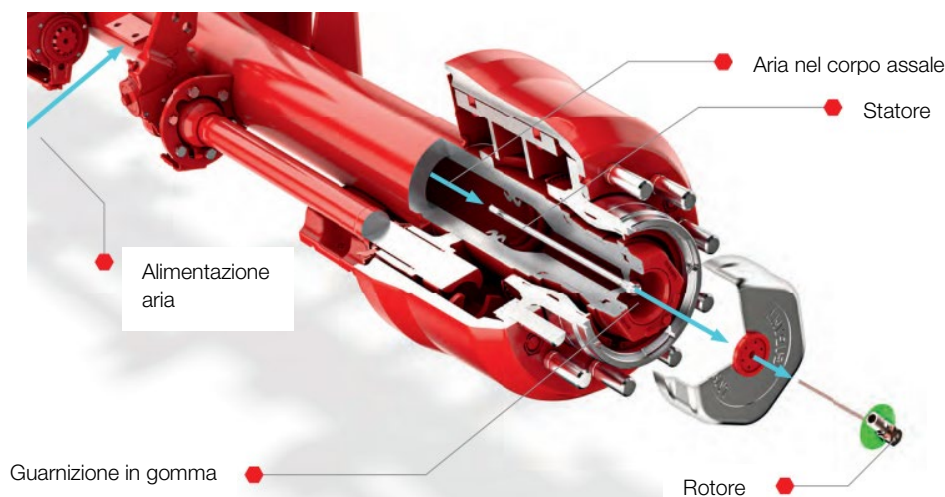


GIGANT STEADY PRESSURE (GSP)

Libretto di installazione, manutenzione e riparazione

Informazioni generali

GIGANT ha ampliato la sua gamma di prodotti con GSP (GIGANT Steady Pressure) - sistema di gonfiaggio pneumatici. Il sistema viene premontato in fabbrica con l'attacco dell'aria sul corpo assale e lo statore. I rotori vengono forniti separatamente.



Il cliente deve provvedere all'alimentazione dell'aria, all'applicazione della centralina/dell'unità di controllo, al montaggio dei rotori, della spia luminosa (optional a partire dal 3° trimestre 2024) nel campo visivo del conducente (ad es. specchietto retrovisore), del cavo di collegamento (a partire dal 3° trimestre 2024) dall'unità di controllo all'impianto EBS e al collegamento dei tubi flessibili pneumatici dal rotore alla valvola degli stessi.

Versione fino al 3° trimestre 2024



Centralina di controllo

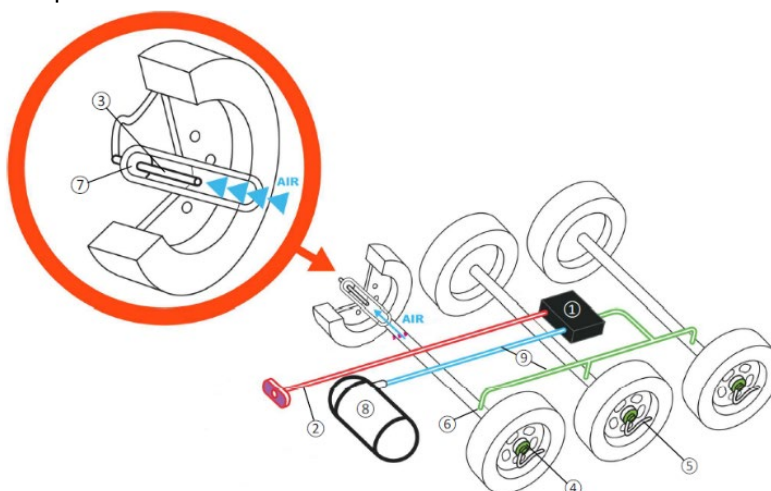


Spia luminosa



Tubi flessibili pneumatici

Composizione del sistema:



Componenti:

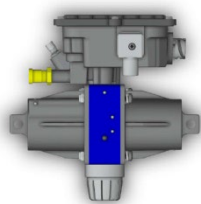
- ① Centralina di controllo
- ② Spia luminosa
- ③ Statore
- ④ Rotore
- ⑤ Tubo flessibile per pneumatico
- ⑥ Ingresso assale¹
- ⑦ Press-Plug²
- ⑧ Alimentazione dell'aria*
- ⑨ Tubazione dell'aria*

¹ I componenti utilizzati dipendono dal tipo dell'assale

² Press-Plug per corpo assale cavo

* I componenti non sono inclusi nel volume di fornitura

Versione a partire dal 3° trimestre 2024



Unità di controllo



Cavo di collegamento
(Figura esemplificativa)

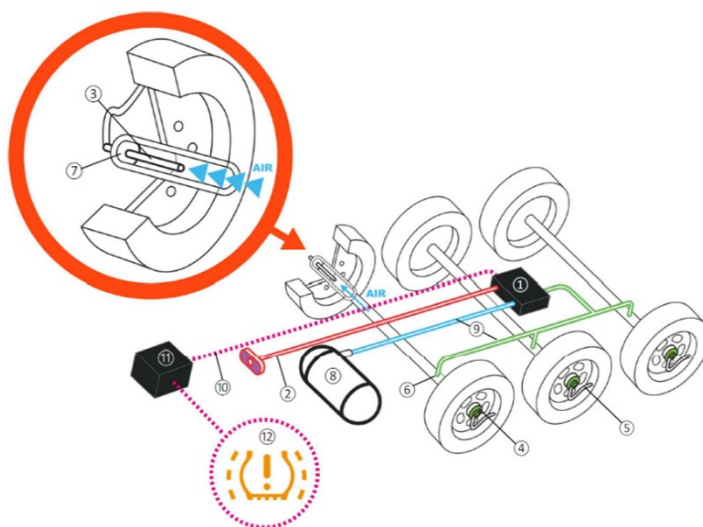


Tubi flessibili pneumatici



Optional: Spia luminosa

Composizione del sistema:



Componenti:

- ① Unità di controllo
- ② Spia luminosa (optional)
- ③ Statore
- ④ Rotore
- ⑤ Tubo flessibile per pneumatico
- ⑥ Ingresso assale/Scarico trazione³
- ⑦ Tappo a pressione¹
- ⑧ Alimentazione dell'aria*
- ⑨ Tubazione dell'aria*
- ⑩ Cavo di collegamento²
- ⑪ Unità EBS*
- ⑫ Display quadro strumenti*

¹ Tappo a pressione per corpo assale cavo

² Cavo di collegamento in conformità con i costruttori dell'impianto EBS

³ I componenti utilizzati dipendono dal tipo dell'assale

* I componenti non sono inclusi nel volume di fornitura

Questo comunicato tecnico è un'integrazione del libretto di manutenzione e riparazione ALL IN ONE (edizione 4 I 01/2021 I 703018009). Le istruzioni riportate per quanto riguarda la sicurezza, le attività preparatorie, ecc. devono essere applicate a questo documento.

Il montaggio del GSP deve essere eseguito da personale specializzato istruito. Solo osservando le informazioni di montaggio, manutenzione e riparazione qui riportate è possibile garantire un funzionamento perfetto e una durata ottimale del GSP.

Osservare le avvertenze di sicurezza e le istruzioni per evitare danni a oggetti e persone.

- **Centralina di controllo**  : **Prima di intervenire con lavori sul sistema, occorre chiudere il rubinetto di chiusura e lasciare fuoriuscire l'aria dalla centralina attraverso la valvola di sovrappressione.**
- **Unità di controllo**  : **Prima di intervenire con lavori sul sistema, occorre interrompere l'alimentazione elettrica e lasciare fuoriuscire l'aria attraverso il raccordo di prova dell'unità di controllo.**
- **Per il cablaggio dei veicoli ADR occorre osservare le linee guida ADR.**
- **Quando si effettua lo smontaggio/il montaggio degli pneumatici, rispettare i passaggi indicati nelle istruzioni di riparazione.**
- **Per il funzionamento del sistema è necessaria una pressione di uscita min. di 6 bar.**
- **Per il lavoro, l'intervallo della pressione è compreso tra la pressione di uscita (min. 6 bar) e 10 bar.**
- **Durante il processo di gonfiaggio, dalla centralina di controllo o dai silenziatori (unità di controllo) viene liberata l'aria in eccesso attraverso gli scarichi di gomma (non esercitare compressione).**
- **Una pressione impostata in maniera errata può causare, nel peggiore dei casi, un guasto allo pneumatico.**
- **Se non è indicato diversamente, sulla centralina di controllo la pressione è preimpostata a 9,2 bar.**

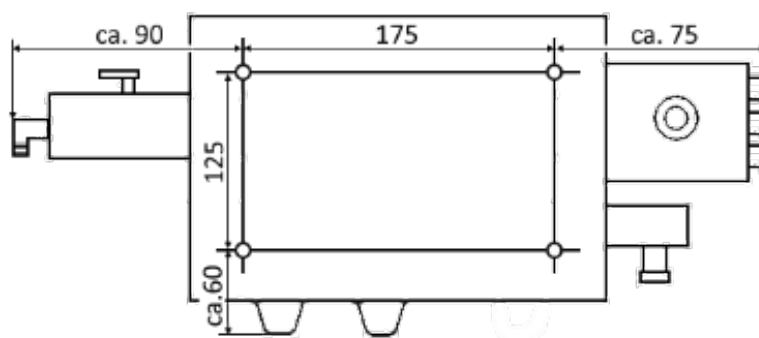
- I componenti del GSP non devono essere verniciati!
- Prima di mettersi in marcia, il conducente deve controllare che i componenti del sistema non siano danneggiati e sincerarsi che nella centralina di controllo il rubinetto di chiusura sia nella posizione di flusso (aperto).

Istruzioni di installazione asse premontato sul veicolo

1. Depressurizzare il sistema ed interrompere l'alimentazione elettrica.
2. Montaggio centralina/unità di controllo
 - 2.1. Centralina di controllo fino al 3° trimestre 2024



- Fissare la centralina di controllo sullo chassis in un luogo protetto, facilmente accessibile.
- Praticare fori di fissaggio del $\varnothing 9$ mm, sbavare e applicare una protezione anticorrosione



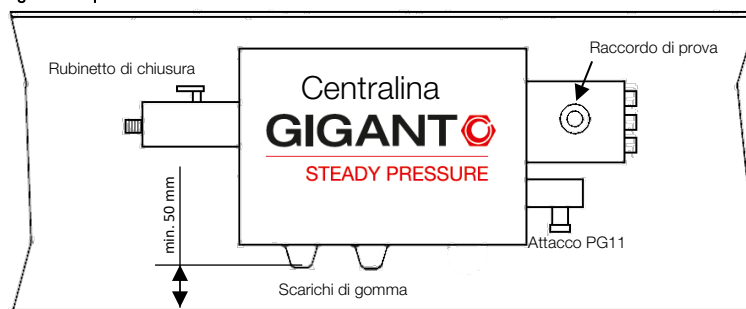
- Il materiale di fissaggio è parte integrante del volume di fornitura

 Apertura chiave 13 25 Nm

- ! Tra lo scarico di gomma in basso sulla centralina di controllo e lo chassis deve esserci una distanza minima di 50 mm.
- ! Lo scarico dell'aria in gomma non deve essere premuto.
- ! Quando si posiziona la centralina di controllo nello chassis, prestare attenzione a lasciare uno spazio libero sufficiente per posare le tubazioni dell'aria senza danneggiarle e per aprire il coperchio.

