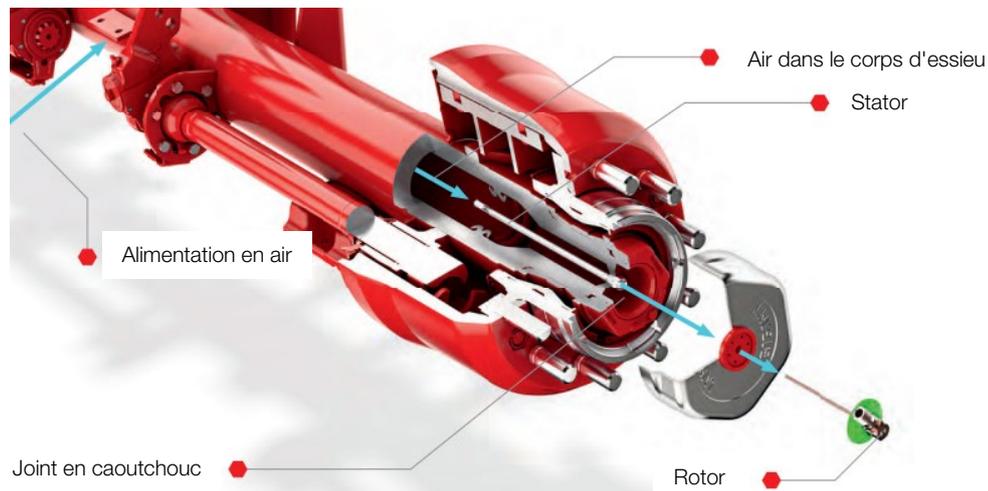


GIGANT STEADY PRESSURE (GSP)

Notice d'installation, de maintenance et de réparation

Généralités

GIGANT a élargi son portefeuille de produits avec GSP (GIGANT Steady Pressure), un système de gonflage de pneus. Le système est prémonté en usine avec le raccord d'air sur le corps d'essieu et le stator. Les rotors sont fournis séparément.



Le client doit encore procéder à l'alimentation en air, à l'installation du boîtier/de l'unité de contrôle, au montage des rotors, du voyant d'avertissement (en option à partir du 3^e trimestre 2024), dans le champ de vision du conducteur (par ex. rétroviseur), et du câble de connexion (à partir du 3^e trimestre 2024), entre l'unité de contrôle et le système EBS, ainsi qu'au raccordement des tuyaux de pneu entre le rotor et la valve du pneu.

Exécution jusqu'à 3^e trimestre 2024



Boîtier de contrôle

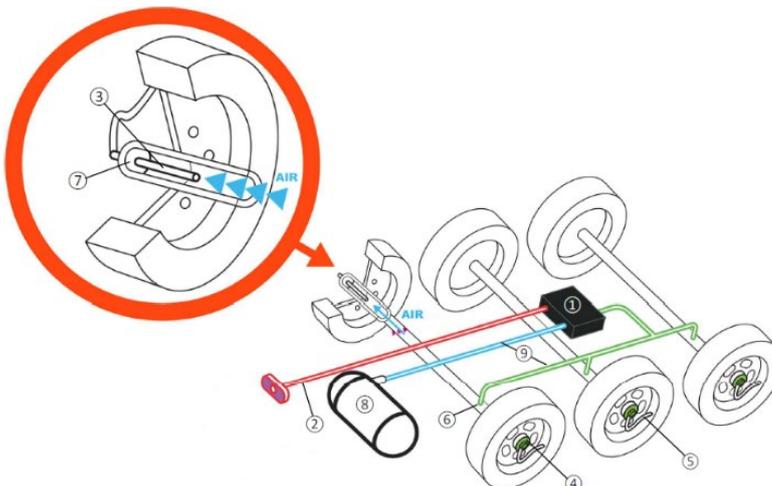


Voyant d'avertissement



Tuyaux de pneu

Architecture du système :



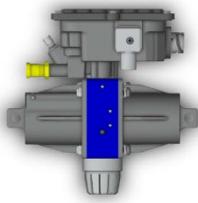
Composants :

- ① Boîtier de contrôle
- ② Voyant d'avertissement
- ③ Stator
- ④ Rotor
- ⑤ Tuyau de pneu
- ⑥ Entrée d'essieu¹
- ⑦ Bouchon à presser²
- ⑧ Alimentation en air*
- ⑨ Conduite d'air*

¹ Les composants utilisés dépendent du type d'essieu.

² Bouchon à presser pour corps d'essieu creux

* Les composants ne font pas partie de la livraison.

Exécution à partir du 3^e trimestre 2024

Unité de contrôle

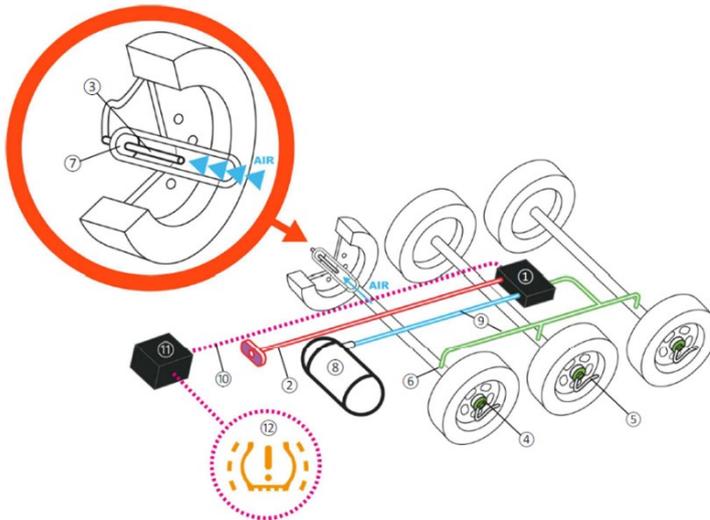
Câble de connexion
(Exemple d'illustration)

