Общие указания

Механические подвески GIGANT могут быть одно- или многоосными в зависимости от вида транспортного средства. Как правило, комплекты осей поставляются в предварительно собранном виде – по желанию они могут быть поставлены и в разобранном виде.

• Монтажное пространство

Все резьбовые соединения и точки смазки должны быть легко доступными для выполнения технического обслуживания. В любом случае необходимо обеспечить свободное вращение шин с учетом статического и динамического прогиба, а в многоосных подвесках с устройством для изменения дорожного просвета также с учетом величины изменения дорожного просвета.

Внимание:

- При необходимости учтите выемку в шасси для обеспечения достаточной величины изменения дорожного просвета согласно чертежу GIGANT.
- Основная подвеска приваривается к нижнему поясу рамы, поскольку он служит упором для компенсатора. В случае другой конструкции необходимо предусмотреть дополнительный упор, при необходимости проконсультируйтесь с компанией GIGANT.
- **Обращение с параболическими упругими элементами**

Параболический упругий элемент представляет собой пластинчатый упругий элемент, который подвергается преимущественно изгибающим нагрузкам и в котором оптимально использованы свойства материалов. Он может иметь как однослойное, так и многослойное исполнение. Благодаря использованию высококачественных материалов и упрочнению поверхности растяжения параболический упругий элемент отличается высокой чувствительностью и требует

аккуратного обращения. В частности, поверхность необходимо защитить от повреждений любого рода, поскольку даже незначительные повреждения могут привести к усталостному повреждению.

Важно!

- Не допускайте повреждения упругих элементов и их антикоррозионного покрытия молотком, острыми предметами и сварочными брызгами, образующимися при сварке.
- Во время сварочных работ вблизи параболических упругих элементов их необходимо защитить как от брызг, образующихся при сварке, так и от контакта с электродом или сварочным зажимом.
- При повреждении параболических упругих элементов их нужно заменять полностью (а не отдельные слои).

• **Конструкция тормозного устройства**

Все приведенные здесь многоосные подвески имеют систему компенсации статической осевой нагрузки. Кроме того, подвески LK имеют систему компенсации динамической осевой нагрузки, которая допускает равномерную мощность торможения всех осей подвески.

Для определения величин прогиба для настройки автоматического регулятора тормозных сил (ALB) разрешается использовать только актуальные характеристики упругих элементов – это касается всех подвесок. Размеры «А» и «В», указанные на чертежах, недостаточно точно отвечают соответствующим случаям применения. Актуальные характеристики упругих элементов предоставляются компанией GIGANT – Trenkamp & Gehle GmbH по запросу.

• **Монтаж подвески с самоустанавливающейся подруливающей осью**

При монтаже подвески с самоустанавливающейся подруливающей осью необходимо обязательно учитывать документы GN0045 (Самоустанавливающиеся подруливающие оси K2, K3 и GH7 12010) и TM 01/2012 (Оптимизация стабилизации в многоосных транспортных средствах с самоустанавливающейся подруливающей осью для низкорамных тяжеловозных прицепов).

Для загрузки перейдите по ссылке: <https://www.gigant.com/service/download/>

2. Описание конструкции

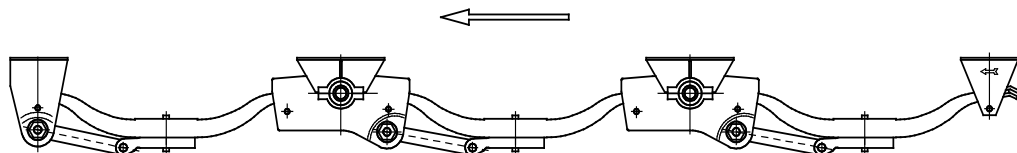
2.1. Серия подвесок LK

Подвески LK предлагаются как с пластинчатыми упругими элементами, так и с параболическими упругими элементами.

Динамический тормозной уравниватель: Кинематика подвески LK определяется сочленением продольных рычагов с компенсаторами. Благодаря силе реакции, действующей в продольных рычагах, достигается восстанавливающий момент, который противодействует тормозному моменту

При использовании смещенных компенсаторов подвеску можно применять с управляемыми осями.

Точная регулировка схождения выполняется посредством серийных эксцентриковых втулок (см. раздел 8).



Величины раскачивания	Ось 1	Ось 2	Ось 3
LK1400	±40 мм	±80 мм	±40 мм
LK1310	±45 мм	±90 мм	±45 мм

(Наряду с величинами прогиба необходимо учитывать величины раскачивания)

Макс. наклон подвески может составлять $\pm 1^\circ$. Это обеспечивает максимально возможное изменение дорожного просвета при максимум трехосной подвеске. Превышение макс. значения или наличие более 3 осей может при известных условиях привести к превышению осевых нагрузок, а также к являющимся результатом этого повреждениям деталей при движении по неровностям.

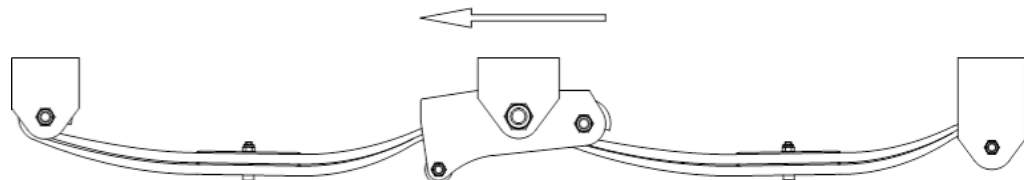
Конструкцию транспортного средства и тягач необходимо адаптировать в соответствии с макс. наклоном подвески. Если ввиду конструкции наклон больше, его необходимо компенсировать при помощи прокладок общей толщиной не более 40 мм на 1-й оси и 20 мм на 2-й оси по предварительному согласованию с компанией GIGANT.

