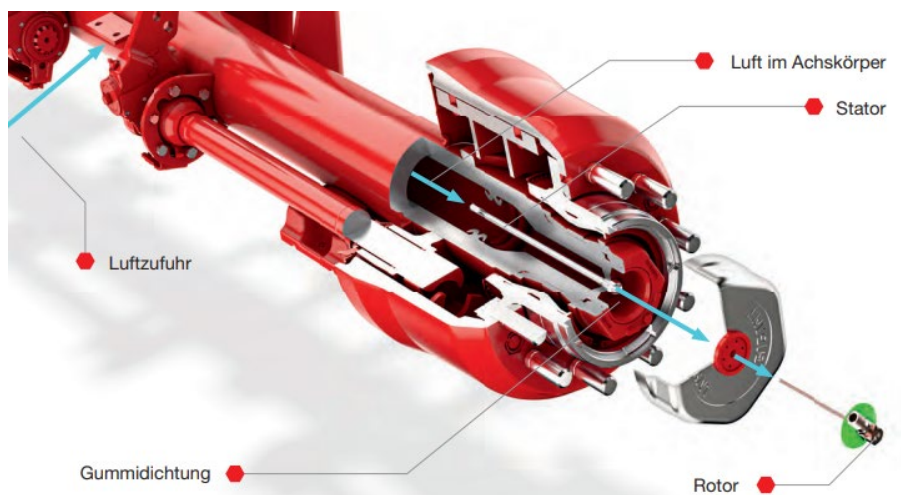


GIGANT STEADY PRESSURE (GSP)

Installation-, Wartungs- und Reparaturanweisung

Allgemein

GIGANT hat sein Produktportfolio um GSP (GIGANT Steady Pressure) – Reifenfüllsystem erweitert. Werkseitig ist das System mit dem Luftanschluss am Achskörper und Stator vormontiert. Die Rotoren werden separat mitgeliefert.



Kundenseitig muss die Luftversorgung, Anbringung der Kontrollbox/-einheit, Montage der Rotoren, der Warnleuchte (ab 3. Quartal 2024 optional) im Sichtbereich des Fahrers (z.B. Rückspiegel), Verbindungskabel (ab dem 3. Quartal 2024) von der Kontrolleinheit zur EBS-Anlage und Anschluss der Reifenschläuche vom Rotor zum Reifenventil noch vorgenommen werden.

Ausführung bis zum 3. Quartal 2024



Kontrollbox

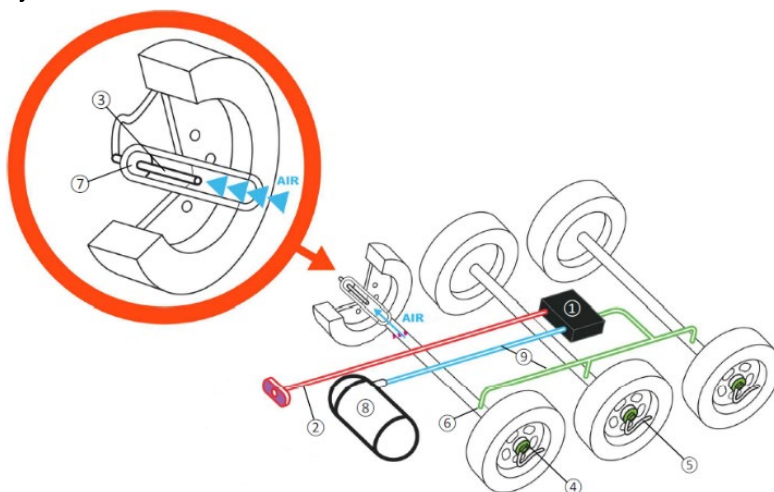


Warnleuchte



Reifenschläuche

Systemaufbau:



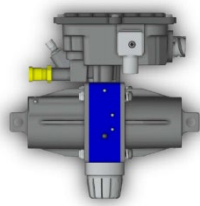
Bestandteile:

- ① Kontrollbox
- ② Warnleuchte
- ③ Stator
- ④ Rotor
- ⑤ Reifenschlauch
- ⑥ Achseinlass¹
- ⑦ Press-Plug²
- ⑧ Luftversorgung*
- ⑨ Luftleitung*

¹ Verwendete Komponenten sind abhängig vom Achstyp

² Press-Plug bei hohlem Achskörper

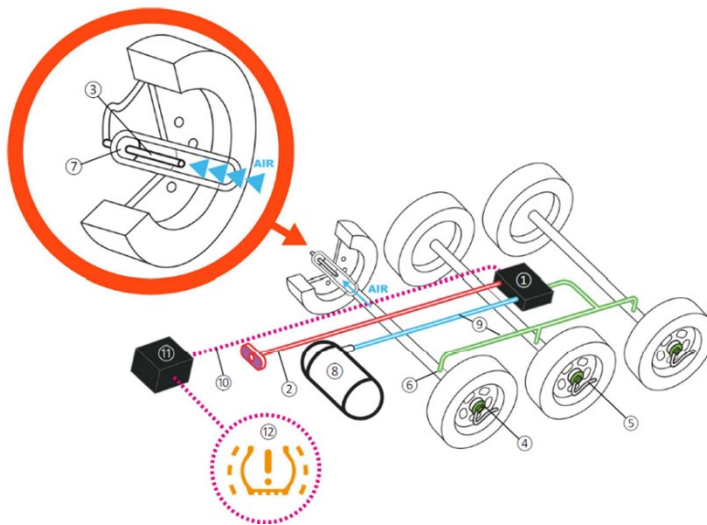
* Komponenten sind nicht Bestandteil des Lieferumfangs

Ausführung ab dem 3. Quartal 2024KontrolleinheitVerbindungskabel
(Beispielabbildung)