Tuyaux de pneu



En option : Voyant d'avertissement

Architecture du système :



Composants :

- ① Unité de contrôle
- ② Voyant d'avertissement (en option)
- ③ Stator
- ④ Rotor
- ⑤ Tuyau de pneu
- ⑥ Entrée d'essieu/décharge de traction³
- ⑦ Bouchon à presser¹
- ⑧ Alimentation en air*
- ⑨ Conduite d'air*
- ⑩ Câble de connexion²
- ⑪ Unité EBS*
- ⑫ Affichage sur le tableau de bord*

¹ Bouchon à presser pour corps d'essieu creux

² Câble de connexion selon le fabricant du système EBS

³ Les composants utilisés dépendent du type d'essieu.

* Les composants ne font pas partie de la livraison.

Cette note technique est un complément au carnet de maintenance et de réparation ALL IN ONE (édition 4 | 01.2021 | 703018009). Les remarques mentionnées concernant la sécurité, les activités préparatoires, etc. doivent impérativement être appliquées à ce document.

Le montage du GSP doit être effectué par un personnel qualifié et formé. Le bon fonctionnement et la durée de vie optimale du GSP ne peuvent être garantis que si les informations de montage, de maintenance et de réparation mentionnées ici sont respectées.

Respectez les consignes de sécurité et les instructions afin d'éviter tout dommage matériel ou corporel !

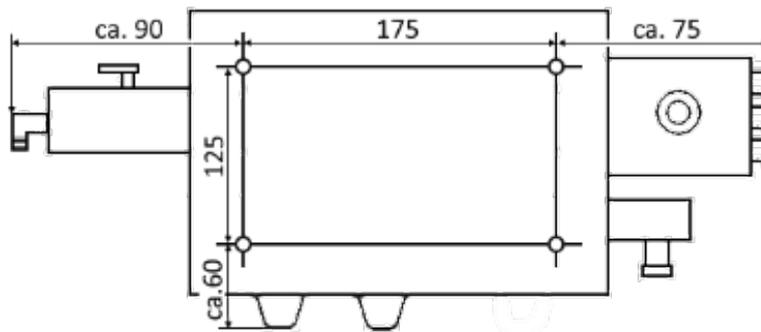
- **Boîtier de contrôle**  : Avant d'intervenir sur le système, fermer le robinet d'arrêt et vider l'air par la soupape de décharge sur le boîtier de contrôle.
- **Unité de contrôle**  : Avant d'intervenir sur le système, couper l'alimentation électrique et vider l'air par la prise de test de l'unité de contrôle.
- Respecter les directives ADR pour le câblage des véhicules ADR.
- Lors du démontage/montage du pneu, il est impératif de respecter les étapes prescrites dans les instructions de réparation.
- Une pression de sortie de 6 bar minimum est nécessaire au bon fonctionnement du système.
- La plage de fonctionnement se situe entre la pression de sortie (min. 6 bar) et 10 bar.
- Pendant le pompage, l'air excédentaire est libéré par les sorties en caoutchouc (qui ne doivent pas être enfoncées) sur le boîtier de contrôle/le silencieux (unité de contrôle).
- Une pression mal réglée peut, dans le pire des cas, entraîner une défaillance du pneu.
- Sauf indication contraire, la pression de 9,2 bar est pré-réglée sur le boîtier de contrôle.
- Ne pas peindre les composants du GPS !
- Avant le départ, le conducteur doit vérifier que les composants du système ne sont pas endommagés et que le robinet d'arrêt du boîtier de contrôle est en position de passage (ouvert).

Instructions d'installation de l'essieu prémonté sur le véhicule

1. Le système doit être mis hors pression et l'alimentation électrique doit être coupée.
2. Montage du boîtier/de l'unité de contrôle
 - 2.1. Boîtier de contrôle jusqu'au 3^e trimestre 2024



- Fixer le boîtier de contrôle au châssis dans un endroit protégé et facilement accessible.
- Percer les trous de fixation $\varnothing 9$ mm, ébarber et appliquer une protection contre la corrosion.



- Le matériel de fixation fait partie de la livraison.

 Clé de 13 25 Nm

- ! Entre la sortie en caoutchouc située en bas du boîtier de contrôle et le châssis, il doit y avoir un espace minimum de 50 mm.
- ! La sortie d'air en caoutchouc ne doit pas être enfoncée.
- ! Lors du positionnement du boîtier de contrôle dans le châssis, veiller à ce qu'il y ait suffisamment d'espace libre pour poser les conduites d'air sans les endommager et pour ouvrir le couvercle.

ATTENTION : Fermer le robinet d'arrêt sur le boîtier de contrôle !

