

VEVOR[®]

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Technical Support and E-Warranty Certificate www.vevor.com/support

Air Bag Suspension Kit

MODEL: 7X 57365

We continue to be committed to provide you tools with competitive price.

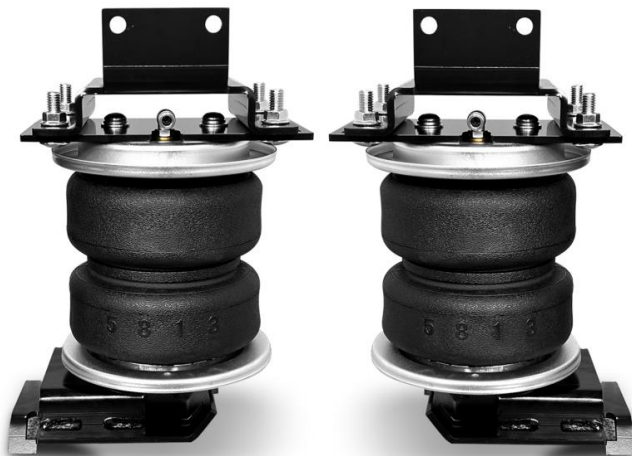
"Save Half", "Half Price" or any other similar expressions used by us only represents an estimate of savings you might benefit from buying certain tools with us compared to the major top brands and does not necessarily mean to cover all categories of tools offered by us. You are kindly reminded to verify carefully when you are placing an order with us if you are actually saving half in comparison with the top major brands.

VEVOR®

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Air Bag Suspension Kit

MODEL: 7X 57365



NEED HELP? CONTACT US!

Have product questions? Need technical support? Please feel free to contact us:

Technical Support and E-Warranty Certificate
www.vevor.com/support

This is the original instruction, please read all manual instructions carefully before operating. VEVOR reserves a clear interpretation of our user manual. The appearance of the product shall be subject to the product you received. Please forgive us that we won't inform you again if there are any technology or software updates on our product.

SECURITY & WARNINGS

The retrofit kit you purchased is a single valve inflation system.

Please take safety precautions accordingly during installation.

The installation instructions are based on the left side or based on the driver's side of the vehicle, and the structure on the right side can refer to the same method on the left side.

Please note that the air spring will bend and expand under working conditions. Ensure there is enough space for it to work properly and avoid friction between the air spring and other chassis parts.

IMPORTANT SAFETY NOTICE

The installation of this kit does not alter the gross vehicle weight rating (GVWR) or payload of the vehicle. Check the vehicle's owner's manual and do not exceed the maximum load listed for this vehicle.

Gross vehicle weight rating: The maximum allowable weight of the fully loaded vehicle (including passengers and cargo). This number — along with other weight limits, as well as tire, rim size and inflation pressure data — is shown on the vehicle's Safety Compliance Certification Label.

Payload: The combined, maximum allowable weight of cargo and passengers that the truck is designed to carry. Payload is GVWR minus the base curb weight.

NOTATION EXPLANATION

Hazard notations appear in various locations in this publication. Information which is highlighted by one of these notations must be observed to help minimize risk of personal injury or possible improper installation which may render the vehicle unsafe. Notes are used to help emphasize areas of procedural importance and provide helpful suggestions. The following definitions explain the use of these notations as they appear throughout this guide.



INDICATES IMMEDIATE HAZARDS WHICH WILL RESULT IN SEVERE PERSONAL INJURY OR DEATH.



INDICATES HAZARDS OR UNSAFE PRACTICES WHICH COULD RESULT IN SEVERE PERSONAL INJURY OR DEATH.



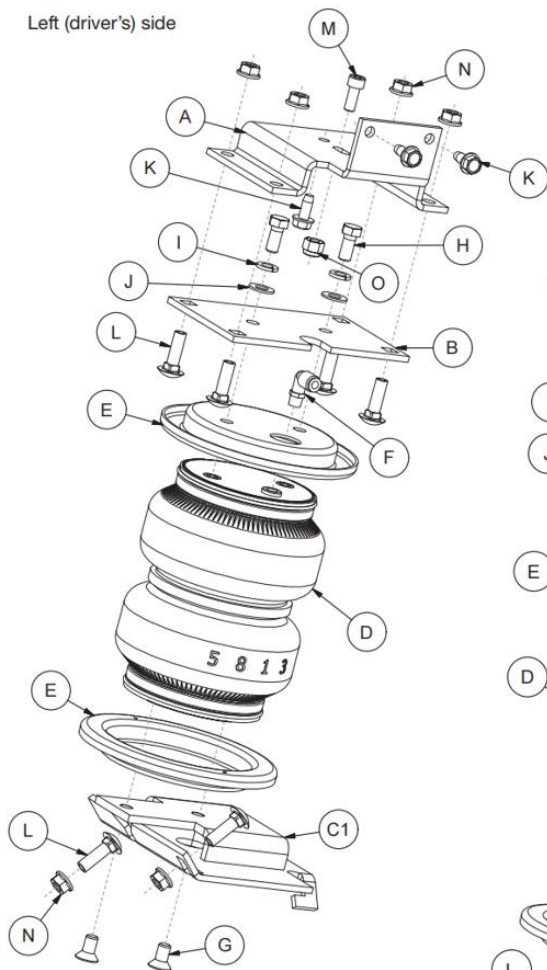
INDICATES HAZARDS OR UNSAFE PRACTICES WHICH COULD RESULT IN DAMAGE TO THE MACHINE OR MINOR PERSONAL INJURY.

PARAMETER LIST

Model	standard
Adapted models	2011-2018 Dodge Ram 1500 2019-2021 Dodge Ram 1500 Classic
rated load (lbs)	5000
Use the pressure (psi)	5-100

PARTS LIST

Left (driver's side)



Right (passenger's side)

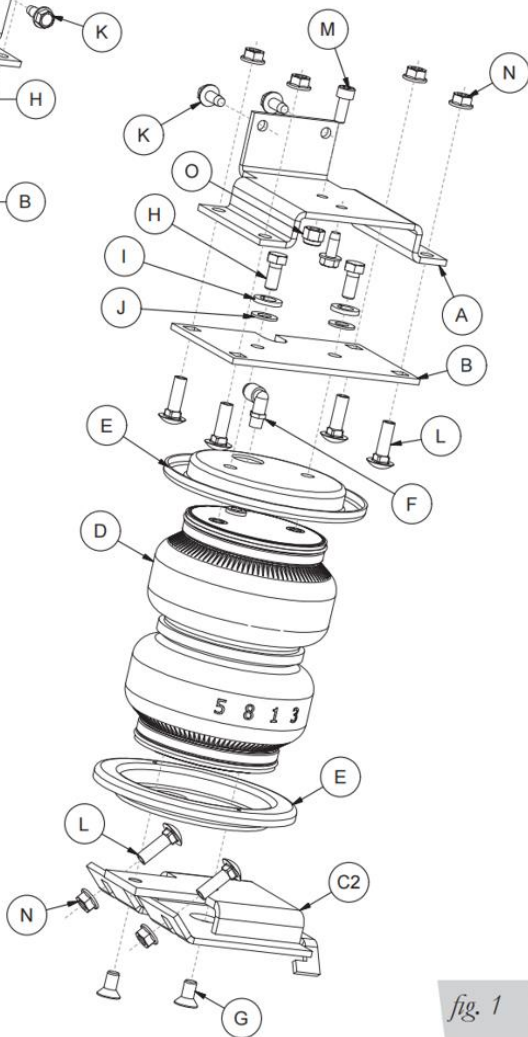
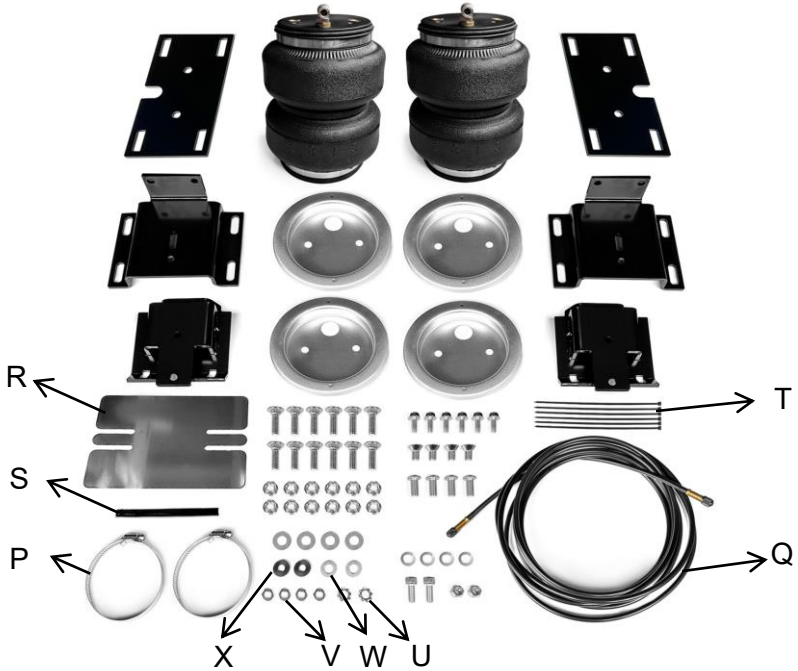


fig. 1



ITEM	DESCRIPTION	QTY	ITEM	DESCRIPTION	QTY
A	Frame bracket	2	H	Hex-head bolt 3/8"-24 x 7/8"	4
B	Air spring bracket	2	I	3/8" Lock washer	4
C1	LH lower bracket	1	J	3/8" Flat washer	4
C2	RH lower bracket	1	K	5/16"-18 x 3/4" Self-tapping screw	6
D	Air spring	2	L	3/8"-16 x 1.25" Carriage bolt	12
E	Roll plate (Silver zinc plated)	4	M	M8-1.25 x 20mm Socket-head screw	2

F	Push-to-connect (PTC) fitting	2	N	3/8"-16 Serrated lock nut	12
G	Flat-head screw 3/8"-24 x 3/4"	4	O	M8-1.25 Nylon nut	2

*** not pictured in the Installation Diagram**

DESCRIPTION	QTY
Standard and metric open-end or box wrenches	SET
Adjustable wrench	1
Ratchet	1
Standard and metric, regular and deep-well sockets	SET
1/4" and 5/16" drill bits (very sharp)	2
Heavy-duty drill	1
Torque wrench	1
4" Grinder or metal cutting tool	1
Standard and metric hex-key wrenches	1
Hose cutter, razor blade, or sharp knife	1
Hoist or floor jacks	1
Safety stands	2
Safety glasses	1
Black paint or undercoating	1
Air compressor or compressed air source	1
Spray bottle with dish soap/water solution	1

INSTALLATION INSTRUCTIONS

Installing the 7X 57365 Series System

GETTING STARTED

In order to install the upper frame brackets (A), it will be necessary to remove the coil springs as follows:

1. Lift the vehicle up and support the frame with jack stands. Leave enough room to drop the axle down low enough to remove the coil springs (Fig. 2). Remove the rear wheels.

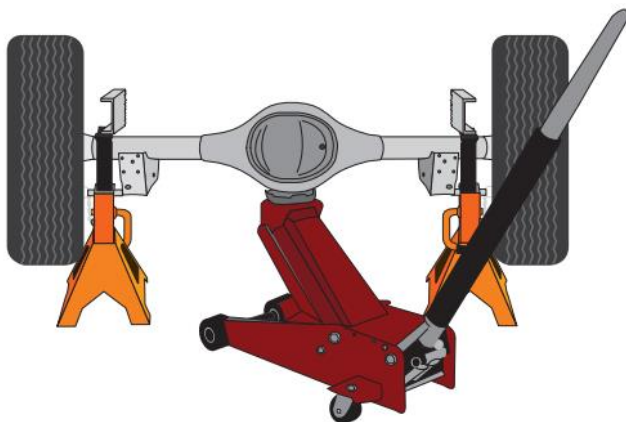


fig. 2

2. Mark the bottom of the right-hand and left-hand coil springs and lower spring seat mounts with chalk or a paint marker to make sure the spring is put back the same way it is removed (Fig. 3).



fig. 3

3. Remove both lower shock bolts and slowly lower the axle until the springs can be removed.

NOTE: Lower the axle carefully and avoid putting stress on the flexible brake lines.