ATTENZIONE: chiudere il rubinetto di chiusura sulla centralina di controllo!

Figura esemplificativa: centralina di controllo sulla traversa

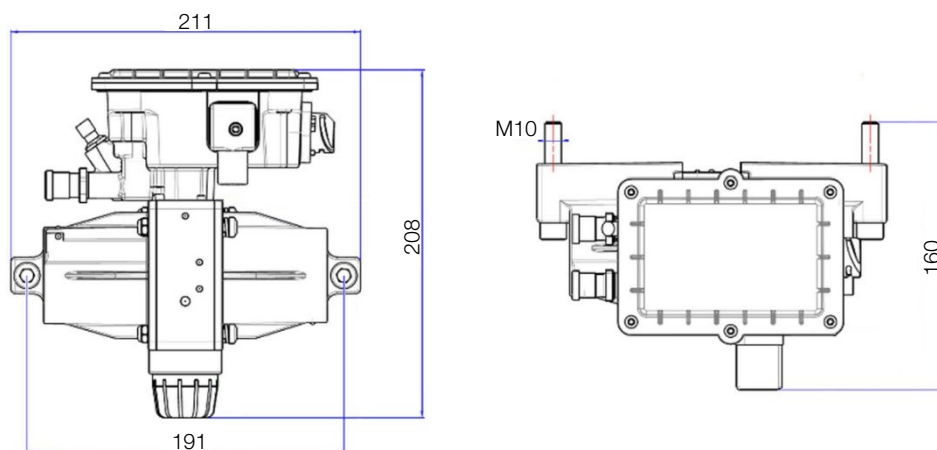


2.2. Unità di controllo a partire dal 3° trimestre 2024

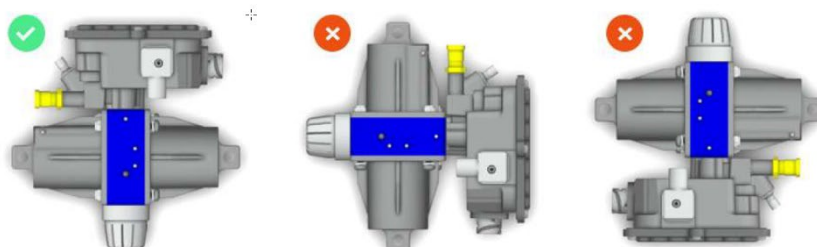


Nota: il cavo di collegamento dall'unità di controllo all'unità EBS non è parte integrante del GSP e deve essere ordinato a parte a GIGANT in base al modulo EBS del produttore, indicando il modello. Nel posizionare l'unità di controllo, considerare la lunghezza del cavo di collegamento vista la posizione protetta all'interno dello chassis.

- Fissare l'unità di controllo sullo chassis in un luogo protetto, facilmente accessibile.
- Praticare fori di fissaggio del $\varnothing 11 \text{ mm}$ come indicato nella figura, sbavare e applicare una protezione anticorrosione.



Nota: prestare attenzione al corretto orientamento dell'unità di controllo!



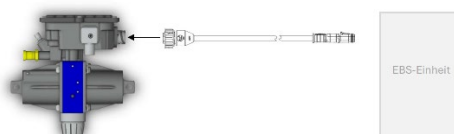
- Avvitare l'unità di controllo sullo chassis. Il materiale di fissaggio è parte integrante del volume di fornitura

 Apertura chiave 17 32 Nm

2.2.1 Montaggio del cavo di collegamento (unità di controllo con unità EBS)

- Installazione del cavo di collegamento sull'unità di controllo

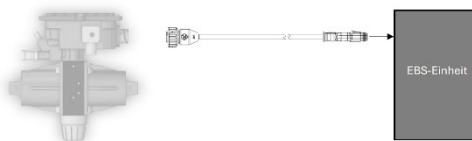
Figura esemplificativa:



- collegare il cavo di collegamento all'unità di controllo pressandoli insieme con forza e facendo in modo che il dado di centraggio della spina di collegamento sia orientato verso il connettore dell'unità di controllo.
- Bloccare il collegamento ruotando manualmente la chiusura a baionetta e controllarlo.
- Posare il cavo di collegamento protetto nello chassis in direzione dell'unità EBS.

- Installazione del cavo di collegamento sull'unità EBS

Figura esemplificativa:



- collegare e controllare il raccordo del cavo di collegamento seguendo le indicazioni del costruttore dell'unità EBS.

3. Portare le tubazioni dell'aria (tubo flessibile di PA12 $\varnothing 8 \times 1/2/3$ mm) dal serbatoio di alimentazione alla centralina/all'unità di controllo e da questa agli assi.

- Prima di eseguire il montaggio, sul corpo assale rimuovere la sicura per il trasporto dell'attacco dell'aria.

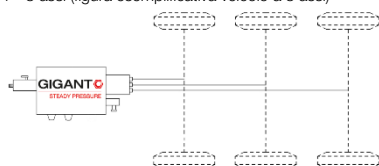
! Posare le tubazioni dell'aria (il tubo flessibile di PA12 del $\varnothing 8 \times 1/2/3$ mm non è incluso nella fornitura) in modo che non si verifichino pieghe, punti di abrasione o danni di altro tipo.

! Nel punto di congiunzione tra lo chassis e l'asse tenere conto dell'intervallo dell'altezza di marcia (max. compressione ed estensione) quando si posano le tubazioni.