Reifenschläuche



Optional: Warnleuchte

Systemaufbau:**Bestandteile:**

- ① Kontrolleinheit
- ② Warnleuchte (optional)
- ③ Stator
- ④ Rotor
- ⑤ Reifenschlauch
- ⑥ Achseinlass/Zugentlastung³
- ⑦ Press-Stopfen¹
- ⑧ Luftversorgung*
- ⑨ Luftleitung*
- ⑩ Verbindungskabel²
- ⑪ EBS-Einheit*
- ⑫ Anzeige Amateurenbrett*

¹ Press-Stopfen bei hohlem Achskörper² Verbindungskabel gemäß Hersteller der EBS-Anlage³ Verwendete Komponenten sind abhängig vom Achstyp

* Komponenten sind nicht Bestandteil des Lieferumfangs

Diese technische Mitteilung ist eine Ergänzung zum ALL IN ONE Wartungs- und Reparaturheft (Ausgabe 4 | 01.2021 | 703018009). Die aufgeführten Hinweise hinsichtlich Sicherheit, vorbereitende Tätigkeiten usw. sind zwingend auf dieses Dokument anzuwenden.

Die Montage des GSP muss durch geschultes Fachpersonal vorgenommen werden. Nur unter Beachtung der hier aufgeführten Montage-, Wartungs- und Reparaturinformationen kann eine reibungslose Funktion und optimale Lebensdauer des GSP gewährleistet werden.

Befolgen Sie die Sicherheitshinweise und Anweisungen, um Sach- und Personenschäden zu vermeiden!

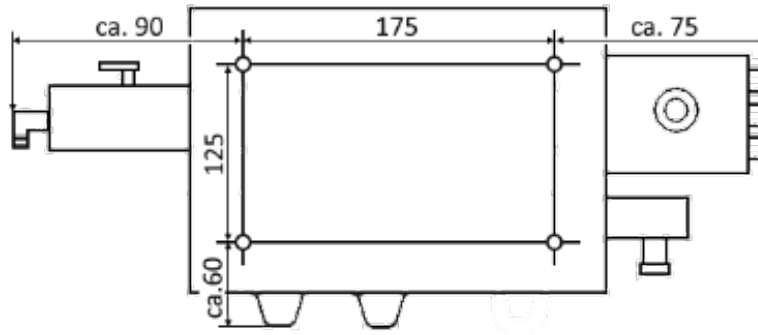
- **Kontrollbox**  : **Bevor am System gearbeitet wird, muss der Absperrhan geschlossen und die Luft über das Überdruckventil an der Kontrollbox abgelassen werden.**
- **Kontrolleinheit**  : **Bevor am System gearbeitet wird, muss die Stromversorgung unterbrochen und die Luft über den Prüfanschluss der Kontrolleinheit abgelassen werden.**
- ADR-Richtlinien müssen für ADR-Fahrzeuge bei der Verkabelung beachtet werden.
- Bei der De-/Montage des Reifens sind zwingend die vorgegebenen Schritte der Reparaturanweisung zu beachten.
- Ausgangsdruck von min. 6 bar ist für die Funktion des Systems notwendig.
- Der Arbeitsbereich liegt zwischen dem Ausgangsdruck (min. 6 bar) und 10 bar.
- Während des Pumpvorgangs wird überschüssige Luft über die Gummiauslässe (darf nicht eingedrückt sein) bei der Kontrollbox, bzw. Schalldämpfer (Kontrolleinheit) freigesetzt.
- Ein falsch eingestellter Druck kann im schlimmsten Fall zu einem Reifenausfall führen.
- Sofern nicht anders angegeben, ist der Druck von 9,2 bar an der Kontrollbox voreingestellt.
- Komponenten des GSP dürfen nicht lackiert werden!
- Vor Fahrtbeginn muss der Fahrer die Systemkomponenten auf Beschädigungen prüfen und sich vergewissern, das bei Kontrollbox, der Absperrhan auf der Stellung Durchfluss (offen) ist.

Installationsanweisung vormontierte Achse am Fahrzeug

1. Das System ist drucklos zu machen und die Stromversorgung zu unterbrechen.
2. Montage Kontrollbox/-einheit
 - 2.1. Kontrollbox bis 3. Quartal 2024



- Die Kontrollbox an einem geschützten gut zugänglichen Ort am Chassis befestigen.
- Befestigungslöcher $\varnothing 9 \text{ mm}$ bohren, entgraten und Korrosionsschutz auftragen



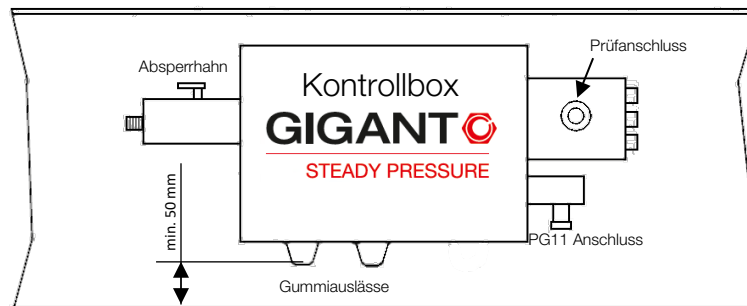
- Befestigungsmaterial ist Bestandteil des Lieferumfangs

 SW 13 25 Nm

- ! Zwischen dem Gummiauslass unten an der Kontrollbox und dem Chassis muss ein Mindestabstand von 50 mm bestehen.
- ! Der Gummiluftauslass darf nicht eingedrückt sein.
- ! Bei der Positionierung der Kontrollbox im Chassis ist auf genügend Freiraum für eine beschädigungslose Verlegung der Luftleitungen, sowie Öffnen des Deckels zu achten.

ACHTUNG: Absperrhahn an der Kontrollbox schließen!