2.2. Серия подвесок GK/GKT

Подвески GK/GKT предлагаются как с пластинчатыми, так и с параболическими упругими элементами.

В стандартном исполнении подвески GK проушина упругого элемента жестко привинчена к деталям подвески. В специальном исполнении подвеска GKT имеет с одной или двух сторон приваренную конусную втулку и болт с эксцентриковой втулкой для регулировки схождения. Точная регулировка схождения выполняется посредством серийных эксцентриковых втулок (см. раздел 8).

Система компенсации статической осевой нагрузки: Благодаря расположению концов упругих элементов во вращательно-подвижных компенсаторах достигается компенсация статических осевых нагрузок во время нормального режима движения.



Величина раскачивания:	Ось 1	Ось 2
	± 25 мм	± 25 мм

(Наряду с величинами прогиба необходимо учитывать величины раскачивания)

Макс. наклон подвески может составлять $\pm 0,5^\circ$. Это обеспечивает максимально возможное изменение дорожного просвета в tandemных подвесках. Превышение макс. значения или наличие 2 осей и более может при известных условиях привести к превышению осевой нагрузки, а также к являющимся результатом этого повреждениям деталей при движении по неровностям.

Конструкцию транспортного средства и тягач необходимо адаптировать в соответствии с макс. наклоном подвески. Если ввиду конструкции наклон больше, его необходимо компенсировать при помощи прокладок общей толщиной не более 20 мм на 1-й оси по предварительному согласованию с компанией GIGANT.

3. Установка передней подвески, основной подвески и скользящих башмаков

Передняя подвеска, основные подвески и скользящие башмаки **должны** быть безупречно выровнены относительно центра транспортного средства. Точную регулировку схождения можно выполнять только в подвесках LK/GKT посредством серийных эксцентриковых втулок.

Боковой допуск для выравнивания передней подвески, основной подвески и скользящего башмака параллельно осевой линии транспортного средства на нижнем поясе лонжерона составляет ± 1 мм.

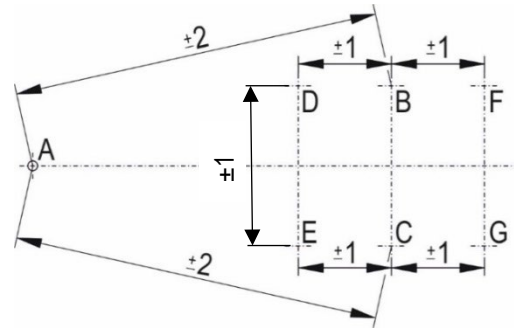
Расстояние между отдельными деталями измеряется от центра шкворня или центра проушины тяговой вилки до центра основной подвески (в LK17 по центру между подвесками), а также оттуда до центра резьбового соединения реактивной штанги переднего крепления по направлению вперед. По направлению назад измерение выполняется до центра резьбового соединения резинового ролика

скользящего башмака, в трехосном агрегате до центра основной подвески, а затем далее до скользящего башмака.

Пример двухосной подвески:

Установите диагональные размеры A-B и A-C путем сравнительного измерения (допуск ± 2 мм).

Проверьте и при необходимости измените расстояние B-D и C-E для передней оси, а также расстояние B-F и C-G для задней оси (допуск ± 1 мм).



Для обеспечения сопротивления поперечным усилиям передняя подвеска, основная подвеска и скользящий башмак требуют боковых распорок. Боковая распорка должна опираться на поперечную балку рамы, чтобы равномерно направлять усилия на раму.

Предложения по конструкции боковой опоры, а также сведения о сварке содержатся в соответствующих описаниях подвесок.

3.1. Сведения о сварке кронштейнов подвески

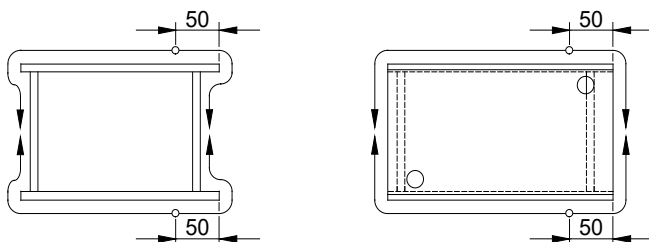
Сварные швы с шасси (предложение: мин. а6 согл. DIN 1912) должны выполняться в соответствии с группой оценки С стандарта DIN EN ISO 5817 (кроме номеров 2017, 5012, поскольку они оцениваются в соответствии с группой В).

Важно!

- Повреждений подшипников можно избежать, разместив зажимный контакт (заземление) сварочного аппарата не на деталях оси.
- Сварка и размещение зажимного контакта (заземление) на упругом элементе не допускается.
- Во время сварочных работ защищайте упругий элемент от сварочного грат, электродов и сварочных зажимов.

В передней и задней частях (на расстоянии менее 50 мм от краев) компонентов подвески не разрешается выполнять прихваточные швы, также отсюда нельзя начинать выполнять сварные швы. Компоненты необходимо приваривать по периметру, при этом следует избегать образования подрезов и углов.

Передние подвески, основные подвески и скользящие башмаки изготавливаются из S235JR согласно стандарту DIN EN 10025-2.



