

Sécurité / préparation

Pour votre sécurité, il est fortement recommandé de porter des lunettes de protection, des gants et des protège-oreille. La pression dans un système de suspension pneumatique peut aller jusqu'à 18 bars ! Vérifiez que la pression a été libérée et que l'alimentation électrique du compresseur est déconnectée avant le démontage des flexibles d'air et des composants.

Il est important de connaître toutes les mesures de sécurité nécessaires lors de l'installation d'un nouveau composant de suspension pneumatique. Cela comprend le levage et l'immobilisation appropriés du véhicule (et de toute énergie stockée) pour éviter les blessures ou les dommages.

Vérification visuelle

Si une voiture tombe de plus de 2,5 cm du jour au lendemain, il y a une fuite dans le système. La détection de fuite ne nécessite en général qu'un jet d'eau et du savon. Si la voiture est plus basse dans un coin, ou la voiture n'est pas de niveau, cela peut également être dû à un bloc de soupape défectueux.



Un compresseur brûlé peut être confirmé par l'odeur et /ou la couleur du corps métallique.

Les étiquettes de couleur marron sur le compresseur sont également des indicateurs faciles à repérer.

Dépressuriser le système

La dépressurisation du système peut être effectuée soit au niveau du compresseur, soit du côté du soufflet d'air. Ne jamais complètement retirer le raccord d'air d'un coup, mais le retirer lentement pour relâcher la pression. En fonction du constructeur et du modèle de véhicule, un outil de diagnostic peut être nécessaire pour activer les solénoïdes pour dépressuriser les soufflets d'air. Dans un tel cas, vous trouverez un connecteur sur le ressort pneumatique.

Mode Jack

Vérifiez si la voiture dispose d'un « mode jack » spécial. S'il y en a un, utilisez-le pour empêcher l'extraction de l'air du soufflet lors du levage de la voiture. Sinon, la voiture peut être surélevée sans mesure préventive. Certains systèmes reconnaissent même automatiquement que la voiture est surélevée et conservent la quantité de pression souhaitée dans les ressorts pneumatiques.



Problèmes d'inflation

Ne jamais abaisser complètement la voiture avec le dispositif de levage lorsque le système de suspension pneumatique est toujours dépressurisé. Le ressort pneumatique pourrait se déployer incorrectement et la bague de sertissage se détacher. En outre, un compresseur vieillissant ne serait pas forcément capable de produire suffisamment de pression pour soulever la voiture de 0. Le relais pourrait être endommagé ou,

dans le pire des cas, le compresseur pourrait griller dans sa tentative de pressuriser le système jusqu'au niveau opérationnel.

Deuxièmement, les ressorts pneumatiques doivent être montés de la manière dont ils sont sortis de la boîte. Ne les étirez pas et ne les pré-pressurisez pas pour faciliter l'installation. Pendant l'inflation, ils pourraient se déplier incorrectement et être endommagé.

Serrage du connecteur VOSS

Les connecteurs VOSS n'ont généralement pas besoin d'être serrés. L'ignorer pourrait endommager le fil qui peut provoquer une fuite d'air. Respectez les spécifications de torque des fabricants à tout moment. Trop serrer peut entraîner un fil endommagé ou cassé.

Ne vous contentez pas de remplacer, trouvez la cause première.

Remplacez toujours le relais lors du montage d'un nouveau compresseur. Il est probable que l'ancien relais soit devenu «collant», ce qui fait que le (nouveau) compresseur pompe à air. Cela risquerait de griller un autre compresseur.

Rappelez-vous qu'un compresseur n'est généralement pas la cause réelle du dysfonctionnement d'un système de suspension pneumatique, mais plutôt la conséquence d'une fuite dans une autre partie du système. Par conséquent, il est crucial de faire le bon diagnostic. Vérifiez que toutes les conduites, connexions et ressorts pneumatiques ne fuient pas après la réparation du compresseur.



Jambes de suspension et amortisseurs

Inspecter de manière critique le fonctionnement de la jambe de suspension pneumatique ou l'amortisseur, et les fuites d'huile lors du remplacement d'un ressort pneumatique qui fuit : L'huile détériore le caoutchouc du soufflet d'air et réduit considérablement la durée de vie de la pièce. Deuxièmement, si l'amortisseur ne remplit plus correctement sa tâche, le ressort pneumatique encaisse les chocs et sera rapidement endommagé.

Outils de diagnostic et mises à jour logicielles

Après le test, assurez-vous qu'aucun code d'erreur n'est entré à nouveau dans le système. Il est recommandé de vérifier les paramètres du capteur de hauteur avec un outil de diagnostic et d'ajuster si nécessaire. Cela garantit l'exactitude de la hauteur à chaque coin permettant au système de répondre correctement aux entrées lors de la conduite. De plus, effectuez un alignement des roues lorsque l'amortisseur ou la jambe de force est remplacé(e).

TOUJOURS effectuer une mise à jour du logiciel du concessionnaire si c'est écrit dans le manuel d'installation. Sans cela, le compresseur ne fonctionnerait pas comme il se doit. En conséquence, cela pourrait entraîner un dysfonctionnement ou griller le compresseur.



Ces informations vous sont fournies par Arnott - Air Suspension Products. Avec plus de 30 ans d'expérience en ingénierie, conception et fabrication de composants de suspensions pneumatiques de haute qualité pour le marché secondaire, Arnott est l'expert technique en matière de systèmes de suspension pneumatique. Les produits Arnott sont fabriqués avec des composants OE de haute qualité offrant une forme, une fonction et un ajustement parfaits. Chaque produit est largement testé dans nos installations américaines et européennes, et personnalisé pour s'adapter à la marque et au modèle du véhicule avant d'être produit.