Beispielabbildung: Kontrollbox an Quervertraverse

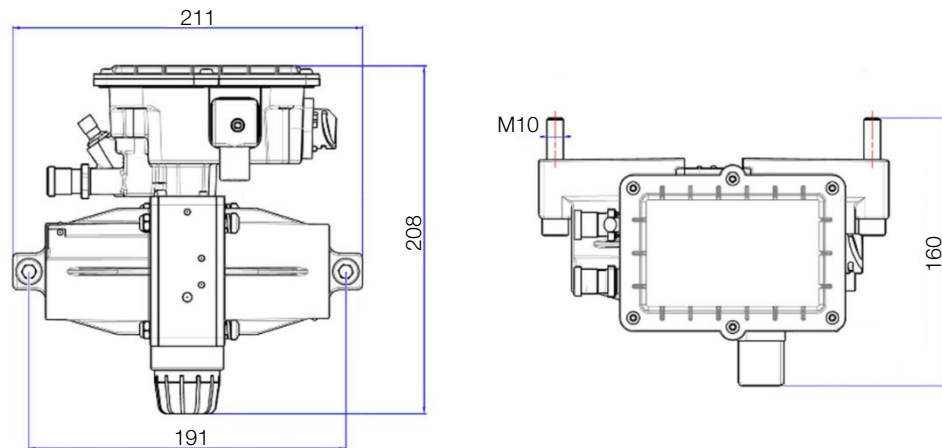


- 2.2. Kontrolleinheit ab 3. Quartal 2024

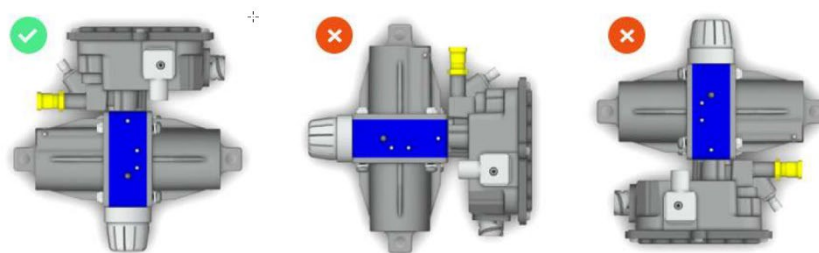


Hinweis: Das Verbindungskabel von der Kontrolleinheit zur EBS-Einheit ist nicht Bestandteil des GSP und muss entsprechend des EBS-Moduls des Herstellers unter Typabgabe separat bei GIGANT bestellt werden. Beachten Sie beim Standort der Kontrolleinheit die Länge des Verbindungskabels unter Berücksichtigung der geschützten Lage im Chassis.

- Die Kontrolleinheit an einem geschützten gut zugänglichen Ort am Chassis befestigen.
- Befestigungslöcher $\varnothing 11 \text{ mm}$ gemäß Abbildung bohren, entgraten und Korrosionsschutz auftragen.



Hinweis: Auf korrekte Ausrichtung der Kontrolleinheit achten!



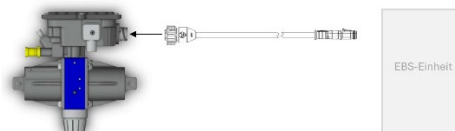
- Kontrolleinheit am Chassis anschrauben. Befestigungsmaterial ist Bestandteil des Lieferumfangs

 SW 17 32 Nm

2.2.1 Montage Verbindungskabel (Kontrolleinheit mit EBS-Einheit)

- Installation Verbindungskabel an Kontrolleinheit

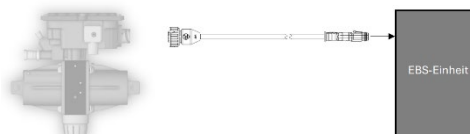
Beispielabbildung:



- Verbinden Sie das Verbindungskabel mit der Kontrolleinheit durch ein kräftiges zusammendrücken unter Beachtung, dass die Zentriernut des Verbindungssteckers auf den Steckverbinder der Kontrolleinheit ausgerichtet ist.
- Sichern Sie die Verbindung durch handfestes Drehen des Bajonettverschlusses und prüfen die Verbindung.
- Verlegen Sie das Verbindungskabel geschützt im Chassis zur EBS-Einheit.

- Installation Verbindungskabel an der EBS-Einheit

Beispielabbildung:



- Verbinden und prüfen Sie den Anschluss des Verbindungskabel gemäß Herstellerangaben der EBS-Einheit.

3. Luftleitungen (8 x 1/2/3 mm PA12-Schlauch) vom Versorgungstank zur Kontrollbox/-einheit und von der Kontrollbox/-einheit zu den Achsen verlegen.

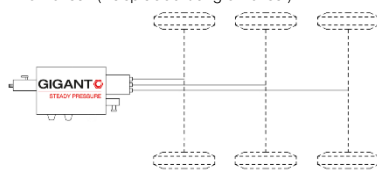
- Vor der Montage ist am Achskörper die Transportsicherung des Luftanschlusses zu entfernen.

- ! Die Luftleitungen ($\varnothing$ 8 x 1/2/3 PA12 – Schlauch ist nicht Bestandteil des Lieferumfangs) sind so zu verlegen, dass es weder zu Knicken, Scheuerstellen bzw. sonstigen Beschädigungen kommt.
- ! Bei der Schnittstelle Chassis zur Achse ist der Fahrhöhenbereich (max. Ein- und Ausfederung) bei der Leitungsverlegung zu beachten.