4. Remove both jounce bumpers from both sides (Fig. 4).



fig. 4

5. Grind the welds off the jounce bumper cups that attach them to the jounce bumper frame bracket (Fig. 5). Remove and discard from both sides of the vehicle.



fig. 5

6. Grind the remaining welds flush to the frame (Fig. 6). Spray the frame with paint or undercoating to cover the bare surface after grinding (Fig. 7).



fig. 6



fig. 7

7. Install the socket head M8 bolt (M) into the frame bracket (A) slot closest to the flange on the bracket (Fig. 8). Cap with the nylon lock nut (O) as shown (Fig. 9).

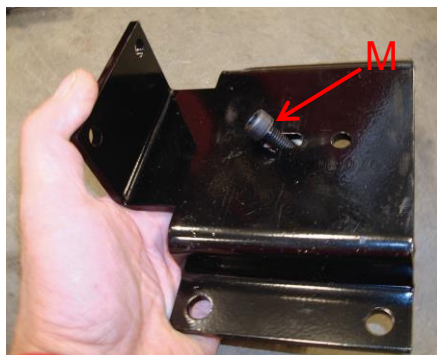


fig. 8

The bolt head points in the same direction as the flange on the

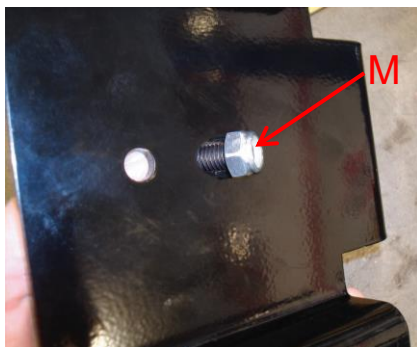


fig. 9

8. Leave socket head M8 bolt (M) loose at this time.

9. Set the frame bracket (with the socket head bolt in it), on the frame, with the flange pointing up. Insert the socket head bolt into the existing hole in the frame that was under the stock jounce bumper (Fig. 10).

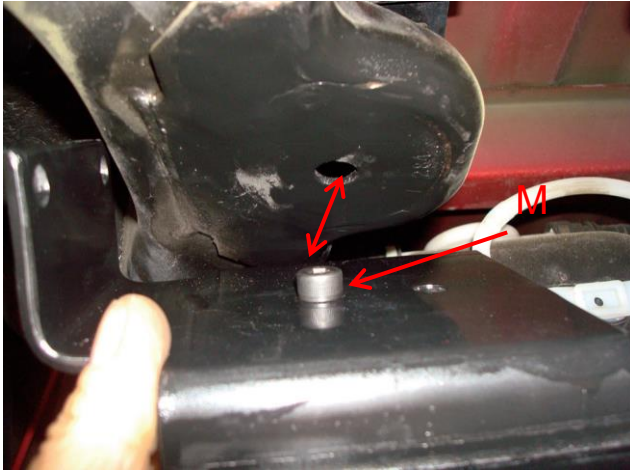


fig. 10

10. The bracket should sit flush to the bottom of the frame. If there is any leftover weld holding the bracket off the frame, remove and grind down so the bracket is flush.

11. With the socket head bolt in the hole, push the flange against the side of the frame (Fig. 11) and mark the existing hole under the frame with a paint marker (Fig. 12).



fig. 11

NOTE: If possible, with the bracket in position, use a 21/64 (or closest) centering punch to fit into the hole and center-punch the frame for an exact center of the hole.



fig. 12

12. Center-punch the frame and drill a 1/4" hole (Fig. 13). Start a 5/16" self-tapping screw (K) into the hole, making sure it is straight, and tighten it enough to form the threads needed to set the screw (Fig. 13). Remove the screw once threads are formed.

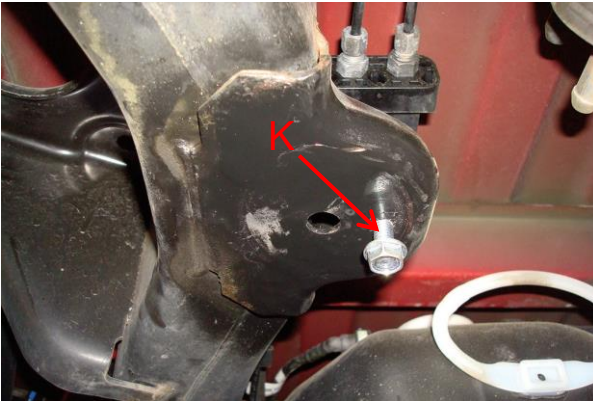


fig. 13

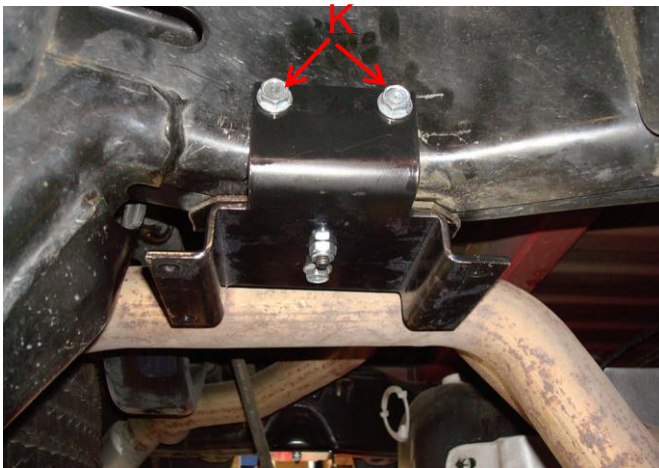
13. Set the bracket back in place on the frame and bolt into position using the self-tapping screw previously set into the frame. Tighten the screw making sure the washer head portion of the screw is flat to the bracket, and torque to 15 lb.-ft. (20Nm).

14. Make sure the bracket is flat to the bottom of the frame, center punch and drill through the frame with a 1/4" bit using the holes in the side of the flange as a guide (Fig. 14).



fig. 14

15. Install two more self-tapping screws (K) in the side, making sure the flat head portion of the bolt is flush to the bracket, and torque to 15 lb.-ft. (20Nm) (Fig. 15). Repeat for the other side. Driver's side



bracket shown mounted in place and ready for the air spring assembly.

fig. 15

16. Once the frame brackets have been installed on both sides, the stock suspension can be put back together.

17. Set the coil springs back into position using the index marks from the previous step and raise the axle back up making sure the spring indexes into the top and bottom spring seats correctly.
18. Reinstall the wheels and lower the vehicle so the wheels rest on the ground. Torque the lug nuts to the manufacturer's torque specs.
19. Install the lower shock bolts back onto the axle and torque to 135Nm (100 lb.-ft.).

ASSEMBLING THE AIR SPRINGS

1. Set a roll plate (E) onto the air spring (D).

NOTE: The radius (rounded) edge of the roll plate (E) will be toward the air spring, so that the air spring is seated inside both roll plates.

2. Install the swivel fitting (F) into the top of the air spring finger tight plus 1 1/2 turns It is recommended that the air nozzle (F) be wrapped with PTFE TAPE during assembly. (Fig. 16).



fig. 16

3. Insert four carriage bolts (L) into the upper air spring bracket (B) and set the upper bracket onto the air spring assembly (Fig. 17).

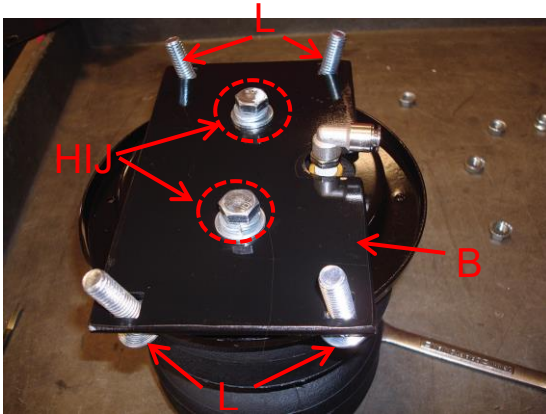


fig. 17

4. Attach the upper air spring bracket using two 3/8" hex-head bolts (H), two lock washers (I) and two flat washers (J). Torque to no more than 20 lb.-ft. Repeat for the opposite side. Figure 18 shows both upper assemblies.



fig. 18

5. Flip the air spring assemblies upside down and set a roll plate (E) over the air spring (same as in step one).

6. Position the air spring assemblies so that the fittings are outboard and away from each other (Fig. 19).



fig. 19

NOTE: The finished assemblies will be left and right-hand specific, and the fittings that are on the top of the air springs should be facing the outside (tire side) of the vehicle once into position.

7. Set the left lower bracket (C1) onto the left side assembly and attach with two 3/8" flat-head screws (G). Assemble the other air spring using the right-side lower bracket (C2). Torque to no more than 20 lb.-ft. (27Nm) (Fig. 19). Figure 20 shows the completed assemblies.



Left (driver's) side assembly using lower bracket (C1).

Right (passenger's) side assembly using lower bracket (C2).

INSTALLING THE ASSEMBLIES

1. Index a 3/8" carriage bolt (L) into the opening on the front of the driver's side assembly as shown (Fig. 21).

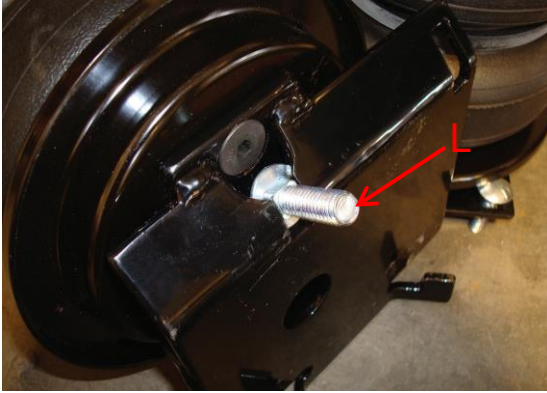


fig. 21

2. Drop the axle again to gain clearance to put the two assemblies into position on the axle.
3. Set the left (driver's) side assembly into position with the carriage bolt still in the slot (previously installed). Set into place on the axle, making sure the back of the bracket is "hooked" below the jounce bumper strike plate. Push the assembly forward while lining up the carriage bolt with the existing hole in the front of the lower jounce bumper strike plate (Figs. 22 & 23). Cap the carriage bolt with a 3/8" serrated lock nut (N), but leave loose at this time.



fig. 22

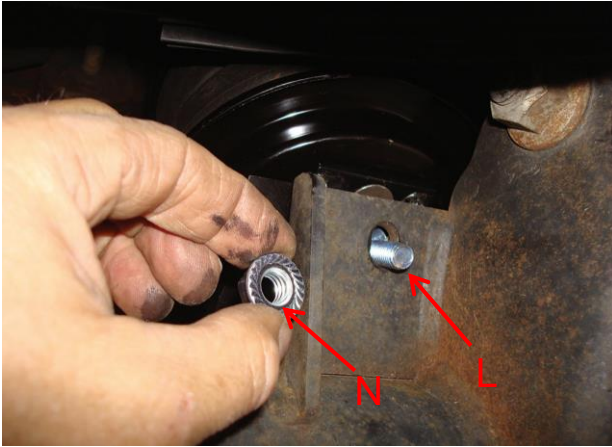


fig. 23

4. Insert another 3/8" carriage bolt (L) through the remaining hole in the front side of the bracket (Fig. 24).



fig. 24

5. It will be necessary to use a socket with an extension to reach the inside threads on the carriage bolt previously set into position (Fig. 25). It may be helpful to pull the carriage bolt out slightly so that it can be angled enough to get started on the thread.



Use the slot in the lower control arm mount for the extension to fit through while nut on the bolt.

fig. 25

6. Set the right (passenger's) side assembly into position in the same way, indexing the lower bracket with the tabs under the jounce bumper strike plate and, with the exception of using the slot for the carriage bolt in the lower bracket, install the carriage bolts in the same manner. Torque both sides of the lower bracket hardware evenly to 31 lb.-ft. (42Nm), making sure the tabs are still indexed under the jounce bumper strike plate. Figures 26 & 27 show the assemblies bolted into position.

NOTE: Fittings should be on the outside (tire side) of the assemblies.

