

Přídavné vzduchové pérování zadní osy bezpečnostní pokyny, návod k obsluze

Tento návod k obsluze tvoří nedílnou součást systému pneumatického pérování. Před uvedením zařízení do provozu si ho pečlivě prostudujte a respektujte veškeré pokyny a bezpečnostní instrukce. Nerespektování těchto pokynů může vést k úrazům osob a/nebo poškození zařízení či vozidla. Tento návod je třeba uschovat pro další použití a předat ho spolu se zařízením.

- Obsluha musí při veškerých pohybech dbát na to, aby neohrozila sebe ani další osoby.
- Používání sněhových řetězů ve spojení s pneumatickým pérováním nebylo ověřeno. Při používání sněhových řetězů je třeba zajistit dostatečný prostor pod karosérií.
- Vadný pneumatický systém nebo nesprávně nastavený tlak vzduchu může způsobit poškození vozidla a nákladu. Může tím rovněž dojít k podstatnému zhoršení jízdních vlastností. Proto je třeba nechat vadné systémy ihned prověřit a dodržovat správný tlak vzduchu.
- Nastavení tlaku vzduchu v systému pneumatického pérování se smí provádět pouze u stojícího vozidla.
- V případě prázdného vozidla v kombinaci s natlakovaným vzduchovým pérováním zadní nápravy může za tmy dojít k situaci, že vozovka nebude dostatečně osvětlena.
- Mějte laskavě na vědomí, že při delší odstávce vozidla je možný jeho pokles.
- Při používání přívěsu je třeba věnovat pozornost výšce spojovací koule. Při zcela naloženém vozidlu by tato výška měla činit obvykle 350 až 420 mm. Pokud bude pneumatické pérování zadní nápravy u zcela naloženého vozidla natlakováno, může být spojovací koule tak vysoko, že se přívěs bude svojí zadní částí dotýkat země.
- Toto zařízení je nutno výhradně používat je jako pérování u nákladních automobilů. Žádné jiné využití není přípustné.
- Pokud by se jednalo o vozidlo se zvětšením rozchodu, potom je třeba dbát bezpodmínečně na to, aby tento rozchod byl při případné výměně kol opět zachován. Zvětšení rozchodu je možno dosáhnout distančními podložkami a/nebo ráfky se změněnou hloubkou zálisu kola. Kromě toho je třeba dbát na to, aby byly používány vždy správné šrouby kol. Pozor: Může se stát, že u jednotlivých náprav budou použity šrouby odlišné délky. Tyto se nesmí v žádném případě zaměnit.

Popis systému

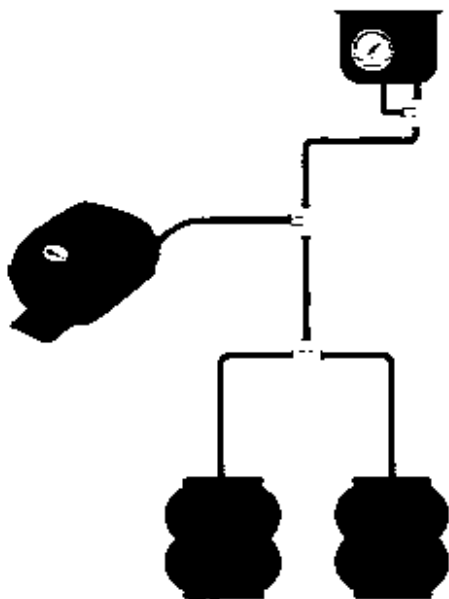
U dodatečného pneumatického pérování se používají vzduchové vaky, které se dodatečně namontují na stávající původní pérování přední a/nebo zadní nápravy. V případě tohoto systému se jedná o zařízení se 2 vaky. To znamená, že jeden příslušný vzduchový vak se namontuje na levou stranu nápravy a druhý na pravou. Díky přídavného pneumatického pérování Goldschmitt dosáhnete zvednutí vozidla o několik centimetrů.

Přídavné pneumatické pérování Goldschmitt můžete obdržet jako 1-okruhový nebo 2-okruhový systém. U 2-okruhového systému je možno oba vzduchové vaky řídit nezávisle na sobě. K tomu máte možnost volby mezi elektrickou a pneumatickou ovládací jednotkou (str. 6/7).

!

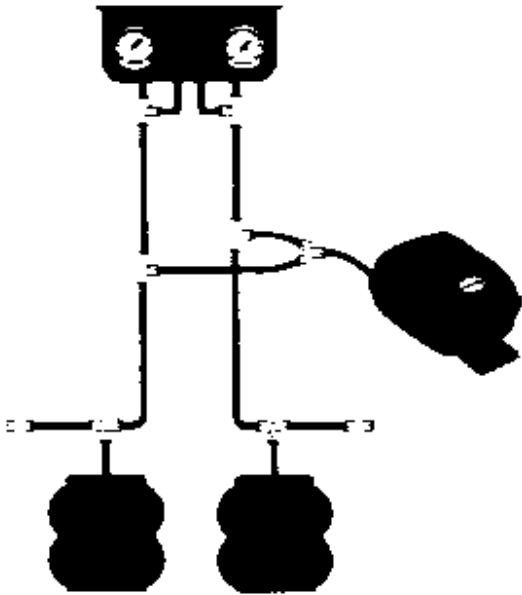
Dbejte na to, aby nikdy nedošlo k přetížení vozidla. Vlivem přetížení může dojít k poškození pneumatického pérovacího systému nebo vozidla. Pokud si nejste jisti, zda je vozidlo přetíženo, měli byste ho nechat zvážit.