Exemple d'illustration : Boîtier de contrôle sur la traverse

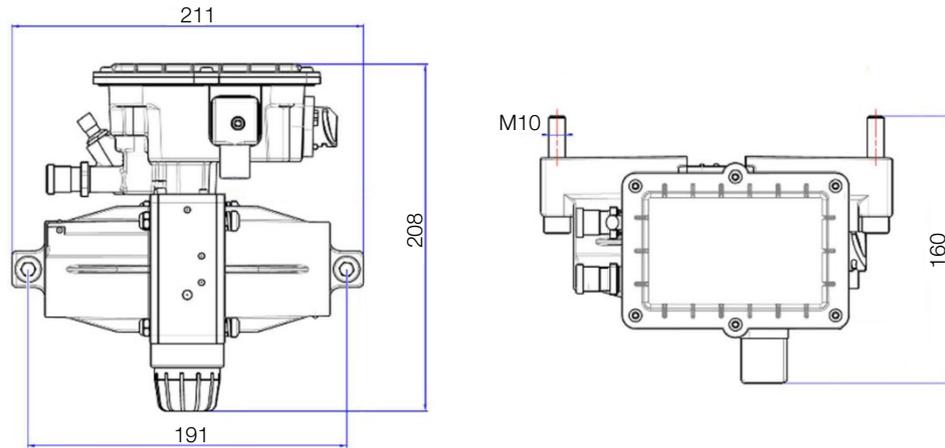


- 2.2. Unité de contrôle à partir du 3^e trimestre 2024

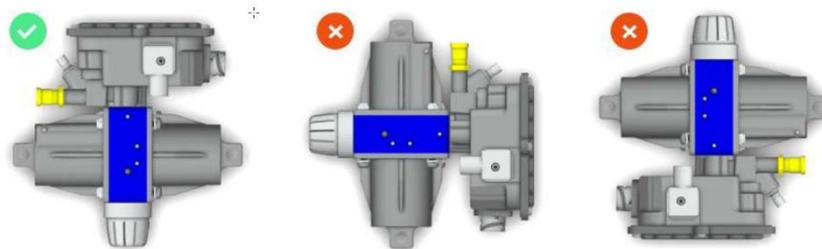


Remarque : Le câble de connexion reliant l'unité de contrôle à l'unité EBS ne fait pas partie du GSP et doit être commandé séparément et en fonction du module EBS du fabricant (indiquer le type) auprès de GIGANT. Pour l'emplacement de l'unité de contrôle, tenez compte de la longueur du câble de connexion et de la position protégée dans le châssis.

- Fixer l'unité de contrôle au châssis à un endroit protégé et facilement accessible.
- Percer les trous de fixation $\varnothing 11$ mm conformément à l'illustration, ébarber et appliquer une protection contre la corrosion.



Remarque : Veiller à ce que l'unité de contrôle soit correctement alignée !



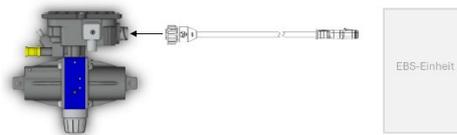
- Visser l'unité de contrôle sur le châssis. Le matériel de fixation fait partie de la livraison.

 Clé de 17 32 Nm

2.2.1 Montage du câble de connexion (unité de contrôle avec unité EBS)

- Installation du câble de connexion sur l'unité de contrôle

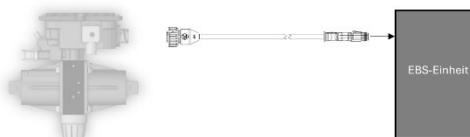
Exemple d'illustration :



- Reliez le câble de connexion à l'unité de contrôle en pressant fortement et en veillant à aligner la rainure de centrage du connecteur de connexion sur le connecteur de l'unité de contrôle.
- Bloquer la connexion en tournant et en serrant la fermeture à baïonnette à la main et contrôler la connexion.
- Poser le câble de connexion dans le châssis jusqu'à l'unité EBS en veillant à ce qu'il soit protégé.

- Installation du câble de connexion sur l'unité EBS

Exemple d'illustration :



- Reliez et contrôlez le raccord du câble de connexion selon les consignes du fabricant de l'unité EBS.

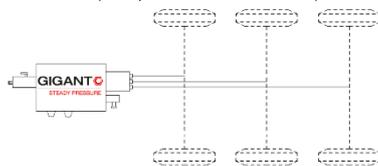
3. Poser des conduites d'air (8 tuyaux PA12 1/2/3 mm) du réservoir d'alimentation au boîtier/à l'unité de contrôle, et du boîtier/l'unité de contrôle aux essieux.

- Avant le montage, retirer la sécurité de transport du raccord d'air sur le corps d'essieu.
- ! Les conduites d'air (les 8 tuyaux PA12 \varnothing 1/2/3 ne font pas partie de la livraison) doivent être posées de sorte qu'il n'y ait pas de pliures, de frottements ou d'autres dommages.
- ! Au niveau de l'interface entre le châssis et l'essieu, tenir compte de la plage de hauteur de conduite (débattement maximal en compression et en détente) lors de la pose des conduites.

- Remarque :**
- Trois raccords d'air partent du boîtier de contrôle (unité de contrôle : 2 raccords d'air pour les essieux. S'il y a plus de deux essieux, sur l'unité de contrôle, ou 3 essieux sur le véhicule, les axes supplémentaires doivent être pris individuellement sur l'un des deux/trois raccords.
 - Les raccords d'air non utilisés doivent être fermés par des obturateurs.