Left (driver's) side assembly



fig. 26

Right (passenger's) side assembly



fig. 27

7. Raise the axle back up while aligning the air spring mounting plate's carriage bolts, with the frame mounting bracket holes. Cap all carriage bolts, once in position, with 3/8" serrated lock nuts (N) and torque all the installed nuts to 31 lb.-ft. (42Nm) (Fig. 28).

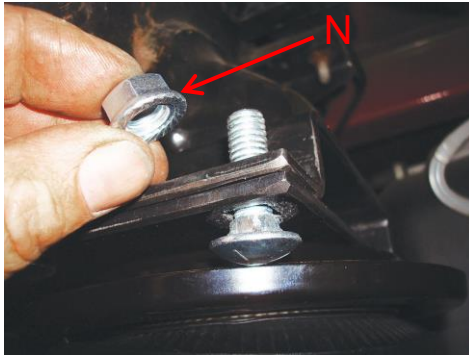


fig. 28

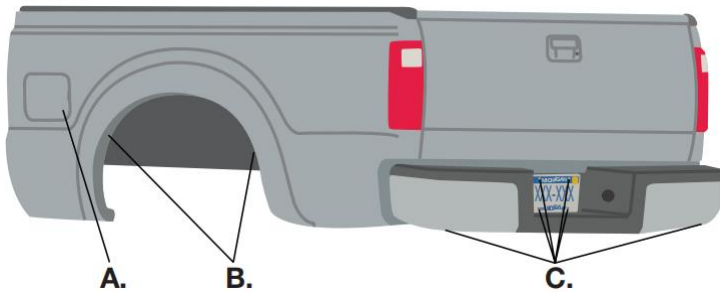
8. Left (driver's) side shown with the assembly bolted up to the frame bracket (Fig. 29).



fig. 29

Installing the Air Lines

Air lines are routed from the air springs to Schrader valves. 7X 57365 Series air lines come in two styles: nylon and braided stainless steel. Begin by choosing locations for the Schrader valves and drill a 5/16" hole, if necessary (Fig. 30).



- A. Inside fuel tank filler door
- B. Inside rear wheel wells rear bumper area
- C. License plate or

For LoadLifter Ultimate Plus kits, the recommended location for the Schrader valves is the rear bumper area or license plate.



CAUTION

KEEP AT LEAST 6" OF CLEARANCE BETWEEN ALL AIR LINES AND THE EXHAUST SYSTEM. AVOID SHARP BENDS AND EDGES.

INSTALLING NYLON AIR LINES

1. Cut the air line in half. Make clean, square cuts with a razor blade or hose cutter (Fig. 31). Do not use scissors or wire cutters.

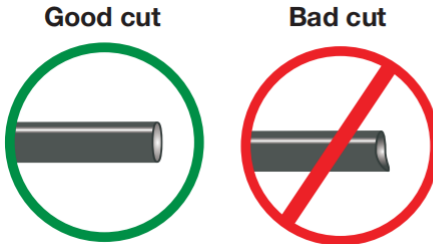


fig. 31

2. Use zip ties to secure the air line to fixed points along the chassis. Do not pinch or kink the air line. The minimum bend radius for the air line is 1". Leave at least 2" of slack in the air line to allow for any movement that might pull on the air line.

3. Install the Schrader valve in the chosen location (Fig. 32).

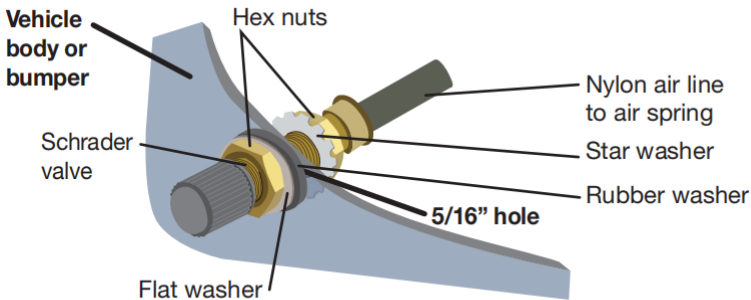


fig. 32

INSTALLING BRAIDED STAINLESS STEEL AIR LINES



CAUTION

KEEP THE AIR LINE AWAY FROM THE FUEL LINE, BRAKE LINES AND ELECTRICAL WIRES.

1. Use zip ties to secure the air line to fixed points along the chassis every 6" to 8". Leave at least 2" of slack to allow for any movement that might pull on the air line.
2. Tighten the air line hex nut finger tight, then use 2 wrenches to turn 1 additional flat (1/6 of one full turn). Do not overtighten (Figs. 33 or 34). The easiest way to tighten the fitting is off the vehicle. Install the Schrader valve in the chosen location.
3. Coil and secure any excess air line in an area where it will not be susceptible to damage. The braided stainless steel air line cannot be trimmed.

Air Line Setup Without Compressor System

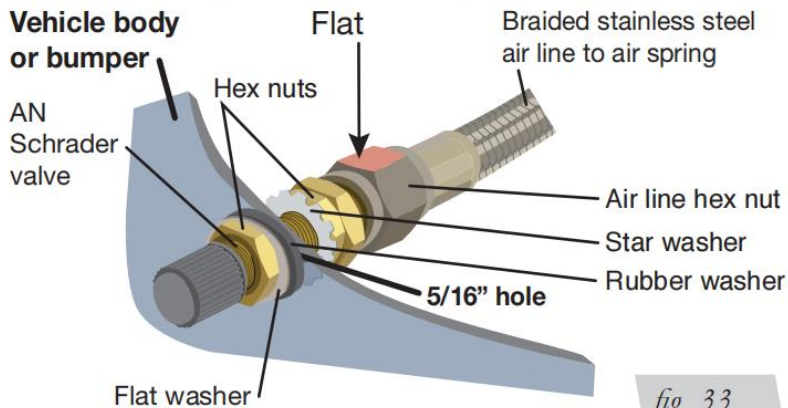


fig. 33

Air Line Setup for Compressor Integration

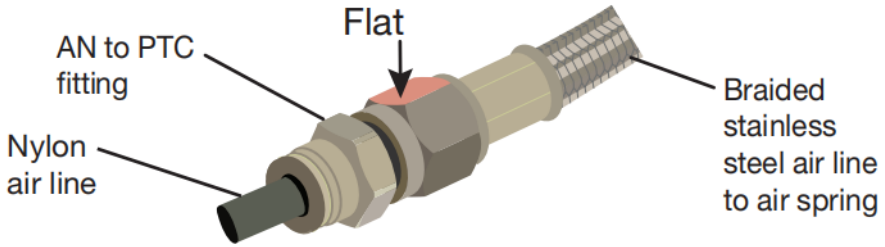


fig. 34

INSTALLING THE HEAT SHIELD

1. Attach the metal heat shield to the exhaust where it is closest to the air spring. Slide the air line thermal sleeve over the air line and place it where the air line is closest to the exhaust (Fig. 35)

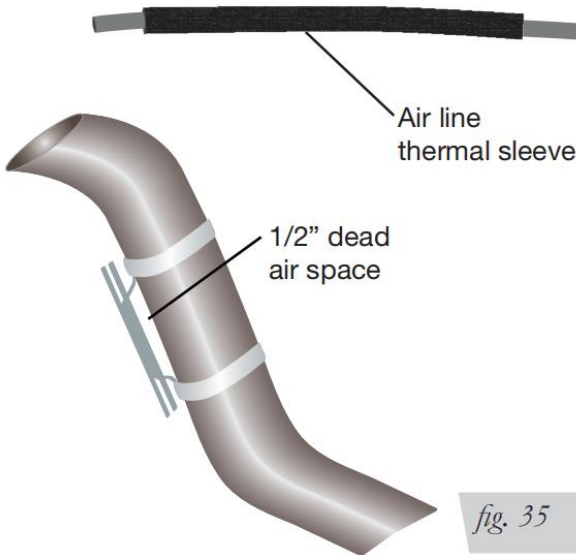


fig. 35

Finished Installation Photos

1. Back view of left (driver's) side assembly (Fig. 36).

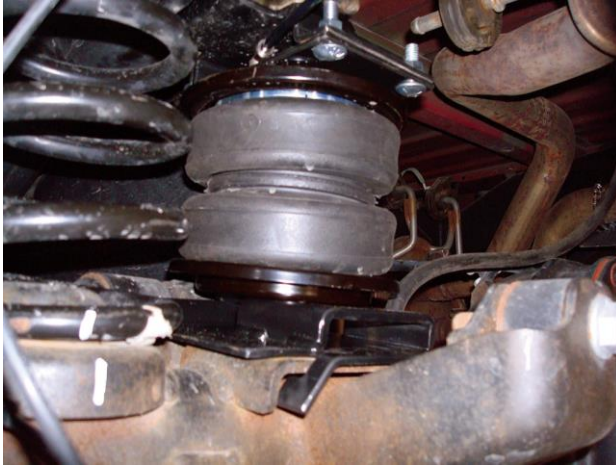


fig. 36

2. Back view of right (passenger's) side assembly (Fig. 37).



fig. 37

BEFORE OPERATING

CHECKING FOR LEAKS

1. Inflate the air spring to 30 PSI.
2. Spray all connections and the inflation valves with a solution of 1/5 liquid dish soap and 4/5 water. Spot leaks easily by looking for bubbles in the soapy water.
3. After the test, deflate the springs to the minimum pressure required to restore the system to normal ride height. Do not deflate to lower than 5 PSI.

4. Check the air pressure again after 24 hours. A 2-4 PSI loss after initial installation is normal. Retest for leaks if the loss is more than 5 PSI.

FIXING LEAKS

1. If there is a problem with the swivel fitting:
 - a. Check the air line connection by deflating the spring and removing the line by pulling the collar against the fitting and pulling firmly on the air line. Trim 1" off the end of the air line. Be sure the cut is clean and square (see Fig. 31). Reinsert the air line into the push-to-connect fitting.
 - b. Check the threaded connection by tightening the swivel fitting another half turn. If it still leaks, deflate the air spring, remove the fitting, and re-coat the threads with thread sealant. Reinstall by hand tightening as much as possible and then use a wrench for an additional two turns.
2. If there is a problem with the inflation valve:
 - a. Check the valve core by tightening it with a valve core tool.
 - b. Check the air line by removing the air line from the barbed type fitting. Cut the air line off a few inches in front of the fitting and use a pair of pliers or vice grips to pull/twist the air line off of the fitting.



CAUTION

DO NOT CUT OFF THE AIR LINE COMPLETELY AS THIS WILL USUALLY NICK THE BARB AND RENDER THE FITTING USELESS.

BEFORE OPERATING

Clearance test — Inflate the air springs to 75-90 PSI and make sure there is at least 1/2" clearance from anything that might rub against each sleeve. Be sure to check the tire, brakes, frame, shock absorbers and brake cables.

Leak test before road test — Inflate the air springs to 75-90 PSI and check all connections for leaks. All leaks must be eliminated before the vehicle is road tested.

Heat test — Be sure there is sufficient clearance from heat sources, at least 6" for air springs and air lines. If a heat shield was included in the kit, install it.

Fastener test — Recheck all bolts for proper torque.

Road test — The vehicle should be road tested after the preceding tests. Inflate the springs to recommended driving pressures. Drive the vehicle 10 miles and recheck for clearance, loose fasteners and air leaks.

Operating instructions — If professionally installed, the installer should review the operating instructions with the owner. Be sure to provide the owner with all of the paperwork that came with the kit.

POST-INSTALLATION CHECKLIST

Overnight leak down test — Recheck air pressure after the vehicle has been used for 24 hours. If the pressure has dropped more than 5 PSI, then there is a leak that must be fixed. Either fix the leak yourself or return to the installer for service.

Air pressure requirements — It is important to understand the air pressure requirements of the air spring system. Regardless of load, the air pressure should always be adjusted to maintain adequate ride height at all times while driving.

Thirty-day or 500-mile test —Recheck the air spring system after 30 days or 500 miles, whichever comes first. If any part shows signs of rubbing or abrasion, the source should be identified and moved, if possible. If it is not possible to relocate the cause of the abrasion, the air spring may need to be remounted. If professionally installed, the installer should be consulted. Check all fasteners for tightness.

PRODUCT USE, MAINTENANCE AND SERVICING

Minimum Recommended Pressure

5 PSI

Maximum Air Pressure

100 PSI

MAINTENANCE GUIDELINES

NOTE:By following the steps below, vehicle owners will obtain the longest life and best results from their air springs.

