

En tant que spécialiste de la suspension pneumatique sur le marché de deuxième main, Arnott tient à s'assurer que tous les installateurs se sentent en confiance et sont bien informés lorsqu'ils effectuent une réparation de suspension pneumatique. Dans cet article, quelques précieux trucs et astuces sont mis en avant par catégorie de produit.

Ressorts pneumatiques

Après avoir installé un ressort pneumatique, assurez-vous toujours de vérifier deux fois que le piston inférieur est monté correctement et placé/engagé sur ses axes/verrous de montage. Sinon, le piston inférieur peut casser, ou le ressort pneumatique peut être délogé de son emplacement.



Assurez-vous que la canalisation pneumatique est correctement placée et acheminée. Un montage incorrect de la canalisation pneumatique peut entraîner son coincement entre le ressort pneumatique et des composants du châssis (par ex. le passage de roue intérieur), ce qui rend impossible de dégonfler le ressort pneumatique via la canalisation pneumatique.

Gonflez toujours le ressort pneumatique pendant que le véhicule est soutenu. Si ce point est négligé, le poids du véhicule sera inégalement réparti. Par conséquent, le ressort pneumatique peut se tordre pendant la procédure de gonflage. Cela exerce une contrainte tellement forte sur le manchon pneumatique que cela peut tirer le manchon hors de la bague de sertissage.



Lors du remplacement d'un ressort pneumatique, assurez-vous de toujours vérifier soigneusement aussi l'amortisseur. Soyez conscient du fait que l'amortisseur se charge de l'amortissement et pas le ressort pneumatique. Lorsque la force d'amortissement de l'amortisseur n'est plus suffisante, le ressort pneumatique doit absorber plus les impacts, ce pourquoi il n'est pas conçu. Cela peut fissurer ou casser le piston inférieur.

Jambes de force pneumatiques

Lors du montage de la canalisation pneumatique sur une pièce Arnott, il n'est presque jamais nécessaire de déposer ou de serrer la fixation. Si elle est déposée, Arnott recommande de serrer la fixation Voss à maximum 2 Nm. Lorsqu'un plus grand couple est utilisé, cela peut endommager le filetage de vis, ce qui entraînerait une fuite d'air du ressort pneumatique au niveau de la fixation.



Après le montage, vérifiez si le câblage/les connecteurs sont correctement positionnés. Un montage incorrect ou des raccords desserrés peuvent entraîner des codes de panne.

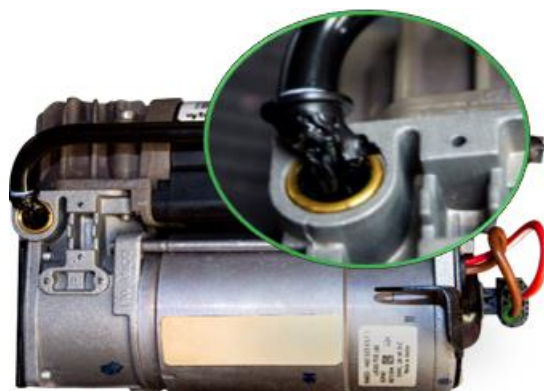
Serrez les boulons supérieurs avec précaution et conformément aux spécifications du constructeur. En général, Arnott ne recommande pas l'utilisation d'outils pneumatiques pour ce faire. Trop serrer les boulons peut endommager le filetage, ou il peut même casser.



Arnott livre ses jambes de force pneumatiques avec les bons écrous et boulons de montage. Veuillez les utiliser pour rendre le montage facile et aisé.

Compresseurs

Un compresseur qui a brûlé ou surchauffé est souvent un dégât consécutif, ce qui rend crucial de vérifier l'absence de fuites potentielles dans le système de suspension pneumatique. Habituellement, il est facile de reconnaître si un compresseur est défectueux car il a brûlé/surchauffé, parce qu'il sent le brûlé, que les étiquettes du compresseur sont devenues jaunes à cause de la chaleur intense et que souvent les canalisations/connecteurs ont également partiellement fondu. Si c'est le cas, ne vous contentez pas de monter un compresseur neuf, mais assurez-vous de trouver l'origine du problème. Sinon, le compresseur neuf va probablement être défectueux également en un rien de temps.



Lorsque vous remplacez un compresseur, remplacez toujours aussi le relais et vérifiez ou remplacez le filtre à air. Le compresseur est mis en marche ou à l'arrêt grâce à un relais contrôlé par l'unité de commande électronique (ECU). Le relais peut rester bloqué, ce qui fait que le compresseur pompe continuellement de l'air. Cela peut éventuellement entraîner un compresseur brûlé. Le compresseur aspire et ventile l'air à travers son filtre à air. Si l'ancien compresseur est tombé en panne à cause de l'eau et/ou de la saleté à l'intérieur, il est probable que le filtre à air soit contaminé. Si seul le compresseur est remplacé dans un tel cas, le compresseur neuf va aspirer l'eau/les débris existants.

Après avoir remplacé le compresseur, vérifiez toujours l'état des flexibles d'entrée et d'admission. Un flexible d'admission peut sécher et devenir poreux, ce qui entraîne une fuite, et/ou il peut se détacher du compresseur. Dans les deux cas, cela entraîne la présence d'eau et de saleté à l'intérieur du compresseur, ce qui cause sa panne. Si le problème n'est pas remarqué, cela va également endommager le compresseur neuf, qui ne sera pas réparable.



N'oubliez pas de vérifier la gaine isolante du câblage du compresseur, pour voir si des fils sont cassés ou fissurés. Un compresseur peut vibrer quand il fonctionne et entraîner l'usure du câblage.

Ces informations vous sont fournies par Arnott - Air Suspension Products. Avec plus de 30 ans d'expérience dans l'ingénierie, la conception et la fabrication de composants de suspension pneumatique 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, un ajustement et une fonction exacts. Chaque produit est testé de manière approfondie dans nos installations américaines et européennes et réglé sur mesure pour s'adapter à la marque et au modèle spécifiques du véhicule avant d'être produit.