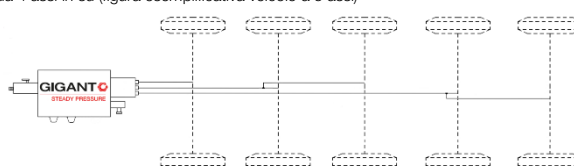
- Nota:**
- dalla centralina di controllo partono tre attacchi dell'aria (unità di controllo 2 attacchi dell'aria) per gli assi. In caso di più di due assi per l'unità di controllo o di 3 assi sul veicolo, gli altri assi devono essere tolti singolarmente da uno dei due/tre attacchi.
 - Gli attacchi dell'aria non utilizzati devono essere chiusi con tappi ciechi.

Schema di collegamento assale rigido:

1 - 3 assi (figura esemplificativa veicolo a 3 assi)

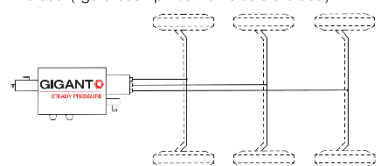


da 4 assi in su (figura esemplificativa veicolo a 5 assi)

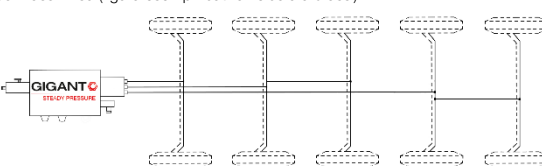


Schema di collegamento assale autosterzante

1 - 3 assi (figura esemplificativa veicolo a 3 assi)

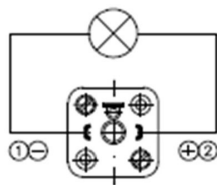


da 4 assi in su (figura esemplificativa veicolo a 5 assi)



4. Montare la spia luminosa (optional per l'unità di controllo) nella zona anteriore dello chassis nel campo visivo del conducente (ad es. sullo specchietto retrovisore).

- Il materiale di fissaggio (vite autofilettante 2,9 x 16) per la spia luminosa sono inclusi nel volume di fornitura.
- I cavi di collegamento del $\varnothing 6$ mm e il materiale di fissaggio dalla centralina/dall'unità di controllo alla spia luminosa non sono inclusi nel volume di fornitura. Sulla spia luminosa è presente un cavo di collegamento a 2 fili della lunghezza di ca. 500 mm.
- Praticare eventuali fori di fissaggio e il foro passante per il cavo di alimentazione elettrica del $\varnothing 11$ mm secondo il materiale di supporto della spia luminosa.
- Collegare la spia luminosa secondo lo schema elettrico sull'attacco PG11 della centralina.



Nota: la spia luminosa è alimentata da un generatore ad aria compressa presente nella centralina di controllo. Per l'unità di controllo, invece, l'alimentazione elettrica viene prelevata dal veicolo.

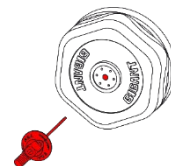
5. Rimuovere l'adesivo dalla flangia adattatrice per rotore sul coprismozzo e pulire la superficie.



6. Montare il rotore.

- 6.1. Inserire con cautela il tubicino a innesto con il rotore nell'adattatore del coprismozzo e serrare a mano.

Attenzione: se il coprismozzo è stato premontato, assicurarsi che il tubicino a innesto venga introdotto nell'apertura dello statore!
 Nel compiere questa operazione, è importante percepire una leggera resistenza quando il tubicino a innesto entra in contatto con l'O-ring nello statore.



- 6.2. Orientare l'attacco del tubo flessibile per pneumatico del rotore in direzione della valvola.

 Coppia di serraggio raccomandata: 5 Nm

Attenzione:

- non ruotare il rotore in senso antiorario
- Assicurarsi che tra il labbro di tenuta del rotore e l'adattatore del coprismozzo non ci sia alcun interstizio

7. Montare i tubi flessibili dal rotore alla valvola dello pneumatico.

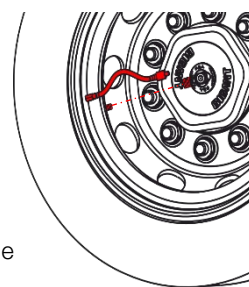
- Rimuovere il tappo di protezione dall'attacco dell'aria del rotore
- Allineare a filo l'attacco dell'aria del rotore e la valvola.

ATTENZIONE: quando si effettua il montaggio del pneumatico, assicurarsi che la valvola sia orientata nella direzione dell'attacco dell'aria. Se necessario, spostare leggermente il rotore!

Non ruotare il rotore in senso antiorario (↺ = ⓧ)!

- In primo luogo il tubo flessibile per pneumatico viene montato sul rotore e serrato a mano.
- Collegare il tubo flessibile dello pneumatico sulla valvola e serrarlo a mano, poi serrarlo con un attrezzo per max. mezzo giro.

Nota: montare il tubo flessibile in modo che non si pieghi, non sfregghi e non copra i dadi della ruota!



8. L'installazione del GSP è conclusa e, prima della messa in funzione, eseguire una prova di tenuta e controllare o regolare la pressione impostata. Eseguire anche una prova di funzionamento della spia luminosa eventualmente montata!

Prova di tenuta del GSP

1. Controllare la tenuta di tutti gli attacchi dell'aria, dei collegamenti e del rotore mediante la prova dell'acqua saponata.
2. Dopo aver eseguito la prova di tenuta con esito positivo, controllare o regolare la pressione impostata.

Controllare la pressione impostata o impostare la pressione dello pneumatico specifica per il cliente e verificarla

Centralina di controllo fino al 3° trimestre 2024



1. Per verificare la pressione dell'aria preimpostata di 9,2 bar (una pressione degli pneumatici di 9 bar corrisponde a una perdita d'aria del sistema di ca. 0,2 bar) o impostare la pressione degli pneumatici desiderata, chiudere il rubinetto di chiusura sulla centralina di controllo.
2. Svitare il coperchio dal raccordo di prova (conservarlo in un luogo sicuro).
3. Sfiatare il sistema mediante il raccordo di prova.
4. Staccare le tubazioni dell'aria in uscita dalla centralina di controllo agli assi.
5. Chiudere o ponticellare gli attacchi sul quadro di distribuzione.
6. Collegare lo strumento di misurazione sul raccordo di prova.