1 – okruhový systém



Veškerá zařízení dodatečného pneumatického pérování se sériově dodávají jako tzv. 1 – okruhové systémy. Oba vzduchové vaky jsou vzájemně propojeny a plněny tlakovým vzduchem pomocí společného vedení. Tlak vzduchu lze odečíst na společném manometru pro oba vaky, který je umístěn v kabině řidiče. Tento systém je optimální všechna vozidla, pokud mají stejně zatížená kola nápravy. Nelze ovšem vyrovnávat boční rozdíly výšky.

2 – okruhový systém



Vozidla s rozdílným zatížením kol mohou stát nakřivo. Potom má smysl oddělit oba pneumatické okruhy a natlakovat je zvlášť. Ke kontrole je třeba dvojitý manometr. Pokud budou vzduchové vaky plněny tlakovým vzduchem odděleně, hovoří se v takovém případě o 2 – okruhovém systému. Všechny 1 – okruhové systémy lze převést na 2 – okruhový provoz.

Elektrické ovládání

Přídavné pneumatické pérování s elektrickou ovládací jednotkou

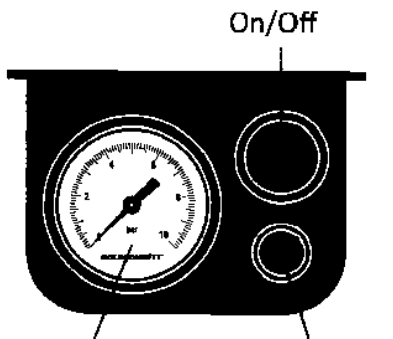
Popis funkce

U elektrického 1 – okruhového systému dojde stiskem tlačítka „On/Off“ k naplnění obou vzduchových vaků z jednoho kompresoru. Na manometru je možno odečíst skutečný tlak v systému. V případě přetlaku je možno vypustit vzduch ze systému pomocí odvzdušňovacího knoflíku. U 1 – okruhového systému je toto možné pouze z obou vzduchových vaků zároveň. To znamená, že není možno vyrovnat výškový rozdíl jednotlivých stran vozidla.

U elektrického 2 – okruhového systému můžete regulovat tlak vzduchu v obou vacích odděleně. K tomu je nutná dvojitá ovládací jednotka v kabině řidiče. Na ní se nachází ovládací tlačítka „On/Off“ umístěné uprostřed mezi dvěma manometry. Pokud se stiskne, budou se oba vzduchové vaky plnit stejnoměrně tlakovým vzduchem. Pokud bude lehčí strana vozidla vykazovat nadměrnou výšku nad vozovkou, je třeba z ní vypustit vzduch stiskem odvzdušňovacího knoflíku tak, aby došlo k vyrovnání výšky na pravé i na levé straně a vozidlo tak stálo vodorovně. Nastavení tlakového rozdílu je nutné jen při první instalaci nebo při různém rozložení nákladu. Dodržujte laskavě minimální a maximální pracovní tlak.

Jednoduchá ovládací jednotka řidiče

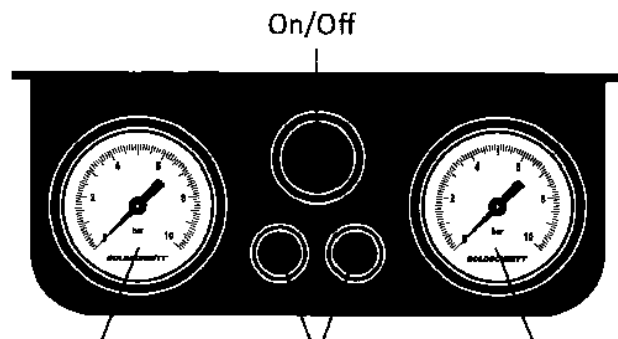
(1 – okruhový elektrický systém)



Manometr Odvzdušňovací knoflík

Zdvojená ovládací jednotka řidiče

(2 – okruhový elektrický systém)



Manometr Odvzdušňovací knoflík Manometr

!!!!!!

Pracovní tlak v zařízení činí 1 až 6 bar podle typu vozidla (určeno při montáži). Tento rozsah pneumatického tlaku je nutno během jízdy dodržovat, protože jak zvýšení, tak snížení nad a pod maximální a minimální hodnotu může nepříznivě působit na jízdní vlastnosti.

Nerespektováním správného tlaku vzduchu může dojít k poškození vozidla nebo pneumatického odpružení.

!!!!!!