1. Check air pressure weekly.
2. Always maintain normal ride height. Never inflate beyond 100 PSI.
3. If the system develops an air leak, use a soapy water solution (1/5 liquid dish soap and 4/5 water) to check all air line connections and the inflation valve core before deflating and removing the air spring.



CAUTION

FOR SAFETY AND TO PREVENT POSSIBLE DAMAGE TO THE VEHICLE, DO NOT EXCEED MAXIMUM GROSS VEHICLE WEIGHT RATING (GVWR), AS INDICATED BY THE VEHICLE MANUFACTURER. ALTHOUGH THE AIR SPRINGS ARE RATED AT A MAXIMUM INFLATION PRESSURE OF 100 PSI, THE AIR PRESSURE ACTUALLY NEEDED IS DEPENDENT ON LOAD AND GVWR.

4. Loaded vehicles require at least 25 PSI. A “loaded vehicle” refers to a vehicle with a heavy bed load, a trailer or both. Never exceed GVWR, regardless of air spring, air pressure or other load assist. The springs in this kit will support approximately 40 pounds of load (combined on both springs) for each 1 PSI of pressure. The required air pressure will vary depending on the state of the original suspension. Operating the vehicle below the minimum air spring pressure will void the warranty.
5. When increasing load, always adjust air pressure to maintain normal ride height. Increase or decrease pressure from the system as necessary to attain normal ride height for optimal ride and handling. Remember that loads carried behind the axle (including tongue loads) require more leveling force (pressure) than those carried directly over the axle.

6. Always add air to springs in small quantities, checking the pressure frequently.
7. Should it become necessary to raise the vehicle by the frame, make sure the system is at minimum pressure (5 PSI) to reduce the tension on the suspension/ brake components. Use of on-board leveling systems do not require deflation or disconnection.
8. Periodically check the air spring system fasteners for tightness. Also, check the air springs for any signs of rubbing. Realign if necessary.
9. On occasion, give the air springs a hard spray with a garden hose to remove mud, sand, gravel or other debris.

TUNING THE AIR PRESSURE

Pressure determination comes down to three things — level vehicle, ride comfort and stability.

1. Level vehicle

If the vehicle's headlights are shining into the trees or the vehicle is leaning to one side, then it is not level (Fig. 38). Raise the air pressure to correct either of these problems and level the vehicle.

2. Ride comfort

If the vehicle has a rough or harsh ride it may be due to either too much pressure or not enough (Fig. 39). Try different pressures to determine the best ride comfort.

3. Stability

Stability translates into safety and should be the priority, meaning the driver may need to sacrifice a perfectly level and comfortable ride. Stability issues include roll control, bounce, dive during braking and sponginess (Fig. 40). Tuning out these problems usually requires an increase in pressure.



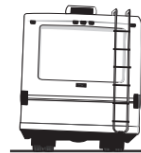
Bad headlight aim

fig. 38



Rough ride

fig. 39



Sway and
body roll

fig. 40

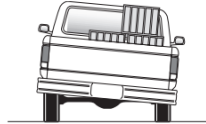
GUIDELINES FOR ADDING AIR

1. Start with the vehicle level or slightly above.
2. When in doubt, always add air.
3. If the front of the vehicle dives while braking, increase the pressure in the front air bags, if equipped.
4. If it is ever suspected that the air bags have bottomed out, increase the pressure (Fig. 41).
5. Adjust the pressure up and down to find the best ride.
6. If the vehicle rocks and rolls, adjust the air pressure to reduce movement.
7. It may be necessary to maintain different pressures on each side of the vehicle.
8. Loads such as water, fuel, and appliances will cause the vehicle to be heavier on one side (Fig. 42). As much as a 50 PSI difference is not uncommon.

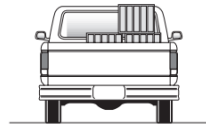


Bottoming out

fig. 41



Unlevel



Level

fig. 42

TROUBLESHOOTING GUIDE

PROBLEM	CAUSE	SOLUTION
System won't maintain pressure overnight.	Improperly installed air line, air line has holes or cracks.	Leak test the air line connections, the threaded connection into the air spring, and all fittings in the control system.
Air spring or air line leak.	Fitting seal or air line is compromised.	Check to make sure air lines are seated in connectors. Inspect fittings with soapy water. Trim hose or re-seal fitting. Ensure lines are cut straight.
Corner won't raise or air leak develops.	Look for a kink or fold in the air line.	Replace any air line that has been kinked.

FREQUENTLY ASKED QUESTIONS

Q. Will installing air springs increase the weight ratings of a vehicle?

No. Adding air springs will not change the weight ratings (GAWR, GCWR and/ or GVWR) of a vehicle. Exceeding the GVWR is dangerous and voids the warranty.

Q. Is it necessary to keep air in the air springs at all times and how much pressure will they need?

For 7X 57365 standard, Ultimate and Ultimate Plus, the recommended minimum air pressure is 5 PSI, but it can safely be run at zero air pressure unladen (no load).

Q. Is it necessary to add a compressor system to the air springs?

No. Air pressure can be adjusted with any type of compressor as long as it can produce sufficient pressure to service the springs. Even a bicycle tire pump can be used, but it's a lot of work.

Q. How long should air springs last?

If the air springs are properly installed and maintained they can last indefinitely.

Q. Will raising the vehicle on a hoist for service work damage the air springs?

No. The vehicle can be lifted on a hoist for short-term service work such as tire rotation or oil changes. However, if the vehicle will be on the hoist for a prolonged period of time, support the axle with jack stands in order to take the tension off of the air springs.

Manufacturer: Shanghaimuxinmuyeyouxiangongsi

Address: Shuangchenglu 803nong11hao1602A-1609shi, baoshanqu,
shanghai 200000 CN.

Imported to AUS: SIHAO PTY LTD. 1 ROKEVA STREETEASTWOOD
NSW 2122 Australia

Imported to USA: Sanven Technology Ltd. Suite 250, 9166 Anaheim
Place, Rancho Cucamonga, CA 91730



YH CONSULTING LIMITED.

C/O YH Consulting Limited Office 147,
Centurion House, London Road,
Staines-upon-Thames, Surrey, TW18 4AX



E-CrossStu GmbH
Mainzer Landstr.69,
60329 Frankfurt am Main.

VEVOR[®]

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Technical Support and E-Warranty Certificate

www.vevor.com/support

VEVOR[®]

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Assistance technique et certificat de garantie électronique www.vevor.com/support

Kit de suspension d'airbag

MODÈLE : 7X 57365

Nous continuons à nous engager à vous fournir des outils à des prix compétitifs.

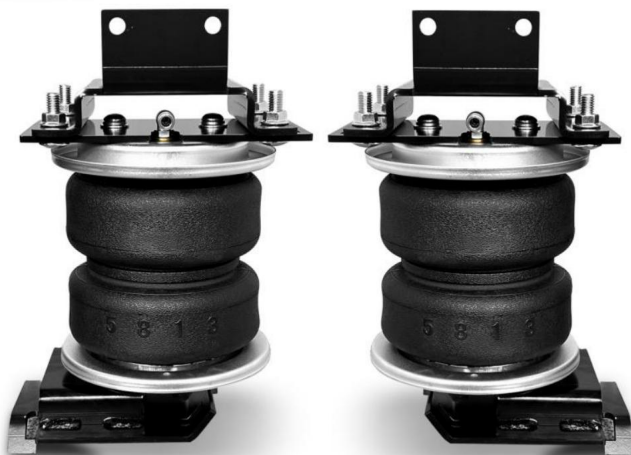
"Économisez la moitié", "Moitié prix" ou toute autre expression similaire que nous utilisons ne représente qu'une estimation des économies dont vous pourriez bénéficier en achetant certains outils chez nous par rapport aux grandes marques et ne signifie pas nécessairement couvrir toutes les catégories d'outils proposés par nous. Nous vous rappelons de vérifier attentivement lorsque vous passez une commande chez nous si vous économisez réellement la moitié par rapport aux grandes marques.

VEVOR[®]

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Kit de suspension d'airbag

MODÈLE : 7X 57365



BESOIN D'AIDE? CONTACTEZ-NOUS!

Vous avez des questions sur les produits ? Besoin d'une assistance technique ? N'hésitez pas à nous

contacter : Support technique et certificat de garantie électronique
www.vevor.com/support

Il s'agit des instructions originales, veuillez lire attentivement toutes les instructions du manuel avant de l'utiliser. VEVOR se réserve une interprétation claire de notre manuel d'utilisation. L'apparence du produit dépend du produit que vous avez reçu. Veuillez nous pardonner de ne plus vous informer s'il y a des mises à jour technologiques ou logicielles sur notre produit.

SÉCURITÉ ET AVERTISSEMENTS

Le kit de mise à niveau que vous avez acheté est un système de gonflage à valve unique.

Veillez prendre les précautions de sécurité en conséquence lors de l'installation.

Les instructions d'installation sont basées sur le côté gauche ou basées sur le côté conducteur.

du véhicule, et la structure du côté droit peut faire référence à la même méthode sur

le côté gauche.

Veillez noter que le ressort pneumatique se pliera et se dilatera dans les conditions de travail.

Assurez-vous qu'il y a suffisamment d'espace pour qu'il fonctionne correctement et évitez les frottements entre le ressort pneumatique et les autres pièces du châssis.

AVIS DE SÉCURITÉ IMPORTANT

L'installation de ce kit ne modifie pas le poids nominal brut du véhicule (PNBV) ou la charge utile du véhicule.

Consultez le manuel du propriétaire du véhicule et ne dépassez pas la charge maximale indiquée pour ce véhicule.

Poids nominal brut du véhicule : Le poids maximum autorisé du véhicule entièrement chargé (y compris les passagers et le fret). Ce numéro, ainsi que d'autres limites de poids, ainsi que les données sur les pneus, la taille des jantes et la pression de gonflage, sont indiqués sur l'étiquette de certification de conformité à la sécurité du véhicule.

Charge utile : Le poids combiné maximum autorisé de la cargaison et des passagers que le camion est conçu pour transporter. La charge utile correspond au PNBV moins le poids à vide de base.

NOTATION EXPLICATION

Les mentions de danger apparaissent à divers endroits dans cette publication. Les informations mises en évidence par l'une de ces notations doivent être respectées pour aider à minimiser le risque de blessure corporelle ou une éventuelle mauvaise installation qui pourrait rendre le véhicule dangereux. Les notes sont utilisées pour souligner les domaines d'importance procédurale et fournir des suggestions utiles. Les définitions suivantes expliquent l'utilisation de ces notations telles qu'elles apparaissent tout au long de ce guide.



INDIQUE LES RISQUES IMMÉDIATS QUI EN résulteront
EN CAS DE BLESSURES CORPORELLES GRAVES OU DE DÉCÈS.



INDIQUE DES DANGERS OU DES PRATIQUES DANGEREUSES QUI
POURRAIT ENTRAÎNER DES BLESSURES GRAVES OU
LA MORT.



INDIQUE DES DANGERS OU DES PRATIQUES DANGEREUSES QUI
POURRAIT ENTRAÎNER DES DOMMAGES À LA MACHINE OU
BLESSURES CORPORELLES MINEURES.