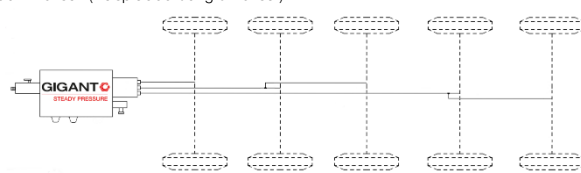
- Hinweis:**
- Von der Kontrollbox gehen drei Luftanschlüsse (Kontrolleinheit 2 Luftanschlüsse) für die Achsen ab. Bei mehr als zwei Achsen bei der Kontrolleinheit bzw. 3 Achsen am Fahrzeug sind die weiteren Achsen jeweils einzeln von einer der zwei/drei Anschlüsse abzunehmen.
 - Nicht belegte Luftanschlüsse müssen mit Blindstopfen verschlossen werden.

Anschlusschema Starrachse:

1 – 3 Achsen (Beispielabbildung 3 Achser)

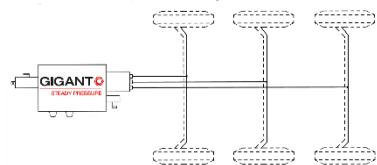


ab 4 Achsen (Beispielabbildung 5 Achser)

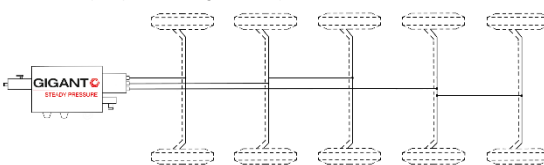


Anschlusschema Nachlaufenkachse

1 – 3 Achsen (Beispielabbildung 3 Achser)

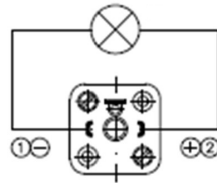


ab 4 Achsen (Beispielabbildung 5 Achser)



4. Warnleuchte (Option bei Kontrolleinheit) am vorderen Bereich des Chassis im Blickbereich des Fahrers (z.B. Rückspiegels) montieren.

- Befestigungsmaterial (Blechschaube 2,9x16) für die Warnleuchte ist Bestandteil des Lieferumfangs.
- Die Verbindungskabel $\varnothing$ 6 mm und Befestigungsmaterial von der Kontrollbox/-einheit zur Warnleuchte ist nicht Bestandteil des Lieferumfangs. An der Warnleuchte ist ein ca. 500 mm langes 2-adriges Anschlusskabel.
- Ggf. Befestigungslöcher und Durchgangsbohrung für die Stromleitung $\varnothing$ 11mm gemäß dem Trägermaterial für die Warnlampe bohren.
- Warnleuchte entsprechend Schaltplan an den PG11 Anschluss der Kontrollbox anschließen.



- Hinweis:** Ein in der Kontrollbox durch Druckluft betriebener Generator versorgt die Warnleuchte mit Strom. Bei der Kontrolleinheit hingegen, wird die Stromversorgung dafür vom Fahrzeug entnommen.

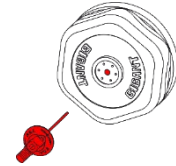
5. Sticker vom Roter-Adapterflansch an der Nabenkappe entfernen, Oberfläche reinigen.



6. Rotor montieren.

- 6.1. Steckröhrchen mit Rotor vorsichtig in den Nabenkappenadapter einsetzen und handfest anziehen.

Achtung: Bei der vormontierten Nabenkappe ist zwingend darauf zu achten, dass das Steckröhrchen in die Öffnung des Stators eingeführt wird! Dabei ist es wichtig einen leichten Widerstand zu spüren, wenn das Steckröhrchen auf den O-Ring im Stator trifft.



- 6.2. Reifenschlauchanschluss des Rotors in Richtung des Ventils ausrichten.

 Empfohlenes Drehmoment: 5 Nm

Achtung: • Rotor nicht zurückdrehen

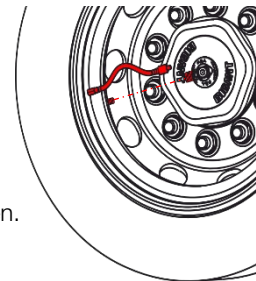
- Sicher stellen, dass kein Spalt zwischen Dichtlippe des Rotors und dem Nabenkappenadapter ist

7. Reifenschläuche vom Rotor zum Ventil des Reifens montieren.

- Schutzkappe vom Luftanschluss des Rotors entfernen
- Luftanschluss Rotor und Ventil in einer Flucht ausrichten

ACHTUNG: Bei der Montage des Reifens ist darauf zu achten, dass das Ventil in Richtung des Luftanschlusses ausgerichtet ist. Ggf. den Rotor leicht nachjustieren!
Rotor nicht zurückdrehen (↺ = ⓧ)!

- Erst wird der Reifenschlauch am Rotor montiert und handfest angezogen.
- Reifenschlauch am Ventil anschließen und handfest anziehen, danach max. eine halbe Umdrehung mit einem Werkzeug nachziehen.



Hinweis: Reifenschlauch so montieren, dass er nicht abknickt, nicht scheuert und die Radmutter nicht verdeckt!

8. Die Installation des GSP ist abgeschlossen und vor Inbetriebnahme ist der Dichtigkeitstest, sowie eine Überprüfung bzw. Anpassung des Einstelldrucks vorzunehmen. Ebenso muss die Funktionsprüfung der ggf. montierten Warnleuchte erfolgen!

Dichtigkeitsprüfung GSP

1. Alle Luftanschlüsse, sowie Verbindungen und den Rotor mittels Seifenwassertest auf Dichtigkeit prüfen.
2. Nach erfolgreicher Dichtigkeitsprüfung den Einstelldruck prüfen bzw. einstellen.