Schéma de raccordement essieu rigide

1 – 3 essieux (exemple d'illustration 3 essieux)



à partir de 4 essieux (exemple d'illustration 5 essieux)

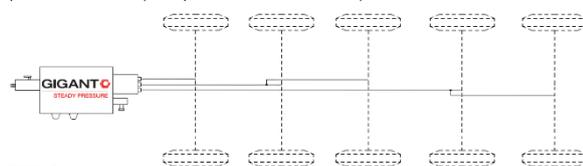
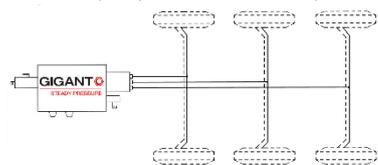
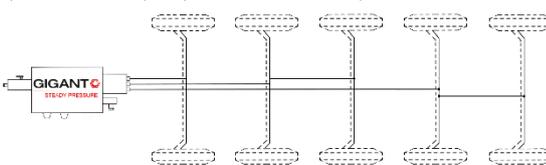


Schéma de raccordement essieu suiveur

1 – 3 essieux (exemple d'illustration 3 essieux)

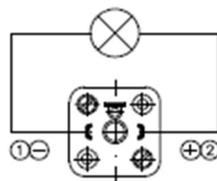


à partir de 4 essieux (exemple d'illustration 5 essieux)



4. Monter le voyant d'avertissement (en option pour l'unité de contrôle) à l'avant du châssis, dans le champ de vision du conducteur (par ex. rétroviseur).

- Le matériel de fixation (vis à tôle 2,9 x16) pour le voyant d'avertissement fait partie de la livraison.
- Le câble de connexion \varnothing 6 mm et le matériel de fixation du boîtier/de l'unité de contrôle au voyant d'avertissement ne font pas partie de la livraison. Le voyant d'avertissement est équipé d'un câble de raccordement à deux fils d'environ 500 mm de long.
- Le cas échéant, percer des trous de fixation et un trou de passage pour le câble électrique \varnothing 11 mm conformément au matériau de support pour le voyant d'avertissement.
- Raccorder le voyant d'avertissement au raccord PG11 du boîtier de contrôle conformément au schéma de câblage.



- Remarque :** Un générateur fonctionnant à l'air comprimé dans le boîtier de contrôle alimente le voyant d'avertissement. Dans le cas de l'unité de contrôle, l'alimentation électrique de celle-ci est prise du véhicule.

5. Retirer l'autocollant de l'adaptateur à bride rouge sur le chapeau de moyeu et nettoyer la surface.



6. Monter le rotor.

- 6.1. Insérer avec précaution le tube d'insertion avec le rotor dans l'adaptateur de chapeau de moyeu et le serrer à la main.

Attention : Lorsque le chapeau de moyeu est prémonté, veiller impérativement à ce que le tube d'insertion soit introduit dans l'ouverture du stator ! Il est important de sentir une légère résistance lorsque le tube d'insertion rencontre le joint torique du stator.



- 6.2. Orienter le raccord de la chambre à air du rotor vers la valve.

 Couple de serrage recommandé : 5 Nm

Attention :

- Ne pas faire tourner le rotor dans le sens inverse.
- Veiller à ce qu'il n'y ait pas de fente entre la lèvre d'étanchéité du rotor et l'adaptateur de chapeau de moyeu.

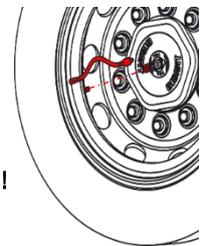
7. Monter les tuyaux du pneu du rotor à la valve du pneu.

- Retirer le capuchon de protection du raccord d'air du rotor
- Aligner le raccord d'air de rotor et la valve

ATTENTION : Lors du montage du pneu, il faut veiller à ce que la valve soit orientée vers le raccord d'air. Le cas échéant, réajuster légèrement le rotor !

Ne pas faire tourner le rotor dans le sens inverse (↺ = Ⓢ) !

- Le tuyau du pneu est d'abord monté sur le rotor et serré à la main.
- Raccorder le tuyau du pneu à la valve et le serrer à la main, puis le resserrer d'un demi-tour maximum avec un outil.



Remarque : Monter le tuyau du pneu de manière à ce qu'il ne se plie pas, ne frotte pas et ne cache pas les écrous de roue !

8. L'installation du GSP est terminée et le test d'étanchéité, ainsi qu'une vérification ou un ajustement de la pression de réglage, doivent être effectués avant la mise en service. De même, le contrôle du fonctionnement du voyant d'avertissement éventuellement installé doit être effectué !

Contrôle d'étanchéité GSP

1. Vérifier l'étanchéité de tous les raccords d'air, ainsi que des connexions et du rotor au moyen d'un test à l'eau savonneuse.
2. Une fois le test d'étanchéité réussi, vérifier ou régler la pression de réglage.

Vérifier la pression de réglage ou régler et vérifier la pression de pneu spécifique au client.

Boîtier de contrôle jusqu'au 3^e trimestre 2024



1. Pour vérifier la pression d'air préréglée de 9,2 bar (qui correspond à une pression de pneu de 9 bar et à une perte d'environ 0,2 bar du système) ou régler la pression de pneu souhaitée, fermer le robinet d'arrêt sur le boîtier de contrôle.
2. Dévisser le couvercle de la prise de test (le conserver en lieu sûr).
3. Purger le système par la prise de test.
4. Débrancher les conduites d'air sortantes du boîtier de contrôle vers les essieux.
5. Fermer ou ponter les raccords sur le distributeur.
6. Connecter l'appareil de mesure à la prise de test.

Filetage : 8V1

Remarque : Utiliser uniquement un appareil de mesure calibré !