LISTE DES PARAMÈTRES

Modèle	standard
Modèles adaptés	2011-2018 Dodge Ram 1500 Dodge Ram 1500 Classique 2019-2021
charge nominale lbs	5000
Utilisez la pression (psi)	5-100

PARTS LIST

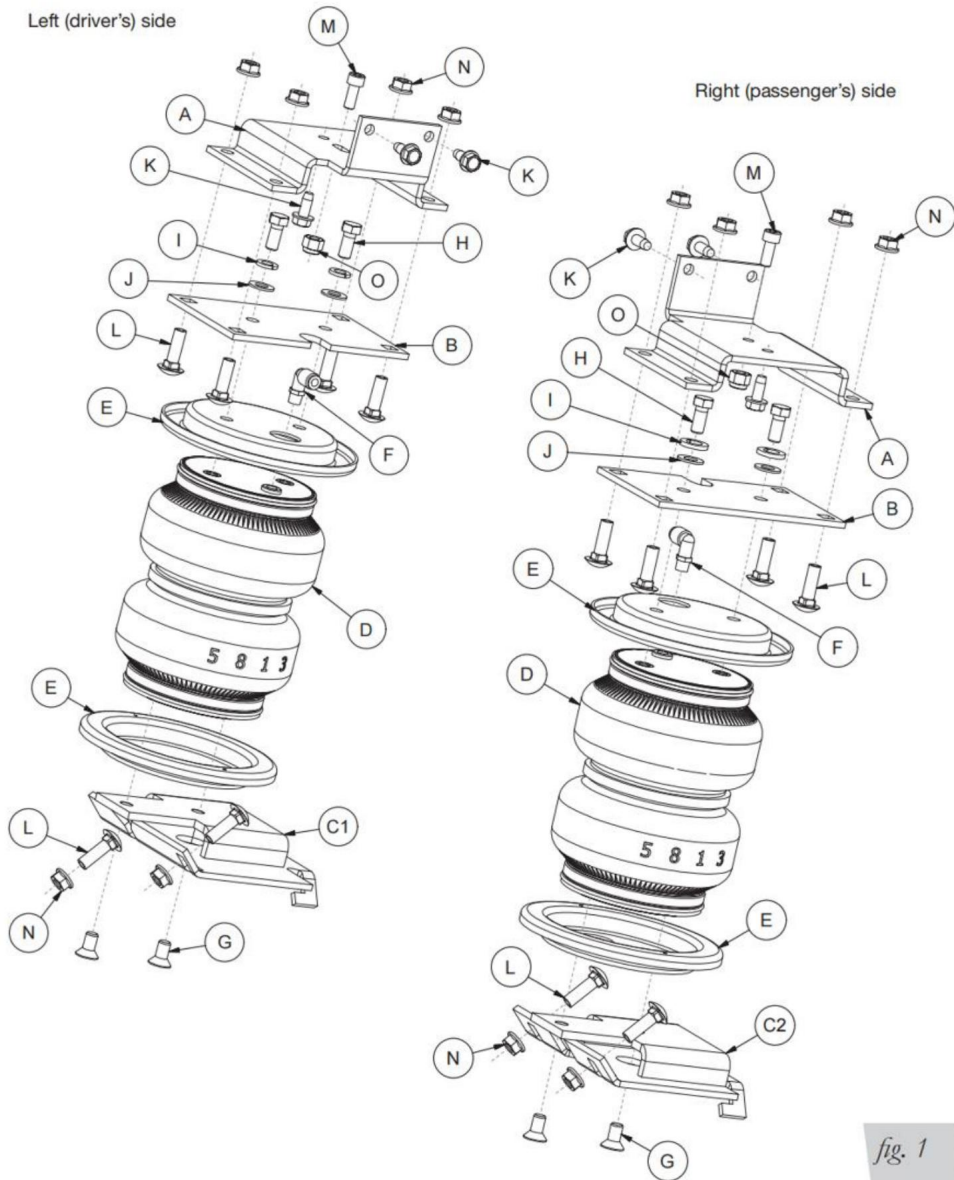
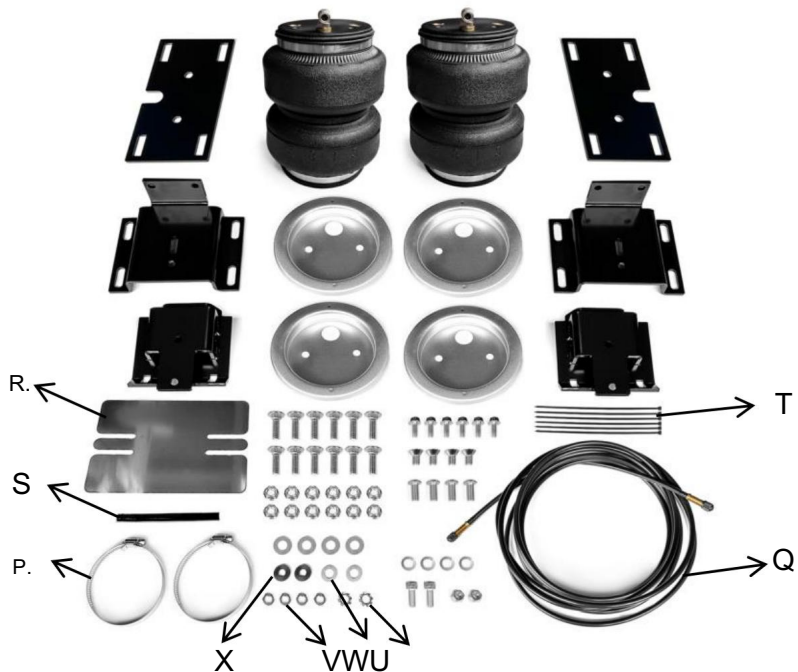


fig. 1



ARTICLE	DESCRIPTION	QTÉ	ARTICLE	DESCRIPTION	QTÉ
Un support de cadre		2	H	Boulon à tête hexagonale 3/8"-24 x 7/8"	4
B	Support de ressort pneumatique	2	.	Rondelle de blocage 3/8"	4
Support inférieur gauche C1		1	J.	Rondelle plate 3/8"	4
Support inférieur droit C2		1	K	5/16"-18 x 3/4" Vis autotaraudeuse	6
D	Ressort de l'air	2	L	3/8"-16 x 1,25" Ecroû du chariot	12
ET	Plaque à rouleau (plaquée argent zingué)	4	M.	M8-1,25 x 20 mm Vis à tête creuse	2

F	Appuyer pour se connecter (PTC) raccord	2	N	Serrure dentelée 3/8"-16 noix	12
g	Vis à tête plate 3/8"-24 x 3/4"	4	O	Écrou en nylon M8-1,25	2

*
non illustré dans le schéma d'installation

DESCRIPTION	QTÉ
Clés plates ou polygonales standard et métriques	ENSEMBLE
Clé à molette	1
Rochet	1
Douilles standard et métriques, régulières et profondes	ENSEMBLE
Forets 1/4" et 5/16" (très tranchants)	2
Perceuse robuste	1
Clé dynamométrique	1
Meuleuse de 4 po ou outil de coupe de métal	1
Clés hexagonales standard et métriques	1
Coupe-tuyau, lame de rasoir ou couteau bien aiguisé	1
Palan ou crics au sol	1
Béquilles de sécurité	2
Lunettes de protection	1
Peinture ou sous-couche noire	1
Compresseur d'air ou source d'air comprimé	1
Flacon pulvérisateur avec solution de savon à vaisselle/eau	1

INSTALLATION INSTRUCTIONS

Installation du système série 7X 57365

COMMENCER

Afin d'installer les supports supérieurs du cadre (A), il sera nécessaire de retirer les ressorts hélicoïdaux comme suit :

1. Soulevez le véhicule et soutenez le cadre avec des chandelles. Laissez suffisamment d'espace pour abaisser l'essieu suffisamment bas pour retirer les ressorts hélicoïdaux (Fig. 2). Retirez les roues arrière.

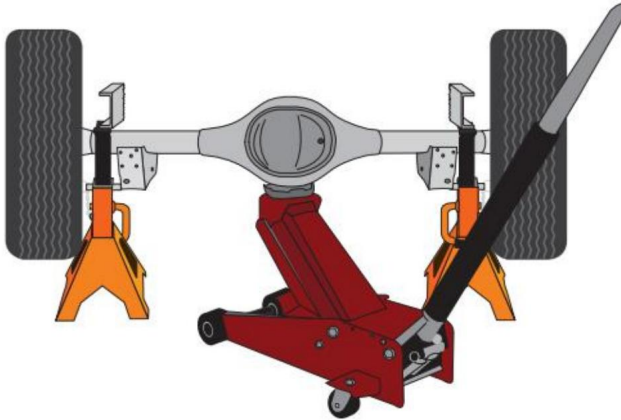


fig. 2

2. Marquez le bas des ressorts hélicoïdaux droit et gauche et les supports inférieurs du siège de ressort avec de la craie ou un marqueur de peinture pour vous assurer que le ressort est remis en place de la même manière qu'il a été retiré (Fig. 3).

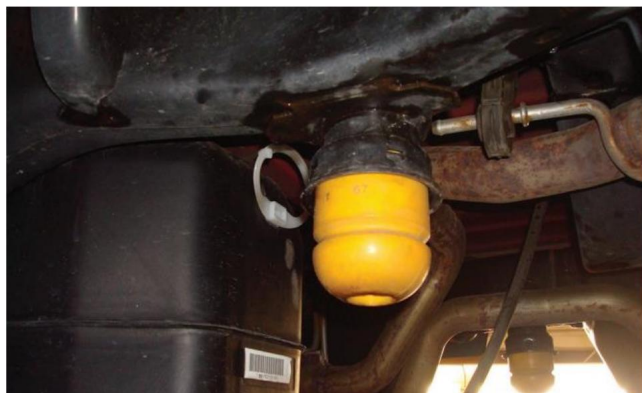


fig. 3

3. Retirez les deux boulons d'amortisseur inférieurs et abaissez lentement l'essieu jusqu'à ce que les ressorts puissent être retirés.

REMARQUE : Abaissez l'essieu avec précaution et évitez d'exercer une pression sur les conduites de frein flexibles.

4. Retirez les deux pare-chocs des deux côtés (Fig. 4).



5. Meulez les soudures des coupelles du pare-chocs qui les fixent au support du cadre du pare-chocs (Fig.

5). Retirer et jeter des deux côtés du véhicule.



6. Meulez les soudures restantes au ras du cadre (Fig. 6). Vaporisez le cadre avec de la peinture ou une sous-couche pour recouvrir la surface nue après le meulage (Fig. 7).



fig. 6



fig. 7

7. Installez le boulon à tête creuse M8 (M) dans la fente du support de cadre (A) la plus proche de la bride du support (Fig. 8). Capuchon avec le contre-écrou en nylon (O) comme indiqué (Fig. 9).

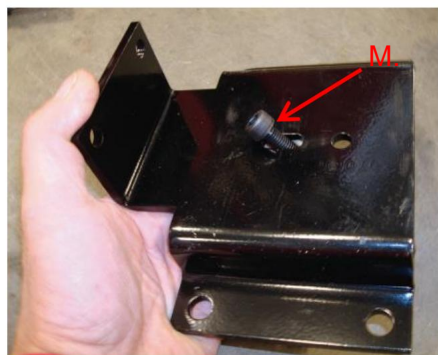


fig. 8

La tête du boulon pointe dans la même direction que la bride du support.



fig. 9

8. Laissez le boulon à tête creuse M8 (M) desserré pour le moment.

9. Placez le support de cadre (avec le boulon à tête creuse dedans) sur le cadre, avec la bride pointant vers le haut. Insérez le boulon à tête creuse dans le trou existant du cadre qui se trouvait sous le pare-chocs d'origine (Fig. 10).

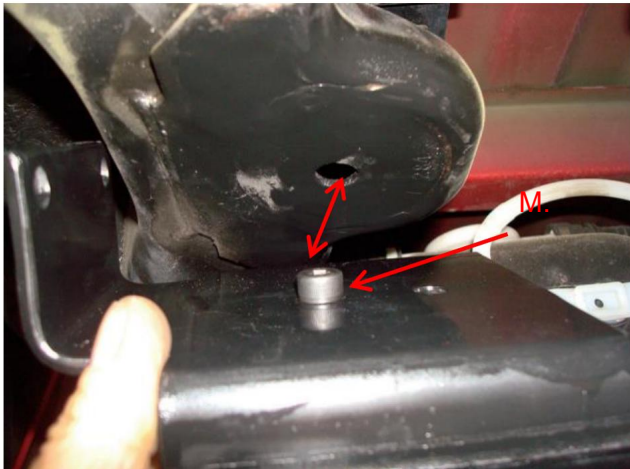


fig. 10

10. Le support doit affleurer le bas du cadre. S'il reste des restes de soudure retenant le support hors du cadre, retirez-le et meulez-le pour que le support affleure.