Filetto: 8V1

Nota: utilizzare unicamente uno strumento di misurazione calibrato!

7. Aprire il rubinetto di chiusura.
8. Dopo aver eseguito il gonfiaggio, leggere il valore della pressione sullo strumento di misurazione.
 - Se il valore della pressione è ok, saltare al passaggio 13.
 - Impostazione della pressione: aprire il coperchio della centralina di controllo.

Nota: la pressione impostata deve essere di 0,2 bar superiore alla pressione del pneumatico da regolare per compensare la pressione di apertura della valvola della pressione.

 - **Per diminuire la pressione:** estrarre la manopola di regolazione della valvola di sicurezza della pressione e ruotarla a piccoli intervalli verso sinistra.
 - **Per aumentare la pressione:** estrarre la manopola di regolazione della valvola di sicurezza della pressione e ruotarla a piccoli intervalli verso destra.
9. Scaricare l'aria attraverso il raccordo di prova (dapprima smontare lo strumento di misurazione e poi montarlo).
10. Ripetere l'operazione per 2 volte.
11. Bloccare la valvola di sicurezza della pressione premendo la manopola di regolazione.
12. Chiudere il coperchio con cautela e bloccarlo con le linguette di bloccaggio.
13. Controllare nuovamente la pressione dell'aria. Se la pressione dell'aria è ok, saltare al passaggio 15, altrimenti ripetere i passaggi da 8 in poi.
14. Ripetere l'operazione per 2 volte.
15. Smontare lo strumento di misurazione e avvitare il coperchio sulla valvola di prova.
16. Montare le tubazioni dell'aria sulla centralina di controllo ed eseguire la prova di tenuta.
17. La verifica ovvero la regolazione della pressione è conclusa e segue la prova di funzionamento della spia.

Unità di controllo a partire dal 3° trimestre 2024



Verifica della pressione impostata

1. Verifica della pressione dell'aria preimpostata di 9,2 bar (una pressione degli pneumatici di 9 bar corrisponde a una perdita d'aria del sistema di ca. 0,2 bar)
2. Svitare il coperchio dal raccordo di prova (conservarlo in un luogo sicuro).
3. Collegare lo strumento di misurazione sul raccordo di prova e leggere il valore

Filetto: 8V1

Nota: utilizzare unicamente uno strumento di misurazione calibrato!

4. Rimuovere lo strumento di misurazione
5. Scaricare l'aria attraverso il raccordo di prova

6. Dopo aver eseguito il gonfiaggio, collegare lo strumento di misurazione e leggere il valore
7. Ripetere il processo di prova per altre due volte
8. Smontare lo strumento di misurazione e avvitare il coperchio sulla valvola di prova
9. La verifica della pressione impostata è conclusa

Regolazione della pressione impostata alla pressione pneumatici specifica per il cliente

Nota: è possibile regolare la pressione degli pneumatici soltanto se è presente il kit CAN Reader. Forniamo il kit CAN Reader in una valigetta (703031352) incluso il software necessario.

Le istruzioni e l'assistenza in caso di domande sull'utilizzo del kit CAN Reader e del software sono disponibili al seguente link: <https://www.gigant.com/service/download/>

1. Regolazione della pressione dell'aria preimpostata di 9,2 bar (una pressione degli pneumatici di 9 bar corrisponde a una perdita d'aria del sistema, ad es. del rotore, di ca. 0,2 bar) alla pressione pneumatici specifica per il cliente (+0,2 bar sull'unità di controllo)
2. Rimuovere il cavo di collegamento EBS dall'unità di controllo
3. CAN Reader con l'unità di controllo (raccordo a baionetta a 7 poli secondo norma DIN)
4. Collegare il CAN Reader con il cavo UBS al laptop
5. Collegare il CAN Reader all'alimentazione elettrica
6. Aprire il software CDRS, inserire il valore della pressione pneumatici nel software e inviarlo alla centralina di controllo

Nota: breve descrizione per l'utilizzo del software al link sopraindicato

7. Chiudere il software e staccare i collegamenti tra il laptop e la centralina di controllo
8. Collegare nuovamente il cavo di collegamento EBS all'unità di controllo
9. Assicurare l'alimentazione elettrica
10. Svitare il coperchio dal raccordo di prova (conservarlo in un luogo sicuro).
11. Scaricare l'aria attraverso il raccordo di prova
12. Collegare lo strumento di misurazione sul raccordo di prova e leggere il valore
Filetto: 8V1

Nota: utilizzare unicamente uno strumento di misurazione calibrato!

13. Rimuovere lo strumento di misurazione
14. Scaricare l'aria attraverso il raccordo di prova
15. Dopo aver eseguito il gonfiaggio, collegare lo strumento di misurazione e leggere il valore
16. Ripetere il processo di prova per altre due volte
17. Smontare lo strumento di misurazione e avvitare il coperchio sulla valvola di prova
18. La regolazione e la verifica della pressione pneumatici specifica per il cliente sono conclusi

Prova di funzionamento della spia luminosa

1. Mettere sotto pressione il GPS.
2. Smontare un tubo flessibile dello pneumatico sulla valvola.
3. Far uscire l'aria sull'estremità smontata del tubo flessibile.
4. Se la spia luminosa lampeggia quando la pompa inizia a generare pressione, significa che è pronta all'uso.

Indicazioni generali sull'uso del GSP

1. Il sistema GSP è attivo non appena nel sistema è stata generata una pressione sufficiente, da min. 6 bar a max. 9,8 bar.
2. Durante il processo di gonfiaggio, viene liberata aria in eccesso dalla centralina/dall'unità di controllo.
3. Spia luminosa (optional per l'unità di controllo)

- **Spia lampeggiante:**

il GSP è in funzione e la perdita di aria viene compensata.