3.2. Боковое крепление

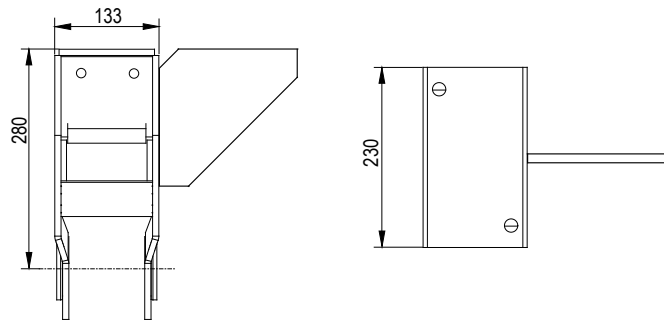
Указание

В случае **подверженных кручению рам** необходимо обеспечить допускающее кручение, но при этом жесткое на изгиб крепление кронштейнов подвески распорками (напр., грузовые автомобили с бортовой платформой).

В случае **жестких на кручение рам** допускается жесткое крепление кронштейнов подвески распорками (напр., автоцистерны, автоэлеваторы, автомобили с кузовом-фургоном). Компания GIGANT рекомендует открытые профили, напр., U-образные. Необходимо избегать закрытых профилей в качестве поперечных балок (опасность трещин в сварных соединениях).

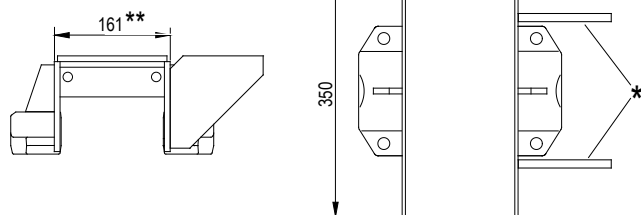
3.2.1 Боковые опоры подвесок LK (предложение)

Передняя подвеска:



Основная подвеска:

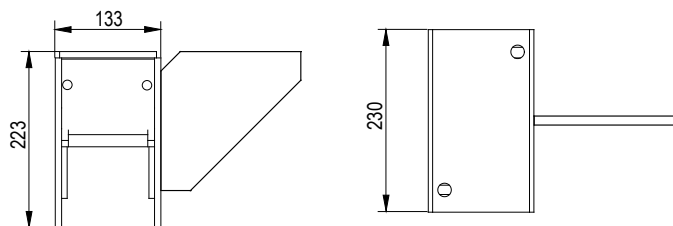
Если компенсатор установлен, резиновые втулки необходимо защитить от воздействия чрезмерного тепла и брызг, образующихся при сварке!



* 1 или 2 узловых листа

** Размер 161 мм изменяется, если основное крепление имеет смещенный компенсатор

Скользящий башмак:

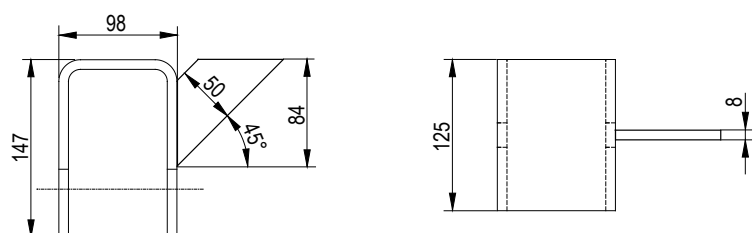


Сварные швы (предложение: мин. а5 согласно DIN 1912) должны выполняться в соответствии с группой оценки С стандарта DIN EN ISO 5817 (кроме номеров 2017, 5012, поскольку они оцениваются в соответствии с группой В), необходимо избегать образования подрезов и углов.

Изображенные в данных указаниях схемы, напр., схемы боковых опор, можно рассматривать только как рекомендацию, так как размеры зависят от типа транспортного средства и условий его эксплуатации. Эта информация известна только производителю транспортного средства и должна учитываться им при проектировании.

3.2.2 Боковые опоры подвесок GK/GKT (предложение)

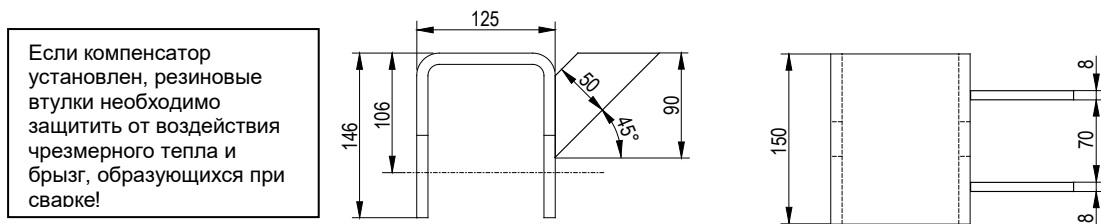
Передняя подвеска:



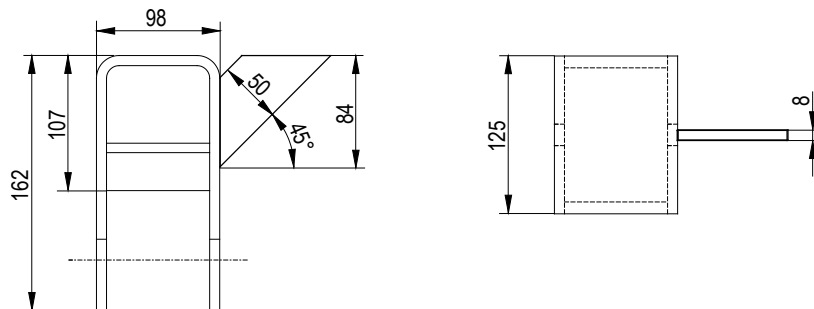
Указание:

Исполнение передней подвески GKT, поместите элемент жесткости над приваренной конусной втулкой и подгоните его соответствующим образом

Основная подвеска:



Скользящий башмак:

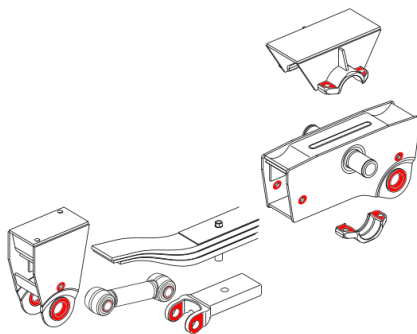


Сварные швы (предложение: мин. а5 согласно DIN 1912) должны выполняться в соответствии с группой оценки С стандарта DIN EN ISO 5817 (кроме номеров 2017, 5012, поскольку они оцениваются в соответствии с группой В), необходимо избегать образования подрезов и углов.

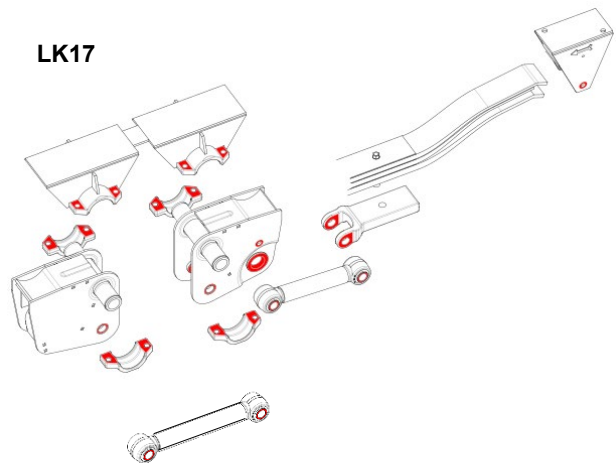
Изображенные в данных указаниях схемы, напр., схемы боковых опор, можно рассматривать только как рекомендацию, так как размеры зависят от типа транспортного средства и условий его эксплуатации. Эта информация известна только производителю транспортного средства и должна учитываться им при проектировании.

4. Информация о покрытиях

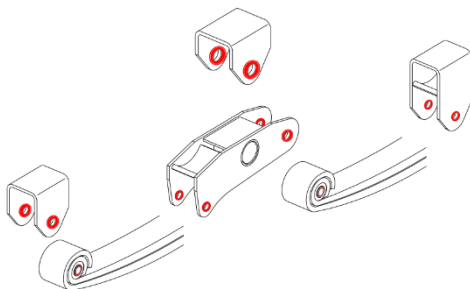
LK



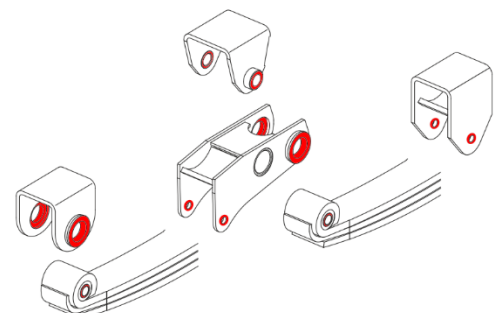
LK17



GK



GKT



Толщина лакокрасочного покрытия деталей на поверхностях, на которые опираются другие детали или на которые передаются усилия, должна составлять макс. 30 мкм. Это касается, прежде всего, поверхностей прилегания эксцентриковых втулок/промежуточных шайб к коническим втулкам, а также поверхностей прилегания резьбовых соединений.

За цинкование деталей подвески отвечает производитель транспортного средства, компания GIGANT не может влиять на данный процесс. Для безупречной работы компонентов предписаны следующие параметры:

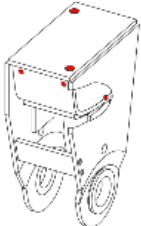
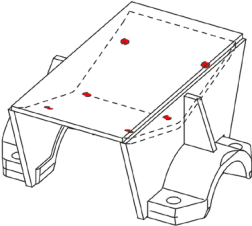
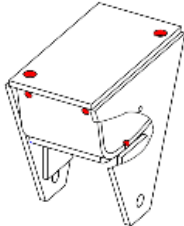
- Поверхности прилегания не должны иметь следов сварки, окалины, потеков цинка или других неровностей
- Должна быть обеспечена достаточная адгезия между слоем цинка и поверхностями прилегания (отслаивание слоя цинка от поверхности не допускается!)
- Толщина слоя 85 мкм $\pm$ 5 мкм

На всех опорных поверхностях и стыках не должно быть бугорков, потеков и иных дефектов. Цинковые покрытия должны быть прочными настолько, чтобы не отслаиваться и не повреждаться на поверхностях прилегания.

Указание:

Приварные детали подвески LK имеют сточные отверстия. При нанесении покрытия после приваривания деталей к раме – напр., катодное покрытие или цинкование – эти сточные отверстия на передней подвеске, основной подвеске и скользящем башмаке служат для стока различных жидкостей после погружения в растворы для нанесения покрытий.

Эти сточные отверстия предотвращают скопление воды в навесных деталях во время эксплуатации.