11. Avec le boulon à tête creuse dans le trou, poussez la bride contre le côté du cadre (Fig. 11) et marquez le trou existant sous le cadre avec un marqueur de peinture (Fig. 12).



fig. 11

REMARQUE : Si possible, avec le support en position, utilisez un poinçon de centrage 21/64 (ou le plus proche) pour l'insérer dans le trou et centrez le cadre pour obtenir un centre exact du trou.



fig. 12

12. Centrez le cadre et percez un trou de 1/4" (Fig. 13). Insérez une vis autotaraudeuse de 5/16" (K) dans le trou, en vous assurant qu'elle est droite, et serrez-la suffisamment pour former les filetages nécessaires au réglage de la vis (Fig. 13). Retirez la vis une fois les filetages formés.

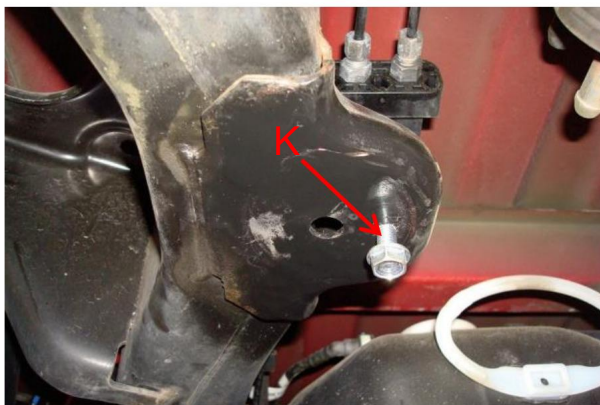


fig. 13

13. Remettez le support en place sur le cadre et boulonnez-le en position à l'aide de la vis autotaraudeuse préalablement insérée dans le cadre. Serrez la vis en vous assurant que la partie à tête de rondelle de la vis est plate par rapport au support et serrez à 15 lb-pi. (20Nm).

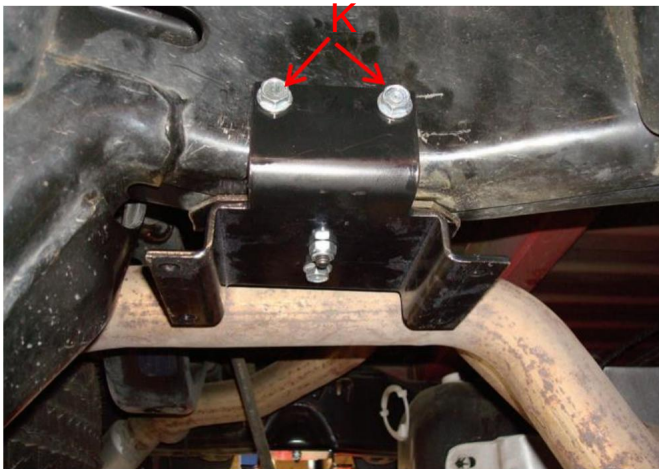
14. Assurez-vous que le support est plat jusqu'au bas du cadre, centrez un poinçon et percez à travers le cadre avec un foret de 1/4" en utilisant les trous sur le côté de la bride comme guide (Fig. 14).



fig. 14

15. Installez deux autres vis autotaraudeuses (K) sur le côté, en vous assurant que la partie à tête plate du boulon affleure le support, et serrez à 15 lb-pi. (20 Nm) (Fig. 15).

Répétez pour l'autre côté. Côté conducteur



support illustré
monté en place et
prêt pour l'assemblage
du ressort
pneumatique.

fig. 15

16. Une fois les supports de cadre installés des deux côtés, la suspension d'origine peut être remontée.

17. Remettez les ressorts hélicoïdaux en position à l'aide des repères de l'étape précédente et relevez l'essieu en vous assurant que les index du ressort s'insèrent correctement dans les sièges du ressort supérieur et inférieur.

18. Réinstallez les roues et abaissez le véhicule pour que les roues reposent sur le sol.

Serrez les écrous de roue selon les spécifications de couple du fabricant.

19. Reposez les boulons d'amortisseur inférieurs sur l'essieu et serrez-les à 135 Nm (100 lb-pi).

ASSEMBLAGE DES RESSORTS PNEUMATIQUES 1. Placez

une plaque de rouleau (E) sur le ressort pneumatique (D).

REMARQUE : Le bord arrondi (arrondi) de la plaque à rouleau (E) sera dirigé vers le ressort pneumatique, de sorte que le ressort pneumatique soit placé à l'intérieur des deux plaques à rouleau.

2. Installez le raccord pivotant (F) dans la partie supérieure du ressort pneumatique en serrant à la main plus 1 1/2 tour. Il est recommandé d'envelopper la buse d'air (F) avec du RUBAN PTFE pendant l'assemblage.

(Fig.16).



fig. 16

3. Insérez quatre boulons de carrosserie (L) dans le support supérieur du ressort pneumatique (B) et placez le support supérieur sur l'ensemble du ressort pneumatique (Fig. 17).

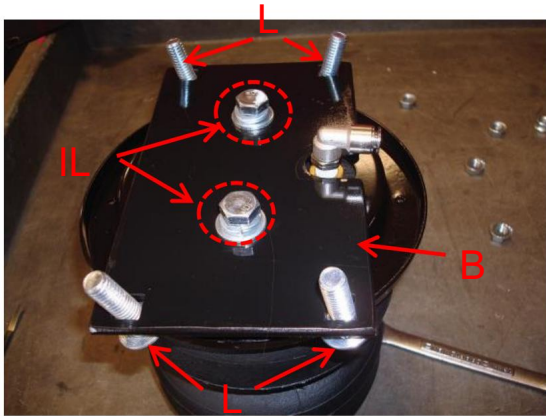


fig. 17

4. Fixez le support supérieur du ressort pneumatique à l'aide de deux boulons à tête hexagonale de 3/8" (H), de deux rondelles de blocage (I) et de deux rondelles plates (J). Serrez à pas plus de 20 lb-pi. Répétez pour le côté opposé. La figure 18 montre les deux ensembles supérieurs.



fig. 18

5. Retournez les ensembles de ressorts pneumatiques et placez une plaque de roulement (E) sur le ressort pneumatique (comme à la première étape).

6. Positionnez les ensembles de ressorts pneumatiques de manière à ce que les raccords soient à l'extérieur et éloignés les uns des autres (Fig. 19).



fig. 19

REMARQUE : Les assemblages finis seront spécifiques à gauche et à droite, et les raccords qui se trouvent sur le dessus des ressorts pneumatiques doivent faire face à l'extérieur (côté pneu) du véhicule une fois en position.

7. Placez le support inférieur gauche (C1) sur l'assemblage du côté gauche et fixez-le avec deux vis à tête plate de 3/8" (G). Assemblez l'autre ressort pneumatique à l'aide du support inférieur droit (C2). Serrez à pas plus de 20 lb-pi. (27 Nm) (Fig. 19). La figure 20 montre les assemblages terminés.



Assemblage côté gauche (conducteur) à l'aide du support inférieur (C1).

Droit (passager) assemblage idéal à l'aide du support inférieur (C2).

INSTALLATION DES ENSEMBLES 1. Insérez un boulon de carrosserie de 3/8 po (L) dans l'ouverture à l'avant de l'ensemble côté conducteur, comme illustré (Fig. 21).

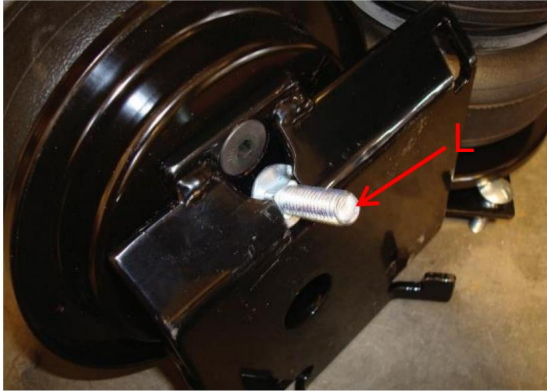


fig. 21

2. Relâchez l'essieu pour gagner du jeu pour mettre les deux ensembles en position sur l'essieu.

3. Mettez l'ensemble côté gauche (conducteur) en position avec le boulon de carrosserie toujours dans la fente (précédemment installé). Mettez-le en place sur l'essieu, en vous assurant que l'arrière du support est « accroché » sous la plaque de gâche du pare-chocs. Poussez l'ensemble vers l'avant tout en alignant le boulon de carrosserie avec le trou existant à l'avant de la gâche du pare-chocs inférieur (Fig. 22 et 23). Bouchez le boulon de carrosserie avec un contre-écrou dentelé de 3/8" (N), mais laissez-le desserré pour le moment.



fig. 22



fig. 23

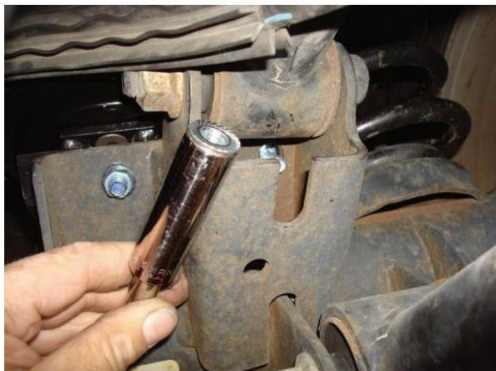
4. Insérez un autre boulon de carrosserie de 3/8 po (L) dans le trou restant sur le côté avant du support (Fig. 24).



fig. 24

5. Il sera nécessaire d'utiliser une douille avec une rallonge pour atteindre le filetage intérieur du boulon de carrosserie préalablement mis en place (Fig. 25). Il peut être utile de retirer légèrement le boulon de carrosserie afin qu'il puisse être suffisamment incliné pour commencer le travail.

fil de discussion.



Utiliser la fente en bas bras de commande monter pour le extension pour s'adapter à travers tout l'écrou sur le boulon.

fig. 25
enfiler le

6. Mettez l'ensemble côté droit (passager) en position de la même manière, en indexant le support inférieur avec les languettes sous la plaque de gâche du pare-chocs et, à l'exception de l'utilisation de la fente pour le boulon de carrosserie dans le support inférieur, installez le boulons de carrosserie de la même manière. Serrez uniformément les deux côtés de la quincaillerie du support inférieur à 31 lb-pi. (42Nm), en s'assurant que les languettes sont toujours indexées sous la gâche du pare-chocs. Les figures 26 et 27 montrent les assemblages boulonnés en position.

REMARQUE : Les raccords doivent se trouver à l'extérieur (côté pneu) des assemblages.

Ensemble côté gauche (conducteur)



fig. 26

Ensemble côté droit (passager)



fig. 27

7. Relevez l'essieu tout en alignant les boulons de carrosserie de la plaque de montage du ressort pneumatique avec les trous du support de montage du cadre. Bouchez tous les boulons de carrosserie, une fois en position, avec des contre-écrous dentelés de 3/8 po (N) et serrez tous les écrous installés à 31 lb-pi. (42 Nm) (Fig. 28).

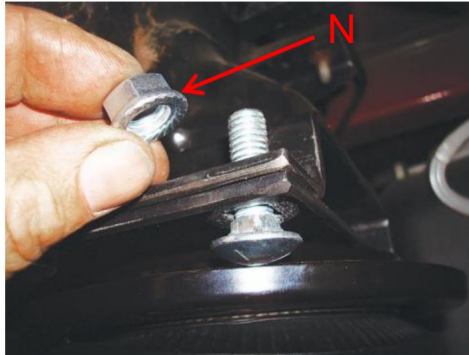


fig. 28

8. Côté gauche (conducteur) illustré avec l'ensemble boulonné au support de cadre (Fig. 29).

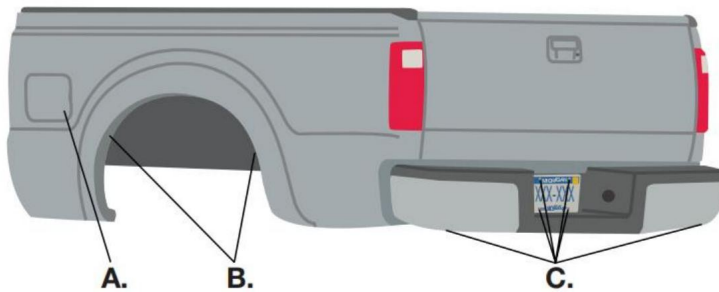


fig. 29

Installation des conduites aériennes

Les conduites d'air sont acheminées des ressorts pneumatiques vers les valves Schrader. Les conduites d'air de la série 7X 57365 sont disponibles en deux styles : en nylon et en acier inoxydable tressé.