7. Ouvrir le robinet d'arrêt.
8. Après le pompage, lire la pression sur l'appareil de mesure.
 - Pression OK, poursuivre avec l'étape 13.
 - Régler la pression : Ouvrir le couvercle du boîtier de contrôle.

Remarque : La pression réglée doit être supérieure de 0,2 bar à la pression de pneu à régler pour compenser la pression d'ouverture de la valve de pression.

 - **Réduire la pression :** Retirer le bouton de réglage de la soupape de sécurité de pression et le tourner vers la gauche petit à petit.
 - **Augmenter la pression :** Retirer le bouton de réglage de la soupape de sécurité de pression et le tourner vers la droite petit à petit.
9. Évacuer l'air par la prise de test (démonter l'appareil de mesure au préalable, puis le remonter).
10. Répéter la procédure 2 fois.
11. Verrouiller la soupape de sécurité de pression en enfonçant le bouton de réglage.
12. Fermer le couvercle avec précaution et le bloquer avec les languettes de verrouillage.
13. Contrôler à nouveau la pression d'air. Pression d'air OK, poursuivre avec l'étape 15, sinon répéter la procédure à partir de l'étape 8.
14. Répéter la procédure 2 fois.
15. Démonter l'appareil de mesure et visser le couvercle sur la vanne de contrôle.
16. Monter les conduites d'air sur le boîtier de contrôle et effectuer un test d'étanchéité.
17. Le contrôle ou le réglage de la pression de réglage est terminé et le contrôle du fonctionnement du voyant d'avertissement est effectué !

Unité de contrôle à partir du 3^e trimestre 2024



Vérification de la pression de réglage

1. Vérification de la pression d'air pré-réglée de 9,2 bar (qui correspond à une pression de pneu de 9 bar et à une perte d'environ. 0,2 bar du système)
2. Dévisser le couvercle de la prise de test (le conserver en lieu sûr).
3. Connecter l'appareil de mesure à la prise de test et lire la valeur.
Filetage : 8V1

Remarque : Utiliser uniquement un appareil de mesure calibré !

4. Retirer l'appareil de mesure.
5. Évacuer l'air par la prise de test.
6. Après le pompage, connecter l'appareil de mesure et lire la valeur.
7. Répéter le contrôle encore deux fois.
8. Démonter l'appareil de mesure et visser le couvercle sur la vanne de contrôle.
9. Le contrôle de la pression de réglage est terminé.

Ajustement de la pression de réglage sur la pression de pneu spécifique au client

Remarque : L'ajustement de la pression de pneu est possible uniquement si le kit CAN-Reader est disponible. Nous mettons à disposition ce kit CAN-Reader dans un coffret (703031352) avec le logiciel nécessaire.

La notice et une aide en cas de questions sur l'utilisation du kit CAN-Reader et du logiciel sont fournis sur le lien : <https://www.gigant.com/service/download/>

1. Ajustement de la pression d'air pré-réglée de 9,2 bar (qui correspond à une pression de pneu de 9 bar et à une perte d'environ. 0,2 bar du système, par ex. rotor) sur la pression de pneu spécifique au client (+0,2 bar sur l'unité de contrôle)
2. Retirer le câble de connexion EBS de l'unité de contrôle.
3. Connecter le CAN-Reader à l'unité de contrôle (connecteur à baïonnette Din 7 pôles).
4. Connecter le CAN-Reader à l'ordinateur portable avec le câble USB.
5. Connecter le CAN-Reader à l'alimentation électrique.

6. Ouvrir le logiciel CDRS, saisir la pression de pneu dans le logiciel et l'envoyer au boîtier de contrôle.
Remarque : Une description succincte de l'utilisation du logiciel est disponible sur le lien indiqué ci-dessus.
7. Fermer le logiciel et supprimer la connexion entre l'ordinateur portable et le boîtier de contrôle.
8. Reconnecter le câble de connexion EBS à l'unité de contrôle.
9. Assurer l'alimentation électrique.
10. Dévisser le couvercle de la prise de test (le conserver en lieu sûr).
11. Évacuer l'air par la prise de test.
12. Connecter l'appareil de mesure à la prise de test et lire la valeur.
Filetage : 8V1
Remarque : Utiliser uniquement un appareil de mesure calibré !
13. Retirer l'appareil de mesure.
14. Évacuer l'air par la prise de test.
15. Après le pompage, connecter l'appareil de mesure et lire la valeur.
16. Répéter le contrôle encore deux fois.
17. Démontez l'appareil de mesure et vissez le couvercle sur la vanne de contrôle.
18. L'ajustement et la vérification de la pression de pneu spécifique au client sont terminés.

Contrôle de fonctionnement du voyant d'avertissement

1. Mettre le GSP sous pression d'air.
2. Démontage d'un tuyau du pneu au niveau de la valve.
3. Purger l'air à l'extrémité démontée du tuyau du pneu !
4. Si le voyant d'avertissement clignote lorsque la pompe commence à générer de la pression d'air, cela signifie que le voyant est opérationnel.

Consignes générales d'utilisation du GSP

1. Le système GSP est actif dès qu'une pression d'air suffisante est établie dans le système, de 6 bar minimum à 9,8 bar maximum.
2. Pendant le pompage, l'air excédentaire est libéré par le boîtier/l'unité de contrôle.
3. Voyant d'avertissement (en option pour l'unité de contrôle)
 - **Voyant d'avertissement clignotant :** Le GSP fonctionne et les pertes d'air sont compensées.
Avertissement :
Si le voyant d'avertissement clignote à une fréquence élevée pendant une durée prolongée (10 min), le système n'est éventuellement pas en service et doit être contrôlé !
 - **Voyant d'avertissement allumé :** Si le voyant d'avertissement est allumé en continu, arrêter immédiatement le véhicule ! La cause de la perte d'air doit être éliminée avant de reprendre la route !
4. Changement de pneu
 - Procéder au démontage/remontage conformément à la description du chapitre Réparation.