Einstelldruck prüfen bzw. kundenspezifischen Reifendruck einstellen und überprüfen

Kontrollbox bis 3. Quartal 2024



1. Um den voreingestellten Luftdruck von 9,2 bar (entspricht 9 bar Reifendruck ca. 0,2 bar Systemluftverlust) zu überprüfen bzw. gewünschten Reifendruck einzustellen, den Absperrhahn an der Kontrollbox schließen.
2. Deckel vom Prüfanschluss abschrauben (sicher verwahren).
3. Entlüften des Systems über den Prüfanschluss.
4. Abgehende Luftleitungen von der Kontrollbox zu den Achsen lösen.
5. Anschlüsse am Verteiler schließen bzw. überbrücken.
6. Messgerät am Prüfanschluss anschließen.

Gewinde: 8V1

Hinweis: Nur kalibriertes Messgerät verwenden!

7. Absperrhahn öffnen.
8. Nach dem Pumpvorgang, den Druck vom Messgerät ablesen.
 - Druck i.O., weiter mit Schritt 13.
 - Druck einstellen: Deckel der Kontrollbox öffnen.
Hinweis: Der eingestellte Druck muss 0,2 bar über den einzustellenden Reifendruck liegen, um den Öffnungsdruck des Druckventils auszugleichen.
 - **Druck verringern:** Einstellknopf des Drucksicherheitsventils herausziehen und in kleinen Schritten nach links drehen.
 - **Druck erhöhen:** Einstellknopf des Drucksicherheitsventils herausziehen und in kleinen Schritten nach rechts drehen.
9. Die Luft über den Prüfanschluss ablassen (Messgerät vorab demontieren, danach montieren).
10. Vorgang 2 x wiederholen.
11. Drucksicherheitsventil durch Hineindrücken des Einstellknopfs verriegeln.
12. Deckel vorsichtig verschließen und mit den Verriegelungslaschen sichern.
13. Luftdruck erneut kontrollieren. Luftdruck i.O., dann weiter mit Schritt 15, ansonsten die Schritte von Schritt 8 an wiederholen.
14. Vorgang 2 x wiederholen.
15. Messgerät demontieren und Deckel auf das Prüfventil schrauben.
16. Luftleitungen an der Kontrollbox montieren und Dichtigkeitstest durchführen.
17. Das Prüfen bzw. einstellen des Einstelldrucks ist abgeschlossen und die Funktionsprüfung der Warnlampe erfolgt!

Kontrolleinheit ab 3. Quartal 2024



Überprüfung des Einstelldrucks

1. Überprüfung des voreingestellten Luftdruck von 9,2 bar (entspricht 9 bar Reifendruck ca. 0,2 bar Sytemluftverlust)
2. Deckel vom Prüfanschluss abschrauben (sicher verwahren).
3. Messgerät am Prüfanschluss anschließen und Wert ablesen
Gewinde: 8V1
Hinweis: Nur kalibriertes Messgerät verwenden!
4. Messgerät entfernen
5. Luft über den Prüfanschluss ablassen
6. Nach dem Pumpvorgang Messgerät anschließen und Wert ablesen
7. Prüfvorgang noch weitere zweimal wiederholen
8. Messgerät demontieren und Deckel auf das Prüfventil schrauben
9. Das Prüfen des Einstelldrucks ist abgeschlossen

Anpassung des Einstelldrucks auf kundenspezifischen Reifendruck

Hinweis: Der Reifendruck kann nur angepasst werden, wenn das CAN-Reader-Kit vorhanden ist. Dies CAN-Reader-Kit stellen wir in einem Koffer (703031352) inklusive der notwendigen Software zur Verfügung.

Die Anleitung und Support bei Fragen zum Handling des CAN-Reader-Kit und der Software erhalten Sie unter folgenden Link: <https://www.gigant.com/service/download/>

1. Anpassung des voreingestellten Luftdruck von 9,2 bar (entspricht 9 bar Reifendruck ca. 0,2 bar Sytemluftverlust z.B. Rotor) auf den kundenspezifischen Reifendruck (+0,2 bar an der Kontrolleinheit)
2. EBS-Verbindungskabel von der Kontrolleinheit entfernen
3. CAN-Reader mit der Kontrolleinheit (Din 7-Pol. Bajonett-Anschluss)
4. CAN-Reader mit USB-Kabel am Laptop anschließen
5. CAN-Reader an Stromversorgung anschließen
6. CDRS-Software öffnen und Reifendruck in der Software eingeben und an die Kontrollbox senden
Hinweis: Kurzbeschreibung zur Handhabung der Software unter den oben genannten Link
7. Software schließen und Verbindungen zwischen Laptop und Kontrollbox trennen

8. EBS-Verbindungskabel an die Kontrolleinheit wieder anschließen
9. Stromversorgung sicher stellen
10. Deckel vom Prüfanschluss abschrauben (sicher verwahren).
11. Luft über den Prüfanschluss ablassen
12. Messgerät am Prüfanschluss anschließen und Wert ablesen

Gewinde: 8V1

Hinweis: Nur kalibriertes Messgerät verwenden!

13. Messgerät entfernen
14. Luft über den Prüfanschluss ablassen
15. Nach dem Pumpvorgang Messgerät anschließen und Wert ablesen
16. Prüfvorgang noch weitere zweimal wiederholen
17. Messgerät demontieren und Deckel auf das Prüfventil schrauben
18. Die Anpassung und Überprüfung des kundenspezifischen Reifendruck ist abgeschlossen

Funktionsprüfung Warnleuchte

1. GPS unter Luftdruck setzen.
2. Demontage eines Reifenschlauchs am Ventil.
3. An dem demontierten Ende des Reifenschlauchs die Luft ablassen!
4. Blinkt die Warnleuchte, wenn die Pumpe anfängt Luftdruck aufzubauen, ist die Warnlampe betriebsbereit.