Commencez par choisir les emplacements des vannes Schrader et percez un trou de 5/16", si nécessaire (Fig. 30).



A. Carburant intérieur

porte de remplissage du réservoir

C. Plaque d'immatriculation ou

B. Intérieur arrière

passages de roues arrière

zone de pare-chocs

Pour les kits LoadLifter Ultimate Plus, l'emplacement recommandé

pour les valves Schrader, il s'agit de la zone du pare-chocs arrière ou de la plaque d'immatriculation.



CAUTION

GARDER AU MOINS 6" DE DÉGAGEMENT ENTRE TOUS
CONDUITES AÉRIENNES ET SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT. ÉVITER

COUDES ET BORDS FORTS.

INSTALLATION DE CONDUITES AÉRIENNES EN NYLON

1. Coupez la conduite d'air en deux. Réalisez des coupes nettes et carrées avec une lame de rasoir ou un coupe-tuyau (Fig. 31). N'utilisez pas de ciseaux ni de coupe-fil.

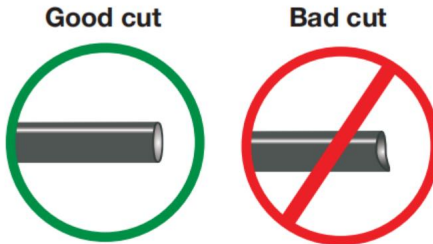


fig. 31

2. Utilisez des attaches zippées pour fixer la conduite d'air à des points fixes le long du châssis. Ne pincez pas et ne pliez pas la conduite d'air. Le rayon de courbure minimum de la conduite d'air est de 1". Laissez au moins 2" de mou dans la conduite d'air pour permettre tout mouvement qui pourrait tirer sur la conduite d'air.

3. Installez la valve Schrader à l'emplacement choisi (Fig. 32).

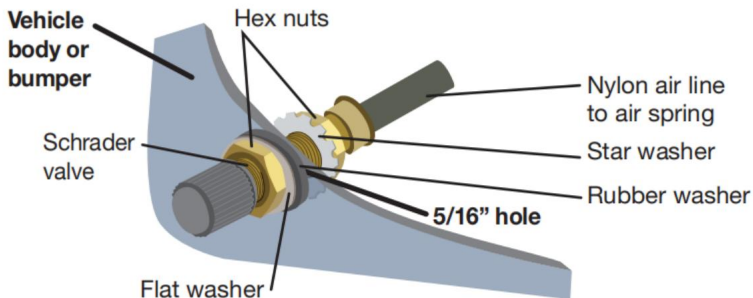


fig. 32

INSTALLATION DE CONDUITES D'AIR TRESSÉES EN ACIER INOXYDABLE



CAUTION

GARDEZ LA CONDUITE D'AIR ÉLOIGNÉE DE LA CONDUITE DE CARBURANT, CONDUITES DE FREIN ET FILS ÉLECTRIQUES.

1. Utilisez des attaches zippées pour fixer la conduite d'air à des points fixes le long du châssis tous les 6 à 8 pouces.

Laissez au moins 2" de jeu pour permettre tout mouvement qui pourrait tirer sur la conduite d'air.

2. Serrez l'écrou hexagonal de la conduite d'air à la main, puis utilisez 2 clés pour faire 1 plat supplémentaire (1/6 de tour complet). Ne serrez pas trop (Fig. 33 ou 34). Le moyen le plus simple de serrer le raccord est de le retirer du véhicule.

Installez la valve Schrader dans l'endroit choisi emplacement.

3. Enroulez et fixez toute conduite d'air en excès dans une zone où elle ne risque pas d'être endommagée. La conduite d'air tressée en acier inoxydable ne peut pas être coupée.

Air Line Setup Without Compressor System

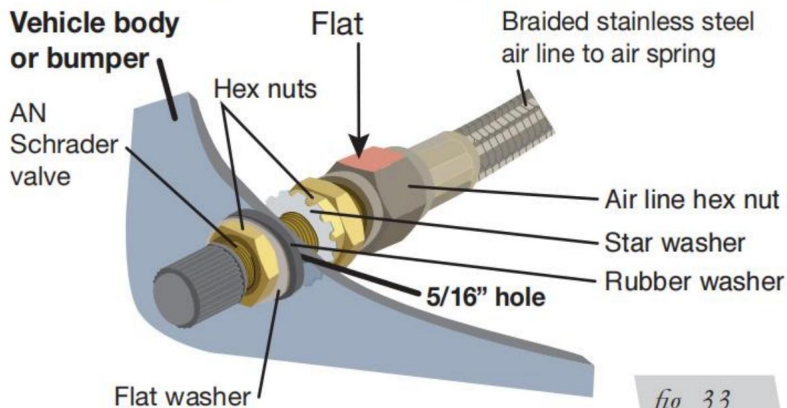


fig. 33

Air Line Setup for Compressor Integration

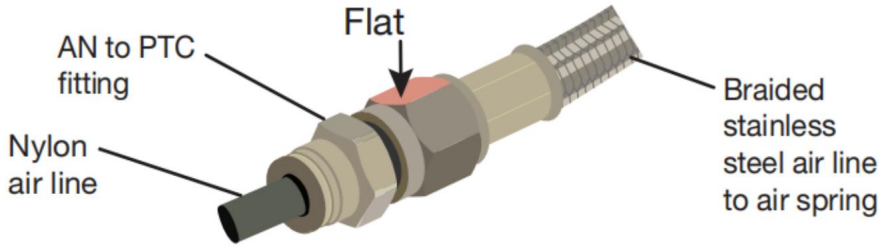
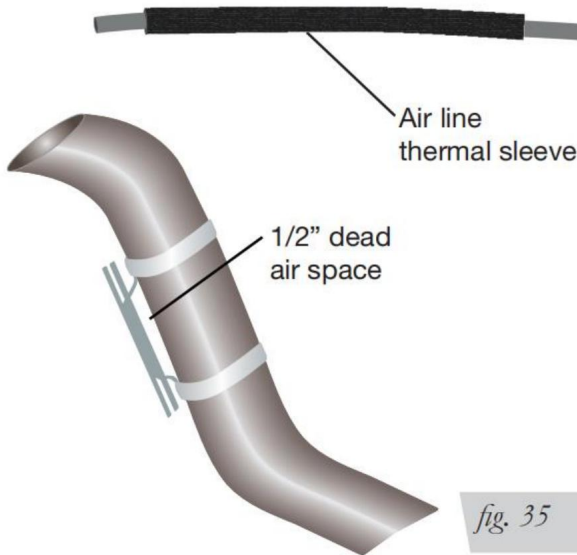


fig. 34

INSTALLATION DU BOUCLIER THERMIQUE

1. Fixez l'écran thermique métallique à l'échappement, là où il est le plus proche du ressort pneumatique.

Faites glisser le manchon thermique de la conduite d'air sur la conduite d'air et placez-le là où la conduite d'air est la plus proche de l'échappement (Fig. 35).



Photos d'installation terminées

1. Vue arrière de l'ensemble côté gauche (conducteur) (Fig. 36).

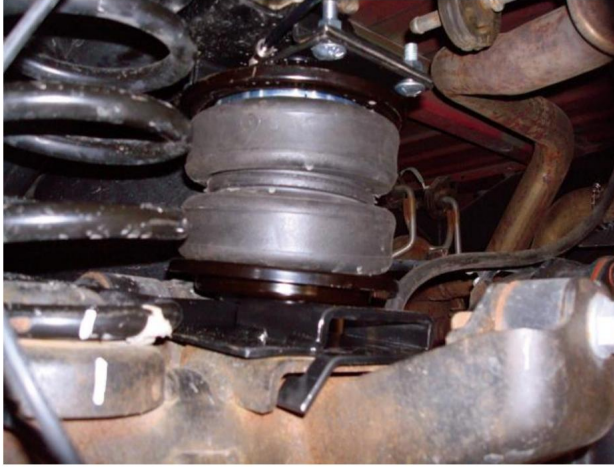


fig. 36

2. Vue arrière de l'ensemble du côté droit (passager) (Fig. 37).



fig. 37

BEFORE OPERATING

VÉRIFICATION DES FUITES

1. Gonflez le ressort pneumatique à 30 PSI.
2. Vaporisez tous les raccords et les valves de gonflage avec une solution composée à 1/5 de savon à vaisselle liquide et à 4/5 d'eau. Repérez facilement les fuites en recherchant des bulles dans l'eau savonneuse.
3. Après le test, dégonflez les ressorts à la pression minimale requise pour rétablir la hauteur de caisse normale du système. Ne pas dégonfler à moins de 5 PSI.

4. Vérifiez à nouveau la pression de l'air après 24 heures. Une perte de 2 à 4 PSI après l'installation initiale est normale. Testez à nouveau les fuites si la perte est supérieure à 5 PSI.

RÉPARER LES FUITES

1. S'il y a un problème avec le raccord pivotant : a. Vérifiez la

connexion de la conduite d'air en dégonflant le ressort et en retirant la conduite en tirant le collier contre le raccord et en tirant fermement sur la conduite d'air. Coupez 1" de l'extrémité de la conduite d'air. Assurez-vous que la coupe est propre et carrée (voir Fig. 31). Réinsérez la conduite d'air dans le raccord instantané. b. Vérifiez le raccord fileté en serrant le raccord pivotant d'un demi-tour supplémentaire. S'il fuit toujours, dégonflez le ressort pneumatique, retirez le raccord et recouvrez les filetages de produit d'étanchéité pour filetage. Réinstaller en serrant à la main autant que possible

puis utilisez une clé pour deux tours supplémentaires.

2. S'il y a un problème avec la valve de gonflage :

un. Vérifiez le noyau de valve en le serrant avec un outil pour noyau de valve. b.

Vérifiez la conduite d'air en retirant la conduite d'air du raccord de type barbelé. Coupez la conduite d'air à quelques centimètres devant le raccord et utilisez une paire de pinces ou un étau pour retirer/tordre la conduite d'air du raccord.



NE COUPEZ PAS COMPLÈTEMENT LA CONDUITE D'AIR CAR
CELA VA GÉNÉRALEMENT NICKER LA BARBULE ET RENDU
LE RACCORD INUTILE.

BEFORE OPERATING

Test de dégagement — Gonflez les ressorts pneumatiques à 75-90 PSI et assurez-vous qu'il y a au moins 1/2" d'espace par rapport à tout ce qui pourrait frotter contre chaque manchon. Assurez-vous de vérifier les pneus, les freins, le cadre, les amortisseurs et les câbles de frein.

Test d'étanchéité avant l'essai routier — Gonflez les ressorts pneumatiques à 75-90 PSI et vérifiez l'étanchéité de toutes les connexions. Toutes les fuites doivent être éliminées avant que le véhicule ne soit mis en route testé.

Test de chaleur — Assurez-vous qu'il y a un espace suffisant par rapport aux sources de chaleur, au moins 6" pour ressorts pneumatiques et conduites d'air. Si un écran thermique était inclus dans le kit, installez-le.

Test des fixations — Vérifiez à nouveau le couple de serrage de tous les boulons.

Essai routier — Le véhicule doit être essayé sur route après les essais précédents. Gonflez les ressorts aux pressions de conduite recommandées. Conduisez le véhicule sur 10 miles et revérifiez le jeu, les fixations desserrées et les fuites d'air.

Instructions d'utilisation — S'il est installé par un professionnel, l'installateur doit revoir les instructions d'utilisation avec le propriétaire. Assurez-vous de fournir au propriétaire tous les documents fournis avec le kit.

POST-INSTALLATION CHECKLIST

Test de fuite pendant la nuit – Vérifiez à nouveau la pression de l'air après 24 heures d'utilisation du véhicule. Si la pression a chuté de plus de 5 PSI, il y a une fuite qui doit être réparée. Soit réparez la fuite vous-même, soit retournez chez l'installateur pour service.

Exigences en matière de pression d'air — Il est important de comprendre les exigences en matière de pression d'air du système à ressort pneumatique. Quelle que soit la charge, la pression de l'air doit toujours être ajustée pour maintenir une hauteur de caisse adéquate à tout moment pendant la conduite.