Consignes de maintenance

1. Les intervalles de maintenance sont indiqués dans le tableau ci-dessous ou dans la documentation complémentaire du constructeur du véhicule.
Remarque :
Le nombre d'intervalles de maintenance doit être augmenté si les conditions d'exploitation (météo et terrain) sont extrêmes.

2. Il faut respecter les informations relatives à la sécurité !

	Contrôle visuel/de fonctionnement	Intervalle de maintenance
Rotor	Inspection visuelle	Avant le départ
Tuyau du pneu	Inspection visuelle	Avant le départ
	Contrôle visuel/de fonctionnement	Intervalle de maintenance
Robinet d'arrêt ouvert (boîtier de contrôle seulement)	Inspection visuelle	Avant le départ
Vérifier la pression de réglage	Contrôle de fonctionnement	6 mois après l'installation, puis tous les ans
Contrôler le voyant d'avertissement (option unité de contrôle)	Contrôle de fonctionnement	Tous les ans
Vérifier l'absence de fuites au niveau des raccords d'air, des couvercles de moyeu de roue (verts), etc. (test à l'eau savonneuse)	Contrôle de fonctionnement	Tous les ans
Contrôler les dommages sur les conduits électriques et pneumatiques	Inspection visuelle	Tous les ans

3. Les contrôles de fonctionnement sont décrits au chapitre Installation.

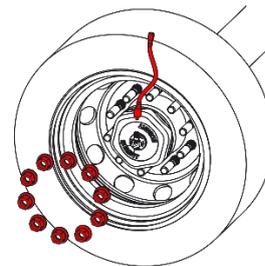
Consignes de réparation

- Il faut respecter les informations relatives à la sécurité !
- Couper l'alimentation en air du système GSP au niveau du robinet d'arrêt du boîtier de contrôle !

Démontage/montage des pneus

Démontage du pneu

1. Détacher le tuyau du pneu du rotor et de la valve et le déposer en toute sécurité.
2. Démontez le pneu.



Montage des pneus

1. Monter le pneu.
2. Monter le tuyau du pneu -> Voir Montage du tuyau du pneu.

Démontage/montage du tuyau du pneu

Démontage du tuyau du pneu

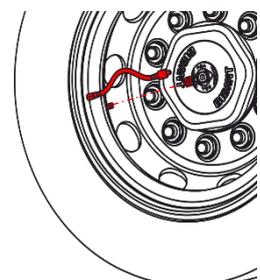
1. Démontez le tuyau du pneu entre le rotor et la valve du pneu.

Montage du tuyau du pneu

1. Vérifier l'alignement du raccord d'air entre le rotor et la valve du pneu, corriger si nécessaire.

Remarque : Ne pas faire tourner le rotor dans le sens inverse (↺ = ⊗) !

2. Nettoyer le raccord fileté sur le rotor, la valve du pneu et le tuyau du pneu.



3. Monter le tuyau du pneu sur la valve.
Contrôle du fonctionnement du tuyau du pneu : Pousser la valve du tuyau du pneu intégrée du côté du rotor vers le bas. L'air devrait s'échapper dans cette position.
4. Monter et serrer le tuyau du pneu sur le rotor uniquement à la main.
Remarque : Faire passer le tuyau du pneu le long de l'écrou de la roue, éviter les frottements et ne pas le laisser dépasser du pneu !
5. Une fois le tuyau du pneu correctement positionné, serrer d'abord à la main, puis continuer de serrer d'un demi-tour avec un outil.

☞ Clé de 11
6. Vérifier que le tuyau du pneu est étanche !

Démontage/montage du rotor

Démontage du rotor

1. Dévisser le tuyau du pneu du rotor.
2. Dévisser le rotor de l'adaptateur de chapeau de moyeu et le retirer avec précaution.

I Clé de 16



Montage du rotor

1. Nettoyer l'adaptateur de chapeau de moyeu.
2. Insérer avec précaution le tube enfichable avec le rotor dans l'adaptateur de capuchon de moyeu et le serrer à la main.

Attention : Lorsque le chapeau de moyeu est prémonté, veiller impérativement à ce que le tube d'insertion soit introduit dans l'ouverture du stator ! Il est important de sentir une légère résistance lorsque le tube d'insertion rencontre le joint torique du stator.

3. Orienter le raccord de la chambre à air du rotor vers la valve.

☞ Couple de serrage recommandé : 6 Nm

Attention : Ne pas faire tourner le rotor dans le sens inverse !

4. Vérifier que le montage est correct !

Démontage/montage du chapeau de moyeu

Démontage du chapeau de moyeu

1. Dévisser le tuyau du pneu du rotor.
2. Démontez le rotor.
Attention : Retirer le rotor à la main en procédant avec précaution et en veillant à le retirer bien droit, sans coincer le tube d'insertion du rotor !

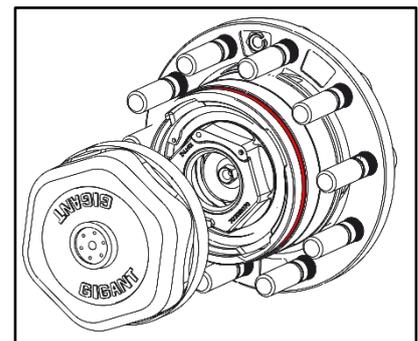
3. Démontez le chapeau de moyeu.