Передняя подвеска:	Основная подвеска:	Скользящий башмак:
		

5. Монтаж упругого элемента с балкой оси

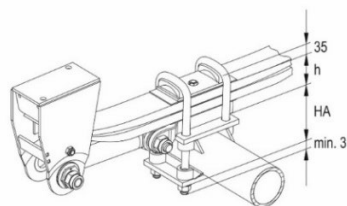
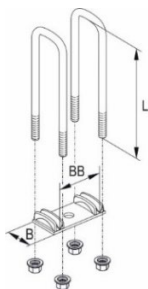
При поставке с предварительно смонтированными упругими элементами:

подвеска GK/GKT, далее см. пункт 6,
подвеска LK, далее см. пункт 5.4

5.1. Соединительный элемент упругого элемента

Конструкция соединительных элементов упругих элементов GIGANT зависит от подвески, балки оси и расположения пластины оси.

Рекомендуется использовать соединительный элемент в сочетании со стремянками упругого элемента и их прокладками. Эти детали входят в ассортимент поставляемой продукции компании GIGANT. Делая заказ, необходимо указывать тип оси или схему расположения отверстий (BB) с размером над седлом рессоры (HA).



B = 98 мм для упругого элемента шириной 100 мм
 78 мм для упругого элемента шириной 80 мм
 BB = схема расположения отверстий (зависит от типа оси)
 L = Длина стремянки упругого элемента

Пример расчета для определения длины стремянки упругого элемента «L»

35 мм Прокладка стремянки упругого элемента

h	мм	пакет упругих элементов, вкл. пластину рычага (41 мм)
HA	мм	Высота оси, вкл. пластину оси
мин. 31	мм	Длина резьбы для крепления стопорных гаек
L	мм	Сумму необходимо округлить в большую сторону!

Значения с шагом 20 мм, напр.: 300; 320; 340 и т. д.

Внимание!

При использовании осей сторонних производителей необходимо следить за тем, чтобы пластины оси были в достаточной мере соединены с балкой оси.

Все пластины оси должны иметь допуск по плоскостности ± 1 мм. Кроме того, размеры соединительных элементов необходимо подобрать так, чтобы при приложении силы предварительного напряжения не возникала деформация, отрицательно влияющая на безопасность. Кроме того, должна обеспечиваться возможность безопасной передачи рабочих усилий с упругого элемента на ось.

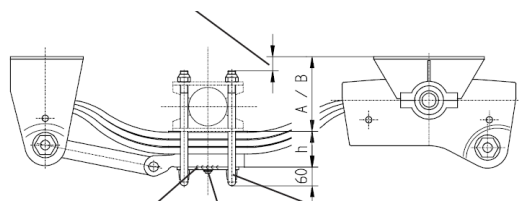
Указание:

При установке необходимо соблюдать указания на соответствующих монтажных чертежах/в инструкциях по монтажу, предоставленных производителями!

5.2. Подвески LK: Монтаж пластины рычага независимой подвески для подвесок с подвесными упругими элементами (исполнение U)

Следите за наличием достаточного свободного пространства

- Величина раскачивания оси
- Стат. и дин. прогиб



Прокладка стремянки упругого элемента, приваренная к пластине рычага независимой подвески

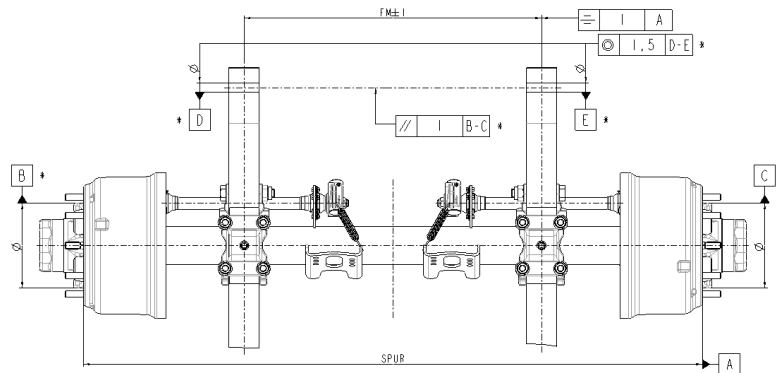
Пластина рычага независимой подвески, установленная под упругим элементом при помощи центрального болта.

Стремлянка упругого элемента

5.3. Монтаж упругого элемента на балку оси

Рекомендация!

В случае поставки механической подвески в разобранном виде монтаж комплектов осей следует выполнять на монтажном приспособлении, чтобы обеспечить соблюдение необходимых размерных допусков.



* касается только подвесок GK

Допуски по форме и расположению для комплекта осей

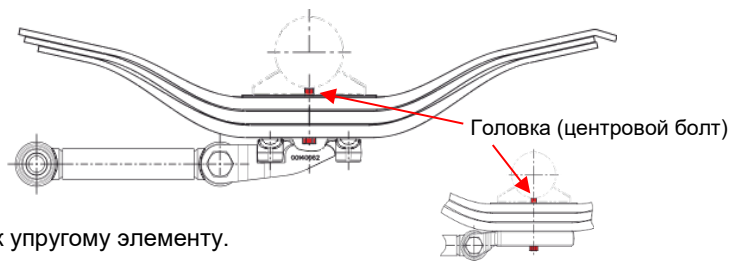
Указание только для подвесок LK:

Во время монтажа соединительного элемента упругого элемента с пластиной рычага независимой подвески с реактивной штангой необходимо вставить через проушины реактивных штанг стержень диаметром 30 мм, который располагается параллельно балке оси. Также необходимо помнить, что расстояние между центрами проушин рычага независимой подвески соответствует рессорной колее.

Монтаж центрального болта и пластины рычага независимой подвески при расположении упругого элемента под балкой оси: Исполнение U

В случае исполнения U головка центрального болта должна быть направлена в сторону пластины оси.

