

Porady i triki

Montaż miechów pneumatycznych



BARTOSZ SIERADZKI

CEEU AREA MANGAER
ARNOTT

UKŁADY ZAWIESZENIA PNEUMATYCZNEGO MOGĄ BYĆ ZBUDOWANE Z RÓŻNYCH ELEMENTÓW I WYSTĘPUJĄ W WIELU KONFIGURACJACH. NA RYNKU DOSTĘPNYCH JEST KILKA ZESTAWIENÍ KOLUMN PNEUMATYCZNYCH, AMORTYZATORÓW I SPRĘŻYN POWIETRZNYCH

Jako lider w dziedzinie zamiennych układów zawieszenia pneumatycznego firma Arnott stara się zapewnić mechanikom możliwie dużo wiedzy, tak aby pracując z produktami firmy, czuli się komfortowo i pewnie podczas ich montażu. Poniższy tekst zawiera kilka cennych porad i trików dotyczących instalacji sprężyn zawieszenia powietrznego.

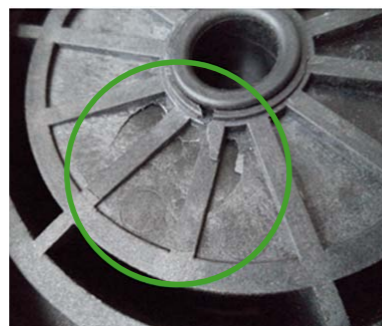
Miechy powietrzne

Podczas montażu nowej sprężyny powietrznej zawsze sprawdź, czy dolny tłok jest prawidłowo zamocowany (ustalony)



i odpowiednio zablokowany. W przeciwnym razie może on ulec uszkodzeniu albo miech zostanie wybity ze swojego docelowego położenia.

W przypadku niektórych miechów upewnij się też, czy górny tłok jest właściwie zamocowany przez pin ustalający. Złe zamocowanie sprawi, że napompowana poduszka będzie napierała na pin w nieodpowiednim punkcie i doprowadzi do pęknięcia górnego mocowania miecha. Taki miech będzie przepuszczał powietrze.

**Złączka voss**

Złączki voss są jednorazowe! Próba ponownego wkręcenia złączki może łatwo doprowadzić do uszkodzenia gumowej uszczelki i wycieków powietrza. W razie konieczności wkręcenia czy dokręcenia złączki należy to robić z maksymalnym momentem 2 Nm. Przyłożenie większego momentu może uszkodzić gwint wewnętrzny w miechu i doprowadzić do nieszczelności.

**Przewody powietrzne**

Przed zamontowaniem przewodu sprawdź go pod kątem ewentualnych uszkodzeń czy przecięć, gdyż mogą być one przyczyną późniejszego braku szczelności. W razie potrzeby użyj odpowiedniego narzędzia do odcięcia uszkodzonej czy nierównej kocówki lub segmentu przewodu. Przewód trzeba dokładnie i do końca wcisnąć w złączkę voss, następnie lekko pociągnąć w celu uszczelnienia go w gnieździe.

Po zamocowaniu przewodu w miechu sprawdź jego przebieg, aby uniknąć zgięć i załamania. W niektórych przypadkach przewód należy przeprowadzić przez odpowiednie wycięcie (oczko) w obudowie miecha. Jeśli tego nie zrobimy, przewód podczas pompowania zostanie zakleszczony



czyony między miechem a górną powierzchnią styku bez możliwości spuszczenia powietrza z miecha.

Napętnianie miechów pneumatycznych powietrzem

Miechy należy montować w takim stanie, w jakim zostały dostarczone w opakowaniu. Rozciąganie czy wstępne napętnianie powietrzem przed montażem nie ułatwia zadania, może natomiast dopro-



FOT. ARNOTT

tychmiast opuszczać pojazdu bez wsparcia podnośnika. W przeciwnym razie dochodzi do nierównomiernego rozłożenia masy, co może spowodować wygięcie miecha na skutek nadmiernych obciążeń bocznych, a w konsekwencji – wysunięcie się rękawa spod opaski zaciskowej.



Uwaga! Są to ogólne zalecenia dotyczące miechów. Należy zawsze sprawdzić procedurę montażu konkretnego, aktualnie montowanego miecha.

Kroki końcowe i testowanie układu

Podczas wymiany miechów należy między innymi zwrócić uwagę na dwie

wadzić do uszkodzenia podzespołu na skutek jego wygięcia podczas docelowego napętniania powietrzem.

Po wymianie miecha nie wolno natychmiast opuszczać pojazdu bez wsparcia podnośnika. W przeciwnym razie dochodzi do nierównomiernego rozłożenia masy, co może spowodować wygięcie miecha na skutek nadmiernych obciążeń bocznych, a w konsekwencji – wysunięcie się rękawa spod opaski zaciskowej.

sprawy. Po pierwsze – jeśli wymieniamy tylko zużyty miech, sprawdźmy też stan amortyzatorów pod kątem zużycia i wycieków. Siła tłumiąca zużytego amortyzatora jest wyraźnie niższa, a to oznacza dodatkowe obciążenia sprężyny powietrznej, do jakich nie została zaprojektowana. Może to doprowadzić do jej przedwczesnego zużycia i konieczności powtórzenia naprawy po niedługim czasie. Po drugie – jeśli miech jest montowany na amortyzatorze, z którego wycieka olej, nastąpi szybka degradacja gumy w nowym miechu, co zdecydowanie skróci jego żywotność.

Niezauważony przez dłuższy czas wyciek z miecha będzie miał negatywny wpływ na kompresor. Każda nieszczelność w układzie powoduje nadmierną pracę sprężarki i w konsekwencji – jej przegrzanie. Ogranicza to wówczas możliwość wytworzenia odpowiedniego ciśnienia oraz podniesienia pojazdu do żądanej wysokości lub trwa to zdecydowanie dłużej.

Większość narzędzi diagnostycznych daje możliwość przeprowadzenia testów kompresora lub sprawdzenia jego maksymalnego wydatku. Umożliwia to ustalenie kondycji, w jakiej znajduje się kompresor, i zależnie od jej wyniku – podjęcia decyzji o wymianie podzespołu na nowy.



Alternators, Starters & Parts



Postaw na **PEWNA**
regenerację - wszystkie
produkty **2 lata gwarancji**





as-pl.com

FOT. ARNOTT