I Clé de 120 / 160 / 170

4. Retirer le joint torique de l'unité de moyeu et le jeter.

Montage du chapeau de moyeu

1. Lubrifier légèrement le nouveau joint torique et le placer sur le bloc de moyeu.
2. Pousser le chapeau de moyeu jusqu'à ce qu'on puisse le dévisser à la main.



Remarque : Pour pouvoir mettre facilement le chapeau de moyeu en place, tourner d'abord légèrement le chapeau de moyeu dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le filetage s'engage, puis le serrer à la main.

3. Serrer le chapeau de moyeu avec le couple de serrage prescrit dans la Notice de maintenance et de réparation ALL IN ONE.

Attention : Le joint torique ne doit pas être écrasé après le serrage !

Démontage/montage du stator

Démontage du stator

1. Démontez le tuyau du pneu et le chapeau de moyeu avec le rotor.
2. Démontez le stator.

 Clé de 16



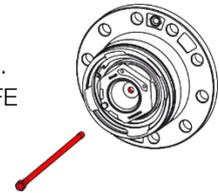
Démontage du stator

1. Nettoyer l'ouverture de vissage dans la fusée d'essieu.
2. Vérifier que le stator n'est pas encrassé ou que le filtre n'est pas endommagé.
3. Visser le stator à la main jusqu'à ce que le micro-encapsulage s'engage sur le filetage.

Remarque : Assurer l'étanchéité du filetage du stator avec un ruban d'étanchéité PTFE (si le stator est démonté) avant le montage.

4. Serrer le stator au couple de serrage prescrit.

 Clé de 16 40 Nm ± 5 Nm

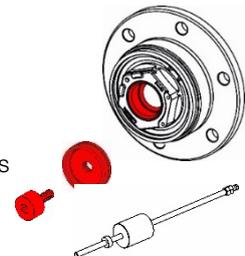


Démontage/montage du bouchon à presser

Démontage du bouchon à presser

Remarque : Pour le démontage du bouchon à presser, vous avez besoin de l'adaptateur d'extraction du bouchon à presser ① et du marteau à inertie ② que nous vous proposons dans un coffret (703031354).

1. Démontez le tuyau du pneu et le chapeau de moyeu avec le rotor.
2. Démontez le stator.
3. Visser l'adaptateur d'extraction du bouchon à presser ① dans le bouchon à presser.
4. Visser le marteau à inertie ② sur l'adaptateur d'extraction du bouchon à presser, puis extraire et éliminer le bouchon à presser.
5. Nettoyer le siège du bouchon à presser dans la fusée d'essieu et éliminer le cas échéant les bavures et les résidus de colle. Pour terminer, nettoyer sans graisse. ②



Montage du bouchon à presser

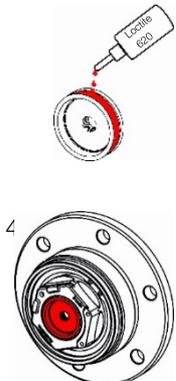
1. Nettoyer le bouchon à presser neuf sans graisse sur la surface du pourtour du joint torique.
2. Appliquer de la colle de fixation Loctide 620.

Remarque : Après l'application de la colle de fixation, le bouchon à presser doit être complètement monté dans les 10 minutes afin de garantir un durcissement correct de la jonction.

3. Introduire le bouchon à presser **bien droit** à la main dans la fusée d'essieu.
4. Enfoncer le bouchon à presser avec un outil d'emmanchement (ø min. 40, ø extérieur max. 4) un marteau en caoutchouc (max. 2 kg) jusqu'en butée.

Remarque : Le bruit/la sensation change nettement lorsque le bouchon à presser est en butée.

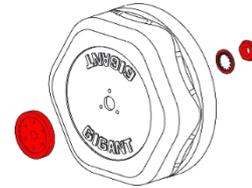
5. Éliminer les restes de colle sur la fusée d'essieu et l'outil d'emmanchement.
6. Monter le stator.
7. Monter le chapeau de moyeu avec le rotor et le tuyau du pneu.



Démontage/montage de l'adaptateur de chapeau de moyeu

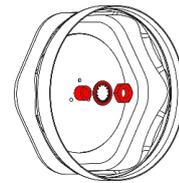
Démontage de l'adaptateur de chapeau de moyeu

1. Démontez le tuyau du pneu et le chapeau de moyeu avec le rotor.
2. Démontez le rotor.
3. Desserrer l'écrou à l'intérieur du chapeau de moyeu.
I Clé de 22
4. Démontez l'écrou et les rondelles de sécurité et retirez l'adaptateur de chapeau de moyeu.