Avvertenza:

Se la spia luminosa lampeggia ad alta frequenza per un periodo prolungato (10 min), significa che il sistema potrebbe non essere in funzione e occorre verificarlo

- Spia luminosa accesa: se la spia luminosa resta accesa fissa, arrestare immediatamente il veicolo! Prima di riprendere la marcia, è necessario eliminare la causa della perdita d'aria!
4. Sostituzione pneumatico
- Eseguire lo smontaggio/il montaggio secondo quanto descritto nel capitolo Riparazione.

Istruzioni di manutenzione

1. Gli intervalli di manutenzione sono indicati nella tabella che segue o nella documentazione integrativa del costruttore del veicolo.

Nota:

Il numero degli intervalli di manutenzione deve essere aumentato se le condizioni meteorologiche operative e del terreno sono estreme.

2. Osservare le informazioni relative alla sicurezza!

	Controllo visivo/prova di funzionamento	Intervallo di manutenzione
Rotore	Controllo visivo	Prima di mettersi in marcia
Tubo flessibile per pneumatico	Controllo visivo	Prima di mettersi in marcia
	Controllo visivo/prova di funzionamento	Intervallo di manutenzione
Rubinetto aperto (solo per la centralina di controllo)	Controllo visivo	Prima di mettersi in marcia
Controllare la pressione impostata	Prova di funzionamento	6 mesi dopo l'installazione, poi ogni anno
Controllare la spia luminosa (optional per l'unità di controllo)	Prova di funzionamento	Annuale
Controllare che gli attacchi dell'aria, il coperchio del mozzo della ruota (colore verde), ecc. non presentino perdite (prova con acqua saponata)	Prova di funzionamento	Annuale
Controllare che i cavi elettrici e le tubazioni dell'aria non siano danneggiati	Controllo visivo	Annuale

3. Le prove di funzionamento sono descritte nel capitolo Installazione.

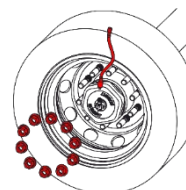
Istruzioni di riparazione

- Osservare le informazioni relative alla sicurezza!
- Interrompere l'alimentazione dell'aria al sistema GSP sul rubinetto di chiusura della centralina di controllo!

Smontaggio/montaggio dello pneumatico

Smontaggio dello pneumatico

1. Staccare il tubo flessibile per pneumatico dal rotore e dalla valvola e riporlo in un luogo sicuro.
2. Smontare lo pneumatico.



Montaggio dello pneumatico

1. Montare lo pneumatico.
2. Montare il tubo flessibile > Vedere Montaggio del tubo flessibile per pneumatico.

Smontaggio/montaggio del tubo flessibile per pneumatico

Smontaggio del tubo flessibile per pneumatico

1. Smontare il tubo flessibile per pneumatico dal rotore e la valvola dello pneumatico.

Montaggio del tubo flessibile per pneumatico

1. Controllare che l'attacco dell'aria dal rotore alla valvola dello pneumatico sia allineato a filo e, se necessario, correggere.
2. Pulire gli attacchi filettati sul rotore, la valvola e il tubo flessibile per pneumatico.
3. Montare il tubo flessibile sulla valvola.

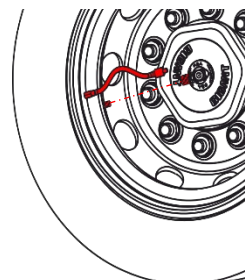
Nota: non ruotare il rotore in senso antiorario (↺ = Ⓢ)!

Controllo del funzionamento del flessibile per pneumatico: premere verso il basso la valvola integrata lato rotore del tubo flessibile dello pneumatico, in questo punto dovrebbe fuoriuscire l'aria.

4. Montare il tubo flessibile sul rotore solo manualmente e serrarlo.
5. Dopo aver posizionato correttamente il tubo flessibile, serrarlo dapprima manualmente e poi con un attrezzo per mezzo giro.

🔧 Apertura chiave 11

6. Controllare che il flessibile per pneumatico non abbia difetti di tenuta!



Smontaggio/montaggio del rotore

Smontaggio del rotore

1. Svitare il tubo flessibile per pneumatico dal rotore.
2. Svitare il rotore dall'adattatore del coprimozzo ed estrarlo con cautela.

🔧 Apertura chiave 16

Montaggio del rotore

1. Pulire l'adattatore del coprimozzo.
2. Inserire con cautela il tubicino a innesto con il rotore nell'adattatore del coprimozzo e serrare a mano.

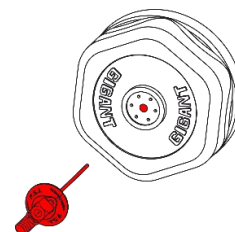
Attenzione: se il coprimozzo è stato premontato, assicurarsi che il tubicino a innesto venga introdotto nell'apertura dello statore! È importante percepire una leggera resistenza quando il tubicino a innesto entra in contatto con l'O-ring nello statore.

3. Orientare l'attacco del tubo flessibile per pneumatico del rotore in direzione della valvola.

🔧 Coppia di serraggio raccomandata: 6 Nm

Attenzione: non ruotare il rotore in senso antiorario!