Allgemeine Hinweise zum Betrieb des GSP

1. Das GSP – System ist aktiv, sobald ein ausreichender Luftdruck im System von min. 6 bar bis max. 9,8 bar aufgebaut ist.
2. Während des Pumpvorgangs wird überschüssige Luft aus der Kontrollbox/-einheit freigesetzt.
3. Warnleuchte (Optional bei der Kontrolleinheit)
 - **Blinkende Warnleuchte:** Das GSP ist in Betrieb und Luftverlust wird kompensiert.
Warnung:
Wenn das Warnlicht über einen längeren Zeitraum (10min) mit hoher Frequenz blinkt, ist das System möglicherweise nicht in Betrieb und muss überprüft werden!
 - **Leuchtende Warnleuchte:** Bei durchgehend leuchtender Warnlampe, Fahrzeug umgehend stoppen! Ursache für den Luftverlust muss vor der Weiterfahrt behoben werden!
4. Reifenwechsel
 - De-/Montage entsprechend der Beschreibung im Kapitel Reparatur durchführen.
 -

Wartungshinweise

1. Die Wartungsintervalle sind der nachfolgenden Tabelle bzw. der ergänzenden Dokumentation des Fahrzeugherstellers zu entnehmen.

Hinweis:

Die Anzahl der Wartungsintervalle muss erhöht werden, wenn extreme Betriebsbedingungen in Bezug auf Wetter und Gelände herrschen.

2. Die Sicherheitsinformationen sind zu beachten!

	Sicht-/Funktionsprüfung	Wartungsintervall
Rotor	Sichtprüfung	Vor Fahrtbeginn
Reifenschlauch	Sichtprüfung	Vor Fahrtbeginn

	Sicht-/Funktionsprüfung	Wartungsintervall
Absperrhahn offen (nur Kontrollbox)	Sichtprüfung	Vor Fahrtbeginn
Einstelldruck prüfen	Funktionsprüfung	6 Monate nach Installation, anschließend Jährlich
Warnleuchte prüfen (Option Kontrolleinheit)	Funktionsprüfung	Jährlich
Luftanschlüsse, Radnabendeckel (grün) usw. auf Leckage prüfen (Seifenwassertest)	Funktionsprüfung	Jährlich
Elektrische und Luftleitungen auf Beschädigung prüfen	Sichtprüfung	Jährlich

3. Funktionsprüfungen sind im Kapitel Installation beschrieben.

Reparaturhinweise

- Sicherheitsinformationen sind zu beachten!
- Die Luftversorgung zum System GSP am Absperrhahn der Kontrollbox unterbrechen!

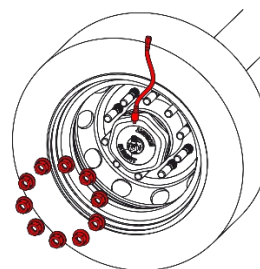
De-/Montage des Reifens

Demontage des Reifens

1. Reifenschlauch vom Rotor und Ventil lösen und sicher ablegen.
2. Reifen demontieren.

Montage des Reifens

1. Reifen montieren.
2. Reifenschlauch montieren -> Siehe Montage Reifenschlauch.



De-/Montage des Reifenschlauchs

Demontage des Reifenschlauchs

1. Reifenschlauch vom Rotor und Ventil des Reifens demontieren.

Montage des Reifenschlauchs

1. Fluchtende Ausrichtung Luftanschluss vom Rotor zum Reifenventil prüfen, ggf. korrigieren.

Hinweis: Rotor nicht zurück drehen (↺ = ⓧ)!

2. Gewindeanschlüsse am Rotor, Reifenventil und Reifenschlauchs reinigen.
3. Reifenschlauch am Ventil montieren.

Funktionsprüfung Reifenschlauch: Das rotorseitig integrierte Ventil des Reifenschlauchs nach unten drücken, an diesem Punkt sollte Luft entweichen.

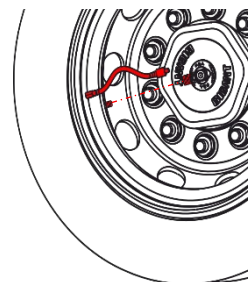
4. Reifenschlauch am Rotor nur von Hand montieren und anziehen.

Hinweis: Reifenschlauch neben der Radmutter entlangführen, scheuern vermeiden und nicht über den Reifen hinausschauen lassen!

5. Nachdem der Reifenschlauch richtig positioniert ist, erst handfest anziehen und dann eine halbe Umdrehung weiter mit einem Werkzeug anziehen.

🔧 SW 11

6. Reifenschlauch auf Undichtigkeiten prüfen!

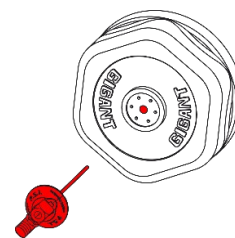


De-/Montage des Rotors

Demontage des Rotors

1. Reifenschlauch vom Rotor abschrauben.
2. Rotor vom Nabenkappenadapter abdrehen und vorsichtig herausziehen.

⚠ SW 16



Montage des Rotors

1. Nabenkappenadapter reinigen.
2. Steckröhrchen mit Rotor vorsichtig in den Nabenkappenadapter einsetzen und handfest anziehen.

Achtung: Bei der vormontierter Nabenkappe ist zwingend darauf zu achten, dass das Steckröhrchen in die Öffnung des Stators eingeführt wird! Dabei ist es wichtig einen leichten Widerstand zu spüren, wenn das Steckröhrchen auf den O-Ring im Stator trifft.

3. Reifenschlauchanschluss des Rotors in Richtung des Ventils ausrichten.

🔧 Empfohlenes Drehmoment: 6 Nm

Achtung: Rotor nicht zurück drehen!

4. Korrekte Montage überprüfen!

De-/Montage der Nabenkappe

Demontage der Nabenkappe

1. Reifenschlauch vom Rotor abschrauben.
2. Rotor demontieren.
Achtung: Rotor von Hand vorsichtig und gerade abziehen, ohne das Steckröhrchen des Rotors zu verkanten!