Démontage l'adaptateur de chapeau de moyeu

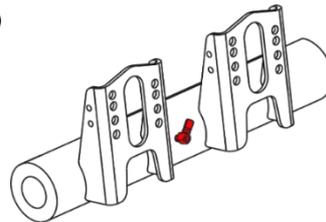
1. Nettoyer la surface d'appui de l'adaptateur de chapeau de moyeu.
2. Mettre en place l'adaptateur de chapeau de moyeu et, à l'intérieur du chapeau de moyeu, monter la rondelle de sécurité et l'écrou.
3. Serrer l'écrou au couple de serrage prescrit.
🔧 Clé de 22 30 Nm ± 2 Nm



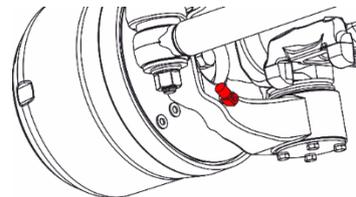
Démontage/Montage du raccord d'air du corps d'essieu

Position du raccord d'air :

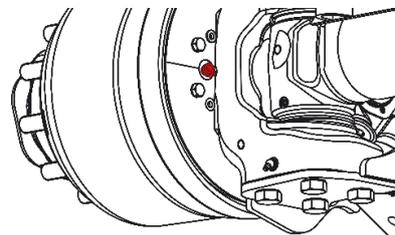
- Essieu rigide : Corps d'essieu (central)



- Essieu suiveur : Fusée de direction (fusée de direction inférieure)



- Essieu ZL : Fusée de direction (au centre sur la tôle de recouvrement)



Démontage/Montage du raccord d'air

1. Démontez le raccord d'air.
I Clé de 12/14
2. Nettoyer la zone du raccord d'air.
3. Insérer le raccord d'air à la main et, si nécessaire, entourer le filetage du raccord d'air d'un matériau d'étanchéité (par ex. ruban d'étanchéité PTFE) !
4. Aligner et serrer le raccord d'air.
🔧 Clé de 12/14 5 Nm

Outils

Référence	Description	Illustration
703031352	Kit CAN-Reader (dans un coffret) <ul style="list-style-type: none"> - Câble d'alimentation secteur - Câble en Y - Câble USB - CAN-READER - Clé USB avec logiciel 	
703031353	Marteau à inertie pour bouchon à presser - GSP	
703031331	Loctite 620 – 50 ml	–

Diagnostic des défauts

Remarque : Pour toutes les opérations, respecter les consignes de sécurité afin d'éviter des blessures et des dommages !

État	Cause possible	Mesures à prendre
Le voyant d'avertissement est allumé.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le système fournit de l'air à la première mise en service. 2. Le système fournit de l'air à un pneu qui n'est pas étanche. 3. Le système fournit de l'air à un composant du système qui n'est pas étanche. 4. Le câblage du système est incorrect. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le système fonctionne parfaitement. 2. Réparez le pneu. 3. Remplacez le composant du système. 4. Corrigez le câblage du système.
Le voyant d'avertissement est allumé et de l'air s'échappe du rotor.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le système fournit de l'air à un composant du système qui n'est pas étanche. 2. Le rotor n'est pas étanche. 3. Le joint torique du stator n'est pas étanche. 4. Le filetage du stator n'est pas étanche. 5. Le bouchon à presser n'est pas étanche. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Remplacez le composant du système. 2. Remplacez le rotor. 3. Remplacez le stator. 4. Assurez l'étanchéité du filetage du stator. 5. Remplacez le bouchon à presser.
De l'air s'échappe du rotor.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le rotor n'est pas étanche. 2. Le joint torique du stator n'est pas étanche. 3. Le filetage du stator n'est pas étanche. 4. Le bouchon à presser n'est pas étanche. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Remplacez le rotor. 2. Remplacez le stator. 3. Assurez l'étanchéité du filetage du stator. 4. Remplacez le bouchon à presser.
Le voyant d'avertissement est éteint pendant le fonctionnement du système bien que de l'air traverse le boîtier/l'unité de contrôle.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le voyant d'avertissement est hors service. 2. Le générateur du boîtier de contrôle est hors service. 3. Le câblage du système est endommagé/incorrect. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Contrôler le voyant d'avertissement et le remplacer si nécessaire. 2. Contrôler le générateur dans le boîtier de contrôle et le remplacer si nécessaire. 3. Réparez/corrigez le câblage du système.
La pression de pneu est trop basse.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le robinet d'arrêt du boîtier de contrôle est fermé. 2. La pression réglée sur le système est trop basse. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ouvrez le robinet d'arrêt. 2. Augmentez la pression du système sur le boîtier/l'unité de contrôle.
La pression de pneu est trop haute.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le pneu a été gonflé manuellement avec une pression trop haute. 2. La pression réglée sur le système est trop haute. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Réduisez la pression de pneu. Le système adaptera la pression de pneu à la pression réglée du système. Réduisez la pression du système sur le boîtier/l'unité de contrôle.

État	Cause possible	Mesures à prendre
La remorque perd de l'air à l'arrêt.	<ol style="list-style-type: none"> Le tuyau du pneu n'est pas étanche. Les raccords du tuyau du pneu ne sont pas étanches. Le pneu ou la valve du pneu ne sont pas étanches. 	<ol style="list-style-type: none"> Remplacez le tuyau du pneu. Serrez correctement le raccord. Remplacez les joints si nécessaire. Nettoyez ou remplacez la valve du pneu ou réparez le pneu.
Le pneu ne se remplit que lentement ou l'air ne circule pas en direction du pneu.	<ol style="list-style-type: none"> Le raccord du tuyau du pneu est éventuellement trop serré et bloque ainsi le passage de l'air. 	<ol style="list-style-type: none"> Serrez correctement le raccord ou remplacez le tuyau ou le joint s'ils sont endommagés.

L'équipe GIGANT se tient à votre disposition pour tout complément d'information et vous souhaite une bonne route.

Créé/vérifié :

Validé :

2024.08.20	HU	2024.08.20	AK
Date	Signature	Date	Signature