Сварная пластина рычага независимой подвески имеет выемку для гайки. Кованая пластина рычага независимой подвески привинчивается к упругому элементу.



5.4. Подвеска LK: Приваривание пластины рычага независимой подвески

Подвески LK имеют реактивную штангу для передачи продольных усилий, которая соединена на стороне оси с пластиной рычага независимой подвески.

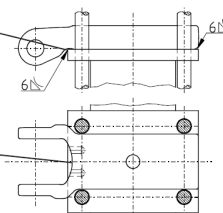
Если возможно ослабление крепления соединительного элемента упругого элемента (эксплуатация в сложных условиях бездорожья или в сельском хозяйстве), пластину рычага независимой подвески необходимо приварить к седлу рессоры. (см. рис.)

Важно!

- Повреждений подшипников можно избежать, разместив зажимный контакт (заземление) сварочного аппарата не на деталях оси.
- Сварка и размещение зажимного контакта (заземление) на упругом элементе, стремянке упругого элемента не допускается.
- Во время сварочных работ защищайте упругие элементы от сварочного графа, электродов и сварочных зажимов.

Кромка округлена, не должна ударяться о пластину рычага независимой подвески.

Сварной шов между отметками.

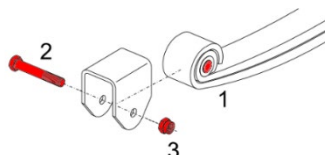


Сварные швы с шасси (предложение: мин. а6 согл. DIN 1912) должны выполняться в соответствии с группой оценки С стандарта DIN EN ISO 5817 (кроме номеров 2017, 5012, поскольку они оцениваются в соответствии с группой В).

6. Монтаж упругих элементов подвесок GK/GKT

Подвески типа GK:

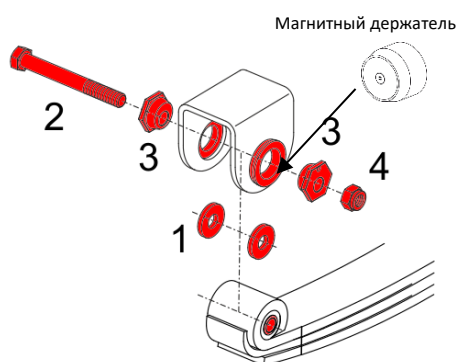
Важно! На резьбовом соединении и контактных поверхностях не должно быть консистентной смазки!



Разместите упругий элемент с проушиной (1) в подвеске, вставьте болт (2) и зафиксируйте стопорной гайкой (3). В конце затяните резьбовое соединение с моментом затяжки согласно таблице.

Подвески типа GKT:

Важно! На резьбовом соединении и контактных поверхностях не должно быть консистентной смазки!

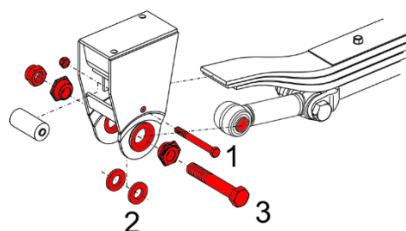


Перед установкой проушины упругого элемента в подвеску необходимо поместить промежуточные шайбы (1) в отверстия с внутренней стороны подвески. Промежуточная шайба удерживается при помощи магнитного держателя (700090015).

Разместите упругий элемент с проушиной в подвеске. Снимите магнитные держатели и вставьте винт (2) с эксцентриковой втулкой (3) снаружи через подвеску и сайлентблок. При необходимости правильно разместите промежуточную шайбу с другой стороны перед сквозным отверстием, чтобы не повредить резьбу винта во время его продевания. С другой стороны установите вторую эксцентриковую втулку (3) и зафиксируйте ее стопорной гайкой (4).

7. Монтаж упругих элементов подвесок LK

Важно! На резьбовом соединении и контактных поверхностях не должно быть консистентной смазки!



Установите резиновый ролик при помощи резьбового соединения (1) M12 и затяните с моментом затяжки (см. таблицу в конце). Поместите упругий элемент на резиновый ролик.

Перед установкой реактивной штанги в подвеску необходимо поместить промежуточные шайбы (2) в отверстия с внутренней стороны подвески. Промежуточная шайба удерживается при помощи магнитного держателя (700090015).

Разместите реактивную штангу, снимите магнитные держатели и вставьте винт (3) с эксцентриковой втулкой (3) снаружи через подвеску и сайлентблок. При необходимости правильно разместите промежуточную шайбу с другой стороны перед сквозным отверстием, чтобы не повредить резьбу винта во время его продевания. С другой стороны установите вторую эксцентриковую втулку (3) и зафиксируйте ее стопорной гайкой (3).

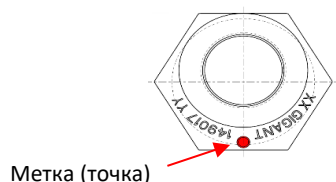
8. Регулировка схождения посредством эксцентриковой втулки (подвески LK/подвески GKT)

В подвесках K и GKT можно компенсировать допуски при выравнивании подвески посредством точной регулировки схождения, это снижает износ шин и сопротивление качения шин транспортного средства (экономия топлива).

Важно!

- На резьбовом соединении и контактных поверхностях не должно быть консистентной смазки!
- Перед регулировкой схождения необходимо обратить внимание на то, чтобы все тормоза были отпущены, а компенсаторы находились в горизонтальном положении.