4. Verificare che il montaggio sia stato eseguito correttamente!



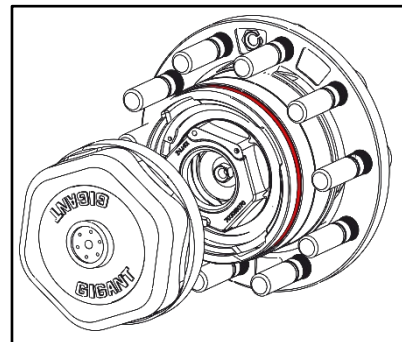
Smontaggio/montaggio del coprimozzo

Smontaggio del coprimozzo

1. Svitare il tubo flessibile per pneumatico dal rotore.
2. Smontare il rotore.
Attenzione: staccare il rotore a mano con movimento dritto e con cautela senza piegare il tubicino a innesto del rotore!
3. Smontare il coprimozzo.
 Apertura chiave 120 / 160 / 170
4. Rimuovere l'O-ring dall'unità mozzo e smaltirlo.

Montaggio del coprimozzo

1. Ingrassare leggermente un nuovo O-ring e posizionarlo sull'unità mozzo.
2. Spingere in avanti il coprimozzo fino a quando è possibile avvitarlo manualmente.
Nota: per montare facilmente il coprimozzo, ruotarlo dapprima leggermente in senso antiorario fino a quando il filetto non si innesta e poi serrarlo manualmente.
3. Serrare il coprimozzo secondo la coppia di serraggio prescritta, come indicato nel libretto di manutenzione e riparazione ALL IN ONE.

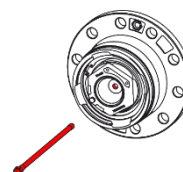


Attenzione: dopo il serraggio, l'O-ring non deve essere schiacciato verso l'esterno!

Smontaggio/montaggio dello statore

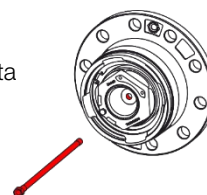
Smontaggio dello statore

1. Smontare il tubo flessibile per pneumatico e il coprimozzo con il rotore.
2. Smontare lo statore.
 Apertura chiave 16



Montaggio dello statore

1. Pulire l'apertura di avvitamento nel fuso dell'assale.
2. Controllare che lo statore non sia sporco ovvero che il filtro non sia danneggiato.
3. Avvitare lo statore manualmente fino a quando la microincapsulatura non si innesta sul filetto.
Nota: se lo statore è smontato, prima di procedere al montaggio, sigillare il filetto dello statore con nastro sigillante PTFE.
4. Serrare lo statore con la coppia di serraggio prescritta.
 Apertura chiave 16 40 Nm $\pm$ 5 Nm

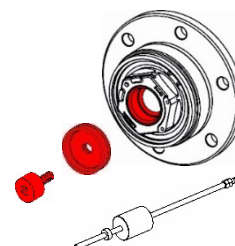


Smontaggio/Montaggio del Press-Plug

Smontaggio del Press-Plug

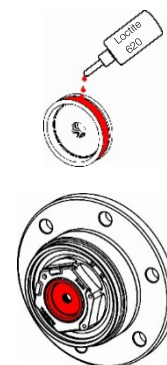
Nota: Per smontare il Press-Plug occorrono l'adattatore Press-Plug-Remover^① e un martello scorrevole^②, che vi offriamo in una valigetta (703031354).

1. Smontare il tubo flessibile per pneumatico e il coprimozzo con il rotore.
2. Smontare lo statore.
3. Avvitare l'adattatore Press-Plug-Remover^① nel Press-Plug stesso
4. Avvitare il martello scorrevole^② sull'adattatore Press-Plug-Remover, estrarre il Press-Plug e smaltirlo^①
5. Pulire la sede del Press-Plug nel fuso dell'assale, eventualmente rimuovere le bave e i residui di colla e infine pulirla dal grasso.^②



Montaggio del Press-Plug

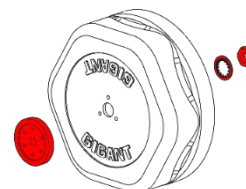
1. Pulire dal grasso il nuovo Press-Plug sulla superficie circostante dell'O-ring
2. Applicare il collante per giunti Loctite 620
Nota: entro 10 minuti dall'applicazione del collante per giunti occorre aver montato completamente il Press-Plug per essere sicuri che il collegamento si indurisca correttamente.
3. Inserire manualmente il Press-Plug con movimento dritto nel fuso dell'assale
4. Spingere dentro il Press-Plug con un attrezzo apposito ($\varnothing$ min. 40 fino a un $\varnothing$ esterno max. di 44 mm) e un martello di plastica (max. 2 kg) fino a quando non è montato correttamente.
Nota: il rumore o la sensazione al tatto cambia chiaramente quando il Press-Plug è in posizione.
5. Pulire il fuso dell'assale e l'attrezzo dai residui di colla.
6. Montare lo statore
7. Montare il coprimozzo con il rotore e il tubo flessibile per pneumatico



Smontaggio/montaggio dell'adattatore del coprimozzo

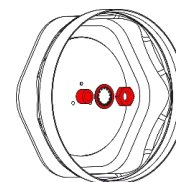
Smontaggio dell'adattatore del coprimozzo

1. Smontare il tubo flessibile per pneumatico e il coprimozzo con il rotore.
2. Smontare il rotore.
3. Allentare il dado all'interno del coprimozzo.
 I Apertura chiave 22
4. Smontare il dado e le rondelle di bloccaggio e rimuovere l'adattatore del coprimozzo.



