

Bezpieczeństwo/przygotowanie

Dla własnego bezpieczeństwa zaleca się stosowanie okularów ochronnych, rękawic oraz środków ochrony uszu. Ciśnienie w układzie zawieszenia pneumatycznego może dochodzić do 18 barów! Przed odłączeniem przewodów powietrza i innych komponentów należy upewnić się, że układ nie jest pod ciśnieniem, a kompresor jest odłączony od zasilania.

W celu uniknięcia obrażeń osób i uszkodzenia pojazdu, należy również zwrócić uwagę na wszelkie konieczne środki bezpieczeństwa podczas montażu elementów zawieszenia pneumatycznego. Są to między innymi właściwe unieruchomienie pojazdu oraz odłączenie źródeł zasilania.

Ocena wzrokowa

Jeśli samochód opuści się przez noc o ok. 2,5 cm należy przyjąć, że w układzie jest nieszczelność. Zwykle do wykrycia jej źródła wystarczy spryskanie komponentów wodą z mydłem. Jeśli opada tylko jedno koło/strona lub poziomowanie jest błędne, powodem może być uszkodzony blok zaworowy.

Objawami spalania kompresora jest zapach spalenizny i/lub odbarwienie metalowej obudowy. Charakterystyczne jest również brązowawe zabarwienie naklejki na kompresorze.



Rozprężanie układu

Układ zawieszenia pneumatycznego można rozprężyć z poziomu sprężarki albo miecha. Złączkę przewodu powietrznego należy odkręcać powoli, tak aby umożliwić łagodne spuszczenie powietrza. W zależności od marki i modelu pojazdu, nad którym pracujemy, do rozprężenia układu może się okazać konieczne użycie testera diagnostycznego. Miechy które wymagają testera posiadają charakterystyczne złącza elektryczne na miechach.

Tryb podnośnika

Należy sprawdzić, czy pojazd posiada tak zwany „tryb podnośnika” (ang. „jack mode”). Jeśli tak, należy go aktywować przed podniesieniem pojazdu. Jeśli nie, pojazd może być podniesiony bez uruchamiania dodatkowych zabezpieczeń. Niektóre systemy automatycznie wykrywają, że samochód jest podnoszony na podnośniku i utrzymują ciśnienie w miechach.



Błędy montażowe

Nigdy nie należy w pełni opuszczać pojazdu bez wcześniejszego napompowania miechów. Po serwisie samochód należy opuścić do poziomu fabrycznego, uruchomić silnik na ok. 2 minuty, a dopiero potem powoli opuścić pojazd całkowicie.

Nienapompowany rękaw miecha może ułożyć się nieodpowiednio lub wygiąć, a w niektórych przypadkach wysunąć się spod opaski zaciskowej. Dodatkowo,

kompresor może nie być w stanie unieść pojazdu z poziomu podłoża. Podczas długotrwałej pracy sprężarki, może dojść do uszkodzenia przełącznika, a w najgorszym razie kompresor może ulec spaleni podczas długotrwałego unoszenia pojazdu.

Należy bezwzględnie zwrócić uwagę na to, aby miechy były montowane w takim stanie rozciągnięcia w jakim były wyciągnięte z opakowania. W żadnym razie nie należy ich rozciągać lub pompować, aby ułatwić instalację. Aby dopasować dolne i górne mocowanie miecha należy operować wahaczem, podnośnikiem lub użyć dodatkowego lewarka ręcznego.

Dokręcanie złączki VOSS

Złączki VOSS zwykle nie wymagają dokręcania. Próba ich dokręcania z momentem wyższym niż zalecany może doprowadzić do zniszczenia gwintu w obudowie miecha i nieszczelność. Taki miech będzie przeważnie niezdatny do użycia. Konieczne jest przestrzeganie momentów dokręcania zalecanych przez producentów.

Nie wymieniaj zanim nie poznasz przyczyny problemu

Przy wymianie sprężarki należy zawsze wymienić przełącznik. Stary przełącznik może „sklejać się” w pozycji włączonej co doprowadzi do przegrzania i spalenia nowego kompresora.

Uszkodzony kompresor nie jest zwykle powodem, ale skutkiem większej nieszczelności w układzie zawieszenia pneumatycznego. Dlatego właściwa diagnoza jest warunkiem koniecznym wykonania skutecznej naprawy. Sprawdź szczelność przewodów, połączeń oraz miechów po instalacji nowej sprężarki.



Kolumny pneumatyczne i amortyzatory

Podczas wymiany miechów należy zawsze sprawdzić amortyzatory pod kątem wycieków oleju. Olej powoduje degradację gumy i znacząco skraca żywotność miecha. Poza tym, jeśli amortyzator, którego zadaniem jest przyjęcie uderzenia podczas najazdu na nierówność czy wjazdu w dziurę, jest niesprawny, jego zadanie przejmuje częściowo miech, który w takim przypadku może zostać szybko uszkodzony.

Testery diagnostyczne i aktualizacje oprogramowania

Po wykonaniu jazdy testowej, należy sprawdzić pojazd pod kątem komunikatów błędów. Zaleca się również sprawdzenie testerem parametrów czujnika poziomu i ich ewentualną korektę. Zapewni to ustawienie pojazdu na właściwej wysokości i odpowiednią reakcję podczas jazdy. Dodatkowo powinno się przeprowadzić korektę zbieżności po wymianie kolumny pneumatycznej lub amortyzatora.

Należy ZAWSZE zaktualizować oprogramowanie, jeśli nakazuje to instrukcja montażu kompresora. Zaniedbanie tego kroku może spowodować, iż sprężarka będzie pracowała niewłaściwie lub wcale. Może to również doprowadzić do jej spalenia.

Autorem powyższych informacji jest firma Arnott – Air Suspension Products. Arnott to ponad 30 lat doświadczenia w projektowaniu i produkcji wysokiej jakości podzespołów zawieszenia pneumatycznego na niezależny rynek części zamiennych. Produkty Arnott są wytwarzane z wykorzystaniem najwyższej jakości komponentów OE zapewniających odpowiednie dopasowanie i funkcjonalność. Każdy produkt jest dokładnie testowany w zakładach w USA i Europie, a jego parametry dostrajane w taki sposób, aby spełniały wymagania konkretnych modeli pojazdów.