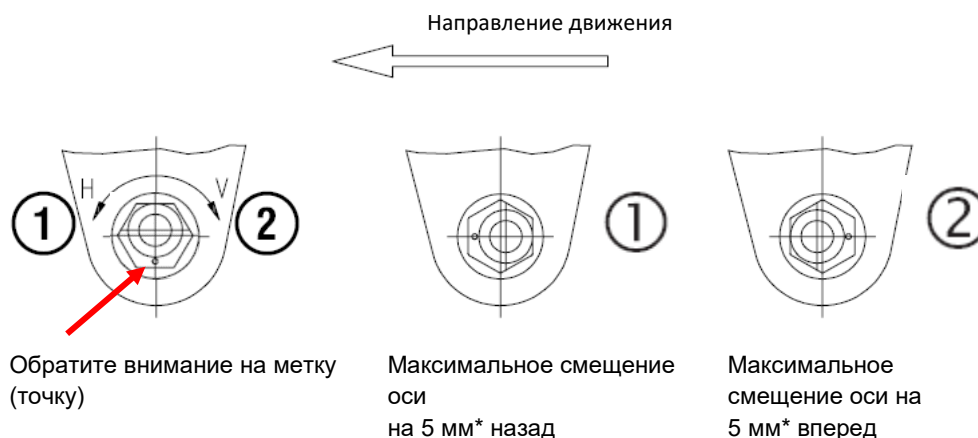
8.1. Предварительная настройка эксцентриковой втулки



Круглая метка (точка) на эксцентриковой втулке при установленном ровно транспортном средстве перед регулировкой схождения должна быть направленно ровно вниз, а резьбовое соединение рычага независимой подвески должно быть предварительно затянуто с моментом 200 Нм.

8.2. Регулировка схождения

При регулировке схождения (прокручивание эксцентриковых втулок) необходимо следить за тем, чтобы обе эксцентриковые втулки располагались на кронштейне под одинаковым углом так, чтобы метки находились точно друг напротив друга. Это достигается благодаря использованию центрирующего инструмента GIGANT 700311045 или рожкового ключа с размером зева 60.



*Подвески GKT с регулировкой схождения с одной стороны имеют максимальное смещение оси вперед и назад 2,5 мм.

После регулировки схождения необходимо окончательно затянуть резьбовое соединение реактивной штанги (LK) и резьбовое соединение проушины упругого элемента (GKT) согласно таблице, размещенной в конце.

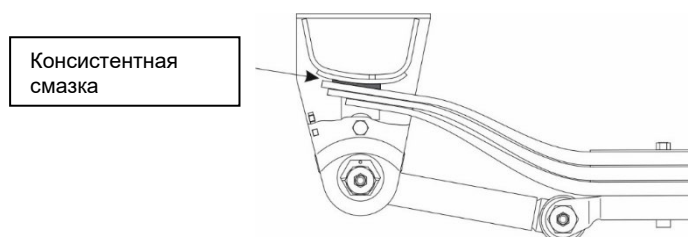
Важно: Эксцентриковые втулки не должны проворачиваться при окончательном затягивании резьбовых соединений.

Дополнительная информация о регулировке схождения содержится в М 07/2011 (загрузка по ссылке: <https://www.gigant.com/en/service/download/>)

9. Смазывание концов упругих элементов консистентной смазкой

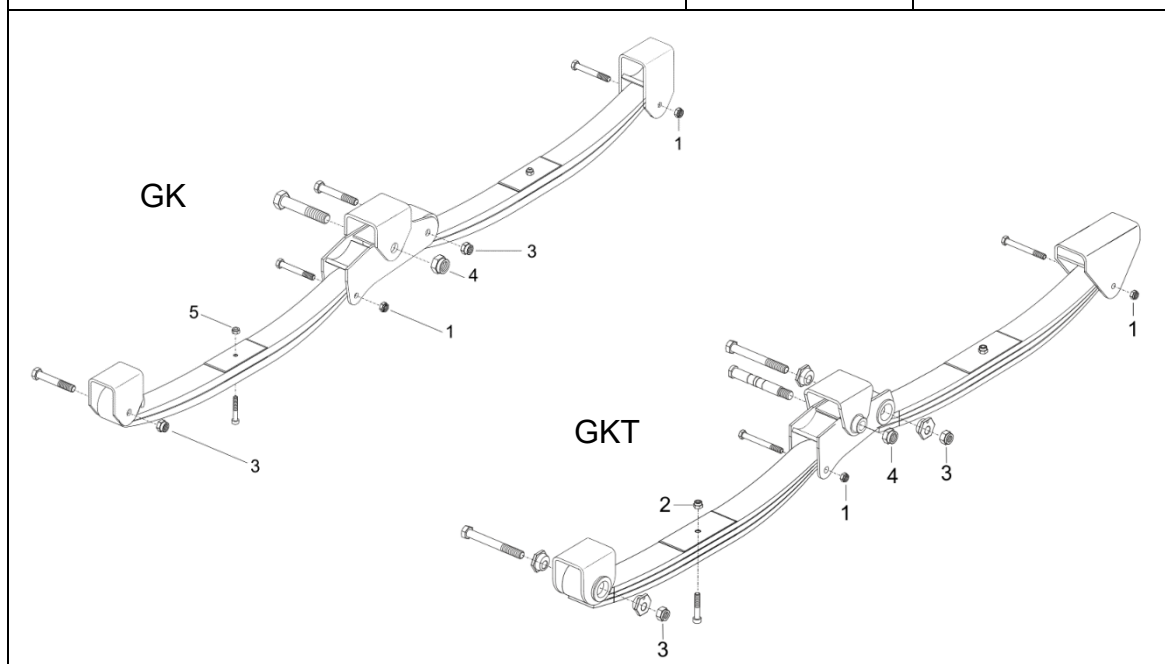
Износ можно существенно уменьшить, если регулярно проверять и смазывать скользящие концы упругих элементов согласно «Сервисной и ремонтной книжке ALL IN ONE».