Nouzové naplnění

V případě výpadku zásobování tlakovým vzduchem je možno s vozidlem jet maximální rychlostí 60 km/hod za předpokladu opatrné jízdy, protože normální pérování vozidla zůstává zcela funkční. Aby se předešlo většímu poškození přídatného systému pneumatického pérování a bylo možno dále využívat jeho příznivých vlastností, mělo by se toto přídatné pneumatické odpružení naplnit z externího kompresoru (např. u čerpací stanice nebo v servisní dílně) na pracovní tlak. Tomuto postupu se říká nouzové naplnění.

Nouzové naplnění přídatného pneumatického pérování s elektrickým ovládním		Nouzové naplnění přídatného pneumatického pérování s pneumatickým ovládním
Entlüftungsstift = odvzdušňovací kolík Rändelmutter = rýhovaná matice Befüllventil = plnicí ventil	<p>K nouzovému naplnění vyjměte ovládací jednotku řidiče. Nyní pouze otáčejte rýhovanou maticí na ovládací jednotce řidiče směrem dolů. Dejte pozor na to, aby nevypadl odvzdušňovací kolík při odšroubování matice.</p> <p>Vytáhněte plnicí ventil směrem dozadu z plechu a naplňte systém pneumatického pérování tlakovým vzduchem z externího kompresoru. Dbejte na to, aby tlak vzduchu zůstal v povoleném rozmezí pracovního tlaku (viz str. 6).</p> <p>Po zašroubování rýhované matice je zařízení opět provozuschopné (odvzdušňovací kolík se musí po zašroubování lehce pohybovat ve vodítku). Vadné díly je ale třeba co nejrychleji opravit či vyměnit.</p>	<p>Pneumatické řízení přídatného pneumatického pérování probíhá pomocí zásoby tlakového vzduchu, která je udržována konstantní pomocí tlakového spínače. Pokud dojde k poklesu tlaku v systému, je možno tento pokles doplnit do zásobníku tlakového vzduchu pomocí externího kompresoru a ventilu nouzového naplnění. Tím můžete pneumatické pérování i nadále obvyklým způsobem obsluhovat, pokud je tlak vzduchu v zásobníku dostatečný.</p> <p>Umístění ventilu nouzového naplnění se zvolí individuálně v montážní dílně. Může se umístit na boční zástěrky, pod sedadlo řidiče, nebo do motorového prostoru. Informujte se laskavě ve Vašem montážním závodě.</p> <p>Dbejte na to, aby tlak vzduchu zůstal v povoleném rozmezí pracovního tlaku. Po naplnění je zařízení opět provozuschopné. Vadné díly je ale třeba co nejrychleji opravit či vyměnit.</p>

Ošetřování a údržba

Ošetřování a údržba pneumatického systému

Toto zařízení je v podstatě bezúdržbové. Avšak aby se vyloučilo jakékoliv poškození vzduchových vaků, je důležité podrobit příslušné vzduchové vaky během pravidelných servisních intervalů vozidla vizuální kontrole. Přitom by se měla věnovat pozornost hlavně usazeným materiálům na vacích a správnému nastavení jízdní výšky. Kromě toho doporučujeme opatřit kovové součásti systému každý rok novou vrstvou ochranného vosku.

Zkřehnutí

Jako u všech pružných dílů na bázi gumy, dochází i u vzduchových vaků ke zkřehnutí. Tento proces je zcela normální, neboť probíhá odpařování změkčovadel v umělé hmotě. Pokud k tomu dojde, vede to k tvorbě trhlinek v krycí vrstvě vaku. Toto zkřehnutí bude probíhat zvýšenou měrou v případě, kdy je pneumatické pérování provozováno při nesprávném pracovním tlaku.

Ztráta vzduchu / netěsnost

O netěsném systému pneumatického pérování hovoříme tehdy, pokud dojde v průběhu 24 hodin bez změny zatížení k poklesu tlaku o více než 0,5 bar. To se pozná tak, že pokud se po odstávce trvající 24 hodin zapne zapalování vozidla, tak bude kompresor trvale běžet déle než 15 vteřin. Pokud tomu tak je, měla by se vzduchová potrubí a vaky nechat zkontrolovat u autorizovaného partnera firmy Goldschmitt. Netěsnosti vedou k častému zapínání kompresoru, neboť tento musí stále doplňovat uniklý tlak. V takovém případě se musí systém ihned zkontrolovat, aby nedošlo k jeho poškození.

!!!

Mezi povolené čisticí prostředky patří např. mýdlový roztok, metanol, etanol a izopropylalkohol. Mezi zakázané čisticí prostředky patří veškerá organická rozpouštědla, otevřený plamen, brusné prostředky a tlakové parní čističe. Veškerou údržbu a opravy si nechte vždy provést odborníkem v autorizované opravě firmy Goldschmitt. Rádi Vám zprostředkujeme kontakt s naším partnerem ve Vašem blízkém okolí či s naším technickým střediskem Goldschmitt. !!!

GOLDSCHMITT techmobile AG

**zastoupení pro Českou republiku J.M.Trade s.r.o.
a autorizovaná dílna**

Camping City

Severní XI/1

141 00 Praha 4 – Spořilov

tel.

241 482 054, mobil 733 536 502

e-mail: pilote@pilote.cz

www.pilote.cz