3. Nabenkappe demontieren.

⚠ SW 120 / 160 / 170

4. O-Ring von der Nabeneinheit nehmen und entsorgen.

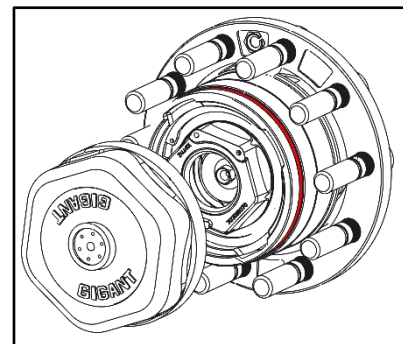
Montage der Nabenkappe

1. Neuen O-Ring leicht fetten und auf der Nabeneinheit platzieren.
2. Nabenkappe soweit schieben, bis man sie von Hand aufdrehen kann

Hinweis: Um die Nabenkappe leicht aufsetzen zu können, die Nabenkappe erst leicht gegen den Uhrzeigersinn drehen, bis das Gewinde fasst und dann handfest anziehen.

3. Nabenkappe gemäß vorgegeben Anzugsmoment ALL IN ONE Wartungs- und Reparaturheft anziehen.

Achtung: O-Ring darf nach dem Anziehen nicht raus gequetscht sein!

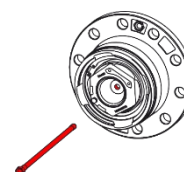


De-/Montage des Stators

Demontage des Stators

1. Reifenschlauch und Nabenkappe mit Rotor demontieren.
2. Stator demontieren.

⚠ SW 16



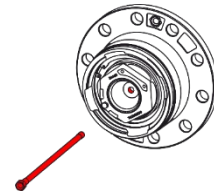
Montage des Stators

1. Einschrauböffnung im Achsstummel reinigen.
2. Stator auf Verschmutzungen bzw. Beschädigungen des Filters prüfen.
3. Stator von Hand eindrehen, bis die Mikroverkapselung auf dem Gewinde greift.

Hinweis: Gewinde des Stators mit PTFE-Dichtband bei einem demontierten Stator vor der Montage abdichten.

4. Stator mit vorgegebenem Anzugsmoment anziehen.

 SW 16 40 Nm $\pm$ 5 Nm

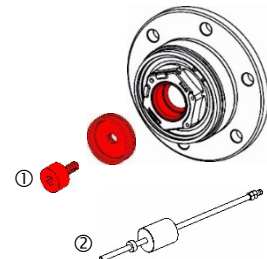


De-/Montage des Press-Plug

Demontage des Press-Plug

Hinweis: Für die Demontage des Press-Plug benötigen den Press-Plug-Remover-Adapter ① und Gleithammer ②, den wir Ihnen in einem Koffer (703031354) anbieten.

1. Reifenschlauch und Nabenkappe mit Rotor demontieren.
2. Stator demontieren.
3. Press-Plug-Remover-Adapter ① in den Press-Plug einschrauben
4. Gleithammer ② am Press-Plug-Remover-Adapter anschrauben und Press-Plug herausschlagen und entsorgen
5. Sitz des Press-Plug im Achsstummel reinigen, ggf. Grate und Klebereste entfernen und abschließend fettfrei reinigen.



Montage des Press-Plug

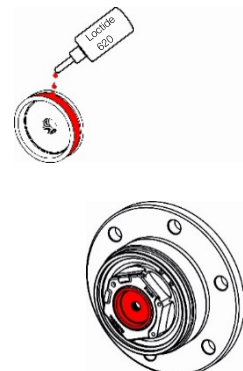
1. Neuen Press-Plug fettfrei reinigen an der umlaufenden Fläche des O-Ring
2. Fügeklebstoff Loctide 620 auftragen

Hinweis: Innerhalb von 10 Minuten nach dem Auftragen des Fügeklebstoffs den Pressplug komplett montiert haben, um eine sicher zu stellen, dass die Verbindung richtig aushärtet.

3. Press-Plug von Hand in den Achsstummel gerade einsetzen
4. Press-Plug mit einem Eintreibwerkzeug (Minø 40 bis max. Außenø 44mm) und einem Kunststoffhammer (max. 2kg) einschlagen bis der Press-Plug aufsetzt.

Hinweis: Das Geräusch bzw. Gefühl ändert sich eindeutig, wenn der Press-Plug aufliegt.

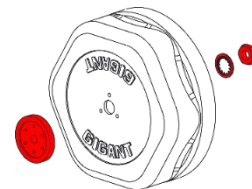
5. Klebereste vom Achsstummel und Eintreibwerkzeug reinigen.
6. Stator montieren
7. Nabenkappe mit Rotor und Reifenschlauch montieren



De-/Montage des Nabenkappenadapters

Demontage des Nabenkappenadapters

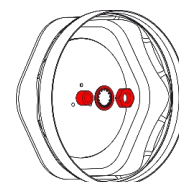
1. Reifenschlauch und Nabenkappe mit Rotor demontieren.
2. Rotor demontieren.
3. Mutter im Inneren der Nabenkappe lösen.
 SW 22
4. Mutter und Sicherungsscheiben demontieren und Nabenkappenadapter entnehmen.



Montage des Nabenkappenadapters

1. Auflagefläche des Nabenkappenadapters reinigen.
2. Nabenkappenadapter einsetzen und im Inneren der Nabenkappe die Sicherungsscheibe und Mutter montieren.
3. Mutter mit vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen.