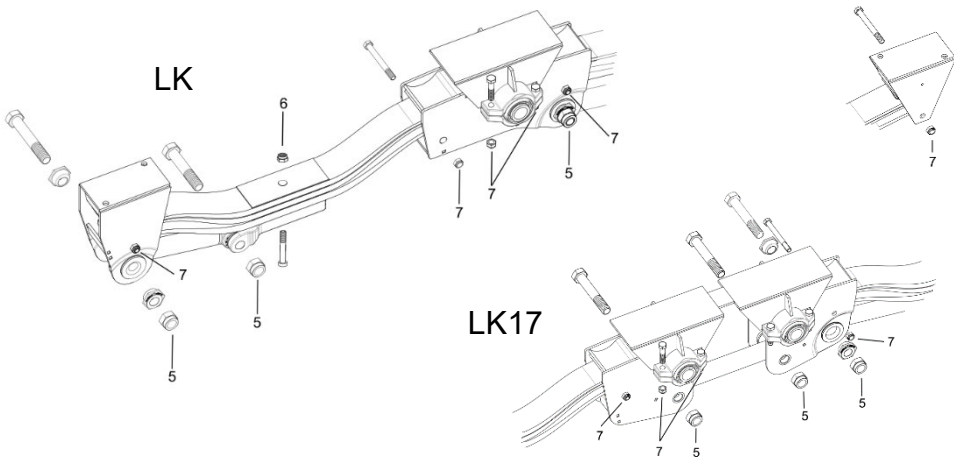
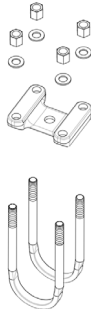
После подъема транспортного средства необходимо при помощи подходящего инструмента нанести консистентную смазку GIGANT 04290063 (rhenus Norplex LKR25) на места скольжения.



10. Рекомендованные моменты затяжки

Применение GK / GKT	Резьба	Момент затяжки
1 Опора резиновых роликов	M16	120 Нм ± 10 Нм
2 Центральной болт/винт (ширина упругого элемента 70/80)	M12	85 Нм
2 Центральной болт/винт (ширина упругого элемента 100)	M16	210 Нм
3 Резьбовое соединение проушины упругого элемента (ширина упругого элемента 70/80)	M20	400 Нм ± 20 Нм
3 Резьбовое соединение проушины упругого элемента (ширина упругого элемента 100)	M24	675 Нм ± 25 Нм
4 Резьбовое соединение качающейся опоры	M30	775 Нм ± 25 Нм



Использование LK	Резьба	Момент затяжки
5 LK Опора реактивной штанги/опора качающейся штанги (LK17)	M30	775 Нм ± 25 Нм
6 LK Центровой болт/винт (ширина упругого элемента 80)	M14	135 Нм
6 LK Центровой болт/винт (ширина упругого элемента 100)	M16	210 Нм
7 LK Опора резинового ролика/резьбовое соединение вкладыша подшипника	M16	180 Нм ± 10 Нм
		
Соединение 		
	Резьба	Момент затяжки
Стремянка упругого элемента с гайкой и шайбой	M20x1.5	605 Нм ± 25 Нм
Стремянка упругого элемента с гайкой с нажимным	M22x1.5	675 Нм ± 25 Нм
Стремянка упругого элемента HEAVY DUTY (для	M24x2	900 Нм ± 50 Нм
 ▪ Затяните гайки стремянки упругого элемента на каждом упругом элементе поэтапно и равномерно с половиной указанного момента затяжки крест-накрест. ▪ Равномерно затяните гайки крест-накрест с конечным моментом затяжки. Важно! Стремянки упругих элементов не должны перекашиваться! Резьба должна выступать из гаек равномерно!		

Важно!

После каждого демонтажа использовавшиеся стопорные гайки, болты рычага независимой подвески, винты пальцев упругих элементов и стремянки упругих элементов должны заменяться на новые.

11. Отклонения от данных

Существуют конструкции транспортных средств, которые требуют отклонения от заданных параметров и допустимых нагрузок. Такие отклонения необходимо согласовывать с компанией GIGANT – Trenkamp & Gehle GmbH.

Данные указания по установке являются неотъемлемой частью наших Условий продаж и поставок. При их несоблюдении гарантийные претензии в случае повреждений не принимаются. Запрещается превышать указанную осевую нагрузку. Учитывайте высоту центра тяжести и указания на монтажных чертежах. При проектировании необходимо учитывать, что у седельного полуприцепа нагрузка на седельное устройство должна стабилизироваться седельно-сцепным устройством тягача. Следите за наличием достаточного свободного пространства для шин и навесных деталей оси, особенно при опущенном транспортном средстве.

Номер изменения	Указатель	Описание изменения	Дата	Подпись
4344770	3	Дополнение в п. 1 относительно упора компенсатора	2022.01.06	HU
594923769	2	Добавление исполнения U для подвески LK 5.3	2019.11.28	HU
VAS 3660	1	Добавление подвески GKT, а также пункта 6 и 7 «Монтаж упругих элементов», новая структура	2019.01.31	HU
Новая редакция	0	Первая редакция, заменяет I01402	2015.06.14	HU

Составил/проверил:

Одобрил:

2022.01.06	HU	2022.01.06	AK
_____	_____	_____	_____
Дата	Подпись	Дата	Подпись