Montaggio dell'adattatore del coprimozzo

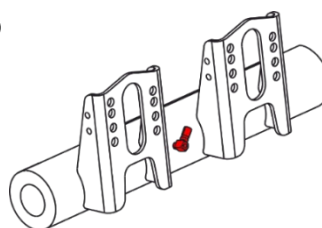
1. Pulire la superficie di appoggio dell'adattatore del coprimozzo.
2. Inserire l'adattatore del coprimozzo e all'interno di quest'ultimo montare la rondella di bloccaggio e il dado.
3. Serrare il dado con la coppia di serraggio prescritta.
 🔧 Apertura chiave 22 30 Nm $\pm$ 2 Nm



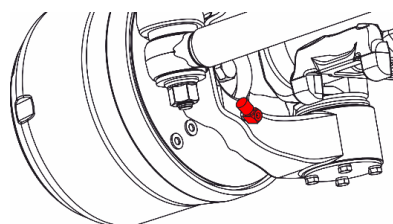
Smontaggio/montaggio attacco dell'aria del corpo assale

Posizione dell'attacco dell'aria:

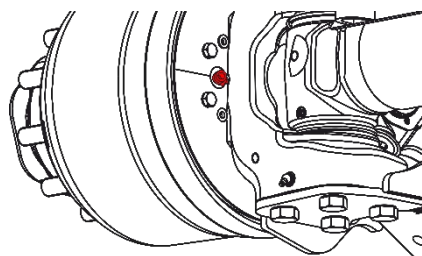
- Assale rigido: Corpo assale (al centro)



- Asse NL: Leva del fuso (leva del fuso inferiore)



- **Asse ZL:** Leva del fuso (al centro della lamiera di copertura)



Smontaggio/montaggio attacco dell'aria

1. Smontare l'attacco dell'aria.
I Apertura chiave 12/14
2. Pulire la zona dell'attacco dell'aria.
3. Inserire l'attacco dell'aria manualmente ed eventualmente avvolgere il filetto dell'attacco dell'aria con materiale sigillante (ad es. nastro sigillante PTFE).
4. Allineare l'attacco dell'aria e serrarlo.
🔧 Apertura chiave 12/14 5 Nm

Attrezzi

Codice articolo	Descrizione	Figura
703031352	Kit CAN Reader (nella valigetta) - Alimentatore - Cavo a Y - Cavo USB - CAN-READER - Chiavetta USB con software	
703031353	Kit martello scorrevole per Press Plug - GSP	
703031331	Loctite 620 – 50 ml	—

Diagnosi dei guasti

Nota: osservare le avvertenze di sicurezza in tutte le attività per evitare danni a oggetti e persone!

Condizione	Possibili cause	Interventi
La spia luminosa è accesa.	1. Il sistema eroga aria alla prima messa in funzione. 2. Il sistema eroga aria a uno pneumatico con difetti di tenuta. 3. Il sistema eroga aria a un componente del sistema con difetti di tenuta. 4. Il cablaggio del sistema è difettoso	1. Il sistema funziona senza problemi. 2. Riparare lo pneumatico. 3. Sostituire i componenti del sistema. 4. Correggere il cablaggio del sistema.
La spia luminosa è accesa e fuoriesce aria dal rotore.	1. Il sistema eroga aria a un componente del sistema con difetti di tenuta. 2. Il rotore ha difetti di tenuta. 3. L'O-ring dello statore non è a tenuta. 4. Il filetto dello statore non è a tenuta. 5. Il Press-Plug ha difetti di tenuta	1. Sostituire i componenti del sistema. 2. Sostituire il rotore. 3. Sostituire lo statore. 4. Ripristinare la tenuta del filetto dello statore. 5. Sostituire il Press-Plug

Condizione	Possibili cause	Interventi
Fuoriesce aria dal rotore.	1. Il rotore ha difetti di tenuta. 2. L'O-ring dello statore non è a tenuta. 3. Il filetto dello statore non è a tenuta. 4. Il Press-Plug ha difetti di tenuta	1. Sostituire il rotore. 2. Sostituire lo statore. 3. Ripristinare la tenuta del filetto dello statore. 4. Sostituire il Press-Plug
La spia luminosa è spenta durante il funzionamento del sistema, sebbene vi sia aria che fluisce nella centralina/nell'unità di controllo.	1. La spia luminosa è fuori servizio. 2. Il generatore nella centralina di controllo è fuori servizio. 3. Il cablaggio del sistema è danneggiato/difettoso.	1. Controllare ed event. sostituire la spia luminosa. 2. Controllare il generatore nella centralina di controllo e, se necessario, sostituirlo. 3. Riparare/correggere il cablaggio del sistema.
La pressione dello pneumatico è troppo bassa.	1. Il rubinetto di chiusura sulla centralina di controllo è chiuso. 2. La pressione impostata sul sistema è troppo bassa.	1. Aprire il rubinetto di chiusura. 2. Aumentare la pressione del sistema sulla centralina/sull'unità di controllo.
La pressione dello pneumatico è troppo alta.	1. Lo pneumatico è stato gonfiato con pressione eccessiva. 2. La pressione impostata sul sistema è troppo alta.	1. Ridurre la pressione dello pneumatico. Il sistema regola la pressione dello pneumatico alla pressione di sistema impostata. Ridurre la pressione del sistema sulla centralina/sull'unità di controllo.
Da fermo, il rimorchio perde aria.	1. Il flessibile per pneumatico ha difetti di tenuta. 2. I collegamenti a vite del flessibile per pneumatico hanno difetti di tenuta. 3. Lo pneumatico o la valvola dello pneumatico ha difetti di tenuta.	1. Sostituire il flessibile per pneumatico. 2. Serrare correttamente il collegamento. Se necessario, sostituire le guarnizioni. 3. Pulire o sostituire la valvola dello pneumatico oppure riparare lo pneumatico.
Lo pneumatico si riempie lentamente oppure non fluisce aria verso lo pneumatico.	1. Il collegamento del flessibile allo pneumatico potrebbe essere troppo serrato, al punto da bloccare il flusso di aria.	1. Serrare correttamente il collegamento oppure sostituire il flessibile o la guarnizione se danneggiati.

In caso di domande, il team GIGANT è a vostra completa disposizione e vi augura buon viaggio.

Creato/Controllato:

Approvato:

20/08/2024	HU	20/08/2024	AK
Data	Firma	Data	Firma