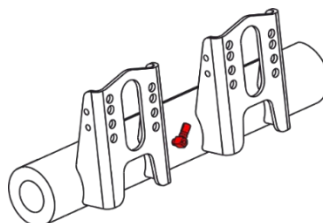
 SW 22 30 Nm $\pm$ 2 Nm



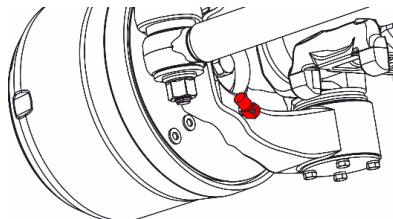
De-/Montage Luftanschluss Achskörper

Position Luftanschluss:

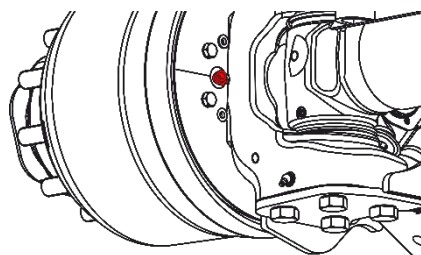
- Starrachse: Achskörper (mittig)



- NL – Achse: Lenkschenkel (unterer Lenkschenkel)



- ZL – Achse: Lenkschenkel (mittig beim Abdeckblech)



De-/Montage Luftanschluss

1. Luftanschluss demontieren.

⌘ SW 12/14

2. Bereich des Luftanschlusses reinigen.
3. Luftanschluss von Hand einsetzen und Gewinde des Luftanschlusses ggf. mit Dichtmaterial (z.B. PTFE-Dichtband) umwickeln!
4. Luftanschluss ausrichten und festziehen.

⌘ SW 12/14 5 Nm

Werkzeuge

Artikel-Nummer	Beschreibung	Abbildung
703031352	CAN-Reader-Kit (im Koffer) - Netzteil - Y-Kabel - USB-Kabel - CAN-READER - USB-Stick mit Software	
703031353	Gleithammerkit für Press Plug - GSP	
703031331	Loctite 620 – 50 ml	—

Fehlerdiagnose

Hinweis: Bei allen Tätigkeiten sind die Sicherheitshinweise zu beachten, um Personen- und Sachschäden zu vermeiden!

Zustand	Mögliche Ursachen	Maßnahmen
Warnleuchte ist eingeschaltet.	- Das System liefert Luft bei der Erstinbetriebnahme. - Das System liefert Luft an einen undichten Reifen. - Das System liefert Luft an eine undichte Systemkomponente - Die Systemverkabelung ist fehlerhaft	- Das System funktioniert fehlerfrei. - Reparieren Sie den Reifen. - Ersetzen Sie die Systemkomponente. - Korrigieren Sie die Systemverkabelung.
Warnleuchte ist eingeschaltet und Luft entweicht vom Rotor.	- Das System liefert Luft an eine undichte Systemkomponente. - Der Rotor ist undicht. - Der O-Ring des Stators ist undicht. - Das Gewinde des Stators ist undicht. - Der Press-Plug ist undicht	- Ersetzen Sie die Systemkomponente. - Ersetzen Sie den Rotor. - Ersetzen Sie den Stator. - Dichten Sie das Gewinde des Stators ab. - Ersetzen Sie den Press-Plug
Luft entweicht vom Rotor.	- Der Rotor ist undicht. - Der O-Ring des Stators ist undicht. - Das Gewinde des Stators ist undicht. - Der Press-Plug ist undicht	- Ersetzen Sie den Rotor. - Ersetzen Sie den Stator. - Dichten Sie das Gewinde des Stators ab. - Ersetzen Sie den Press-Plug
Die Warnleuchte ist während des Systembetriebs ausgeschaltet, obwohl Luft durch die Kontrollbox /-einheit fließt.	- Die Warnleuchte ist außer Betrieb. - Der Generator in der Kontrollbox ist außer Betrieb. - Die Systemverkabelung ist beschädigt/fehlerhaft.	- Warnleuchte prüfen ggf. ersetzen. - Generator in der Kontrollbox prüfen ggf. ersetzen. - Reparieren/Korrigieren Sie die Systemverkabelung.
Reifendruck ist zu niedrig.	- Der Absperrhahn an der Kontrollbox ist geschlossen. - Die Druckeinstellung am System ist zu niedrig.	- Öffnen Sie den Absperrhahn. - Erhöhen Sie den Systemdruck an der Kontrollbox/-einheit.
Reifendruck ist zu hoch.	- Reifen wurde manuell mit zu viel Druck aufgefüllt. - Die Druckeinstellung am System ist zu hoch.	- Reduzieren Sie den Reifendruck. Das System wird den Reifendruck auf den eingestellten Systemdruck anpassen. - Reduzieren Sie den Systemdruck an der Kontrollbox/-einheit.
Der Trailer verliert im Stand Luft.	- Reifenschlauch ist undicht. - Verschraubungen des Reifenschlauchs sind undicht. - Reifen bzw. Reifenventil ist undicht.	- Ersetzen Sie den Reifenschlauch. - Ziehen Sie die Verbindung richtig an. Ersetzen Sie ggf. die Dichtungen. - Säubern oder Ersetzen Sie das Reifenventil bzw. reparieren den Reifen.
Der Reifen füllt sich nur langsam oder keine Luft fließt zum Reifen.	Die Schlauchverbindung zum Reifen ist eventuell zu stark angezogen, wodurch der Luftfluss blockiert ist.	Ziehen Sie die Verbindung richtig an oder ersetzen Sie den Schlauch oder die Dichtung, wenn sie beschädigt ist.

Für Rückfragen steht Ihnen Ihr GIGANT-Team jederzeit zur Verfügung und wünscht gute Fahrt.

Erstellt/Geprüft:

Freigegeben:

2024.08.20	HU	2024.08.20	AK
Datum	Unterschrift	Datum	Unterschrift