

Porady i triki dla instalatorów

Zawieszenie pneumatyczne



BARTOSZ SIERADZKI

CEEU AREA MANGAER
ARNOTT

FIRMA ARNOTT JAKO LIDER W DZIEDZINIE SYSTEMÓW ZAWIESZENIA PNEUMATYCZNEGO DOKŁADA STARAŃ, BY MECHANICY ZAJMUJĄCY SIĘ NAPRAWĄ TEGO TYPU ZAWIESZEŃ BYLI DOBRZE POINFORMOWANI ORAZ MIELI PEWNOŚĆ, IŻ TO, CO ROBIĄ, JEST ZGODNE ZE SZTUKĄ. W NINIEJSZYM ARTYKULE ZAWARTE SĄ PORADY I WSKAZÓWKI DOTYCZĄCE PRACY Z ZAWIESZENIAMI PNEUMATYCZNYMI

Miechy pneumatyczne

Po montażu miecha należy zawsze sprawdzić, czy dolne mocowanie i pin ustalający zostały prawidłowo osadzone i zablokowane. Zyskamy wówczas pewność, że miech nie skrzywił się podczas montażu, co doprowadziłoby do jego złamania lub wyłamania z mocowań.



Przewód powietrza musi zostać prawidłowo zablokowany i właściwie poprowadzony. W przypadku niektórych miechów (np. do BMW F07, F11), jeśli montażysta podczas instalacji nie poprowadzi przewodu powietrznego przez odpowiednie wycięcie, nastąpi jego zakleszczenie nad górnym mocowaniem. Zakleszczony przewód uniemożliwi wówczas spuszczenie powietrza z miecha.

Po wymianie miecha nie wolno opuszczać pojazdu całkowicie bez wsparcia podnośnika. Winno się go najpierw opuścić do poziomu, na jakim znajduje się podczas normalnej eksploatacji, a następnie uruchomić silnik i/lub za-

inicjować pompowanie miechów. Pozwoli to prawidłowo napompować miechy i zapewni właściwe ich ułożenie. Pojazd można opuścić całkowicie dopiero po wstępnym napompowaniu i sprawdzeniu miechów.



Dobłą praktyką przy okazji wymiany miecha lub miechów jest sprawdzenie stanu amortyzatorów, ponieważ to one, a nie sprężyny, są odpowiedzialne za tłumienie drgań. Jeśli siła tłumiąca amortyzatora nie będzie wystarczająca, jego zadanie będzie musiał częściowo przejąć miech pneumatyczny. Ze względu na swoją budowę nie jest on przystosowany do takiej roli i wówczas często dochodzi do wyłamania jego dolnego mocowania.

Kolumny pneumatyczne

Przy podłączaniu przewodu powietrza do kolumny marki Arnott prawie nigdy nie zachodzi potrzeba odkręcenia czy dokręcenia złączki. Jeśli jednak będzie to konieczne należy pamiętać, iż maksymalny moment dokręcania złącza Voss wynosi 2 Nm. W przypadku przyłożenia większej

siły zachodzi ryzyko uszkodzenia (przekręcenia) gwintu w obudowie, a w efekcie – nieszczelności takiego połączenia.



Po montażu kolumny lub innego podzespołu pneumatyki wyposażonego w połączenia elektryczne należy sprawdzić stan połączeń i styków. Luźne złącza lub przetarte przewody często generują kody błędów.

Górne nakrętki mocujące kolumny należy zawsze dokręcać zgodnie z zaleceniami producenta pojazdu. Co do zasady, nie



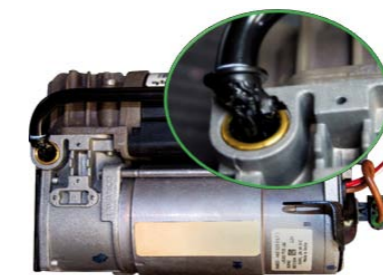
zaleca się tu stosowania narzędzi pneumatycznych. W przypadku zbyt mocnego dokręcania może dojść do uszkodzenia gwintu lub nawet zerwania śrub.

Arnott zawsze dostarcza kolumny pneumatyczne z nowymi śrubami i nakrętkami mocującymi. Należy ich użyć, aby zapewnić odpowiednie i łatwe zamocowanie podzespołów.

Kompresory

Awaria lub spalenie kompresora jest prawie zawsze skutkiem, a nie przyczyną innych uszkodzeń w układzie. Podczas wymiany sprężarki należy bezwzględnie sprawdzić cały układ pod kątem nieszczelności i ewentualnych uszkodzeń. Ustalenie, czy kompresor uległ spaleniu, jest zazwyczaj łatwe. Unosi się wówczas charakterystyczny zapach spalenizny, odbarwia się naklejka na obudowie, a przewody powietrzne często ulegają nadtopieniu. Ważne jest wówczas, aby przed wymianą sprężarki na nową

znaleźć przyczynę uszkodzenia starej. Zaniechanie tej czynności może w krótkim czasie doprowadzić do uszkodzenia wymianianego podzespołu.



Przy wymianie sprężarki należy również wymienić przełącznik i sprawdzić filtr. Przełącznik służy do włączania i wyłączenia kompresora po otrzymaniu sygnału ze sterownika zawieszenia. Zużyty przełącznik może „sklejać się” w pozycji włączonej, co prowadzi do przegrzewania, a w końcu – spalenia nowego kompresora.

Kompresor zasysa powietrze z otoczenia przez filtr powietrza. Jeśli dojdzie

do awarii sprężarki na skutek działania wody lub brudu, bardzo możliwe że filtr zostanie zanieczyszczony. Pozostawienie go spowoduje, że nowy kompresor w dalszym ciągu będzie zasysał zanieczyszczone powietrze.

Po wymianie kompresora należy sprawdzić stan przewodów dolotowych. Przewody te często parcieją i odłamują się ze sprężarki. Może wówczas dojść do zasysania wody i brudu, a w konsekwencji – awarii sprężarki.



Nie wolno też zapominać o wiązce elektrycznej kompresora, która może ulec uszkodzeniu na skutek wibracji.

FOT. ARNOTT

TITAN

TITAN GT1 PRO C-3 5W-30

- w porównaniu do standardowych olejów 5W-30 zmniejsza zużycie paliwa do 1,7%
- po rozruchu jest błyskawicznie rozprowadzany po niezbędnych elementach silnika
- chroni systemy oczyszczania spalin
- jest szeroko stosowany w pojazdach niemieckich marek Mercedes, VW czy BMW

90 lat

doświadczenia

FOT. ARNOTT