Test de trente jours ou 500 milles — Vérifiez à nouveau le système de ressort pneumatique après 30 jours ou 500 milles, selon la première éventualité. Si une pièce présente des signes de frottement ou d'abrasion, la source doit être identifiée et déplacée, si possible. S'il n'est pas possible de localiser la cause de l'abrasion, le ressort pneumatique devra peut-être être remonté. S'il est installé par un professionnel, l'installateur doit être consulté. Vérifiez le serrage de toutes les fixations.

PRODUCT USE, MAINTENANCE AND SERVICING

Minimum Recommended Pressure

5 PSI

Maximum Air Pressure

100 PSI

DIRECTIVES D'ENTRETIEN

REMARQUE : En suivant les étapes ci-dessous, les propriétaires de véhicules obtiendront la durée de vie la plus longue et les meilleurs résultats de leurs ressorts pneumatiques.

1. Vérifiez la pression atmosphérique chaque semaine.
2. Maintenez toujours une hauteur de caisse normale. Ne gonflez jamais au-delà de 100 PSI.
3. Si le système présente une fuite d'air, utilisez une solution d'eau savonneuse (1/5 de savon à vaisselle liquide et 4/5 d'eau) pour vérifier toutes les connexions des conduites d'air et le noyau de la valve de gonflage avant de dégonfler et de retirer le ressort pneumatique.



CAUTION

POUR VOTRE SÉCURITÉ ET POUR ÉVITER D'ÉVENTUELS DOMMAGES
AU VÉHICULE, NE PAS DÉPASSER LE MAXIMUM BRUT

POIDS NOMINAL DU VÉHICULE (PNBV), TEL QUE INDIQUÉ PAR LE VÉHICULE
FABRICANT. BIEN QUE LES RESSORTS PNEUMATIQUES SONT ÉVALUÉS À UN
PRESSION DE GONFLAGE MAXIMALE DE 100 PSI, LA PRESSION DE L'AIR
LA RÉALITÉ NÉCESSAIRE DÉPEND DE LA CHARGE ET DU PNBV.

4. Les véhicules chargés nécessitent au moins 25 PSI. Un « véhicule chargé » fait référence à un véhicule avec une charge lourde, une remorque ou les deux. Ne dépassez jamais le PNBV, quel que soit le ressort pneumatique, la pression pneumatique ou toute autre aide au chargement. Les ressorts de ce kit supporteront environ 40 livres de charge (combinée sur les deux ressorts) pour chaque 1 PSI de pression. La pression d'air requise variera en fonction de l'état de la suspension d'origine. Faire fonctionner le véhicule en dessous de la pression minimale du ressort pneumatique annulera la garantie.
5. Lorsque vous augmentez la charge, réglez toujours la pression de l'air pour maintenir une hauteur de caisse normale. Augmentez ou diminuez la pression du système si nécessaire pour atteindre une hauteur de caisse normale et une conduite et une maniabilité optimales. N'oubliez pas que les charges transportées derrière l'essieu (y compris les charges sur le timon) nécessitent une force de mise à niveau (pression) supérieure à celles transportées directement sur l'essieu.

6. Ajoutez toujours de l'air aux ressorts en petites quantités, en vérifiant fréquemment la pression.
7. S'il devient nécessaire de soulever le véhicule par le châssis, assurez-vous que le système est à une pression minimale (5 PSI) pour réduire la tension sur les composants de suspension/frein. L'utilisation de systèmes de nivellement embarqués ne nécessite ni dégonflage ni déconnexion.
8. Vérifiez périodiquement le serrage des fixations du système de ressort pneumatique. Vérifiez également les ressorts pneumatiques pour déceler tout signe de frottement. Réalignez si nécessaire.
9. À l'occasion, vaporisez fortement les ressorts pneumatiques avec un tuyau d'arrosage pour éliminer la boue, le sable, le gravier ou d'autres débris.

RÉGLAGE DE LA PRESSION AIR La détermination

de la pression se résume à trois éléments : le niveau du véhicule, le confort de conduite et la stabilité.

1. Véhicule de niveau

Si les phares du véhicule éclairent les arbres ou si le véhicule penche d'un côté, cela signifie qu'il n'est pas de niveau (Fig. 38). Augmentez la pression d'air pour corriger l'un ou l'autre de ces problèmes et nivelez le véhicule.

2. Confort de conduite

Si le véhicule roule de manière difficile ou difficile, cela peut être dû à une pression trop élevée ou insuffisante (Fig. 39). Essayez différentes pressions pour déterminer la meilleure confort de conduite.

3. Stabilité La

stabilité se traduit par la sécurité et devrait être la priorité, ce qui signifie que le conducteur devra peut-être sacrifier une conduite parfaitement plane et confortable. Les problèmes de stabilité comprennent le contrôle du roulis, le rebond, la plongée pendant le freinage et le caractère spongieux (Fig. 40). La résolution de ces problèmes nécessite généralement une augmentation de la pression.



Bad headlight aim

fig. 38



Rough ride

fig. 39



Sway and
body roll

fig. 40

DIRECTIVES POUR L'AJOUT D'AIR 1. Commencez par

le niveau du véhicule ou légèrement au-dessus.

2. En cas de doute, ajoutez toujours de l'air.

3. Si l'avant du véhicule plonge lors du freinage, augmentez la pression à l'avant

coussins gonflables, selon l'équipement.

4. Si vous soupçonnez que les airbags ont atteint leur niveau le plus bas, augmentez le pression (Fig. 41).

5. Ajustez la pression de haut en bas pour trouver la meilleure conduite.

6. Si le véhicule oscille et roule, réglez la pression de l'air pour réduire le mouvement.

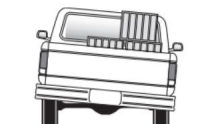
7. Il peut être nécessaire de maintenir des pressions différentes de chaque côté du véhicule.

8. Des charges telles que de l'eau, du carburant et des appareils électroménagers rendront le véhicule plus lourd d'un côté (Fig. 42). Une différence allant jusqu'à 50 PSI n'est pas rare.

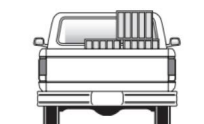


Bottoming out

fig. 41



Unlevel



Level

fig. 42

TROUBLESHOOTING GUIDE

PROBLÈME	CAUSE	SOLUTION
Le système ne maintiendra pas la pression pendant la nuit.	Conduite d'air mal installée, air la ligne a des trous ou des fissures.	Testez les fuites des connexions des conduites d'air, la connexion filetée dans le ressort pneumatique et tous les raccords du système de commande.
Ressort pneumatique ou conduite d'air fuir.	Raccord joint ou air la ligne est compromis.	Assurez-vous que les conduites aériennes sont placés dans les connecteurs. Inspectez les raccords avec de l'eau savonneuse. Coupez le tuyau ou refermez le raccord. Assurez-vous que les lignes sont coupées droites.
Le corner ne s'élèvera pas ou fuite d'air se développe.	Recherchez un problème ou repliez la conduite d'air.	Remplacez toute conduite d'air qui a été pliée.

QUESTIONS FRÉQUEMMENT POSÉES Q.

L'installation de ressorts pneumatiques augmentera-t-elle le poids nominal d'un véhicule ?

Non. L'ajout de ressorts pneumatiques ne modifiera pas les valeurs nominales de poids (PNB, PNBC et/ou PNBV) d'un véhicule. Le dépassement du PNBV est dangereux et annule la garantie.

Q. Est-il nécessaire de garder de l'air dans les ressorts pneumatiques à tout moment et de quelle pression auront-ils besoin ?

Pour les standards 7X 57365, Ultimate et Ultimate Plus, la pression d'air minimale est de 5 PSI, mais il peut fonctionner en toute sécurité à pression d'air nulle à vide (sans charge).

Q. Est-il nécessaire d'ajouter un système de compresseur aux ressorts pneumatiques ?

Non. La pression de l'air peut être ajustée avec n'importe quel type de compresseur à condition qu'elle puisse produire une pression suffisante pour entretenir les ressorts. Même une pompe à pneu de vélo peut être utilisée, mais cela demande beaucoup de travail.

Q. Combien de temps les ressorts pneumatiques doivent-ils durer ?

Si les ressorts pneumatiques sont correctement installés et entretenus, ils peuvent durer indéfiniment.

Q. Le fait de soulever le véhicule sur un palan pour des travaux d'entretien endommagera-t-il les ressorts pneumatiques ?

Non. Le véhicule peut être soulevé sur un palan pour des travaux d'entretien à court terme, tels que l'entretien des pneus, rotation ou vidange d'huile. Cependant, si le véhicule doit rester sur le palan pendant une période prolongée, soutenez l'essieu avec des chandelles afin de soulager les ressorts pneumatiques.

Fabricant : Shanghaimuxinmuyeyouxiangongsi

Adresse : Shuangchenglu 803nong11hao1602A-1609shi, baoshanqu,
Shanghai 200 000 CN.

Importé en Australie : SIHAO PTY LTD. 1 RUE ROKEVAASTWOOD
NSW 2122 Australie

Importé aux États-Unis : Sanven Technology Ltd. Suite 250, 9166 Anaheim Place,
Rancho Cucamonga, CA 91730



YH CONSULTING LIMITÉE.
C/O YH Consulting Limited Bureau 147,
Maison Centurion, London Road,
Staines-upon-Thames, Surrey, TW18 4AX



E-CrossStu GmbH
Mainzer Landstr.69,
60329 Francfort-sur-le-Main.

VEVOR®

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Assistance technique et certificat de garantie
électronique www.vevor.com/support

VEVOR[®]

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Technischer Support und E-Garantiezertifikat www.vevor.com/support

Airbag-Federungssatz

MODELL: 7X 57365

Wir sind weiterhin bestrebt, Ihnen Werkzeuge zu wettbewerbsfähigen Preisen anzubieten.

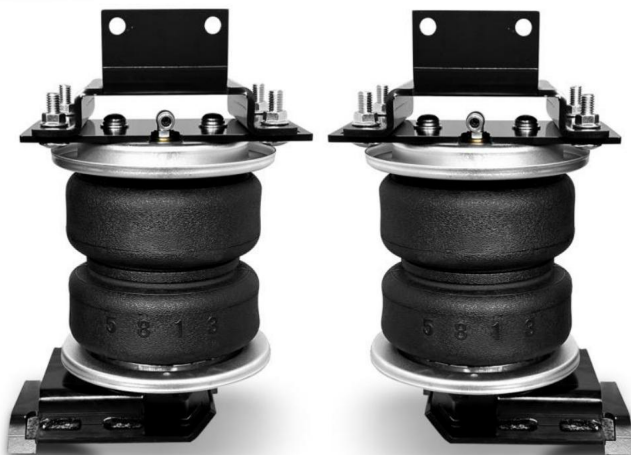
„Sparen Sie die Hälfte“, „Halber Preis“ oder andere ähnliche von uns verwendete Ausdrücke stellen lediglich eine Schätzung der Einsparungen dar, die Sie durch den Kauf bestimmter Werkzeuge bei uns im Vergleich zu den großen Top-Marken erzielen könnten, und bedeuten nicht unbedingt, dass alle angebotenen Werkzeugkategorien abgedeckt werden von uns. Bitte prüfen Sie bei Ihrer Bestellung sorgfältig, ob Sie im Vergleich zu den Top-Marken tatsächlich die Hälfte sparen.

VEVOR®

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Airbag-Aufhängungssatz

MODELL: 7X 57365



Brauchen Sie Hilfe? Kontaktieren Sie uns!

Haben Sie Fragen zum Produkt? Benötigen Sie technischen Support? Bitte kontaktieren Sie uns:

Technischer Support und E-Garantie-Zertifikat www.vevor.com/support

Dies ist die Originalanleitung. Bitte lesen Sie alle Anweisungen sorgfältig durch, bevor Sie das Gerät in Betrieb nehmen. VEVOR behält sich eine klare Auslegung unserer Bedienungsanleitung vor. Das Erscheinungsbild des Produkts richtet sich nach dem Produkt, das Sie erhalten haben. Bitte verzeihen Sie uns, dass wir Sie nicht erneut informieren, wenn es Technologie- oder Software-Updates für unser Produkt gibt.

SICHERHEIT & WARNHINWEISE

Bei dem von Ihnen erworbenen Nachrüstsatz handelt es sich um ein Einventil-Aufblasssystem.

Bitte treffen Sie bei der Installation entsprechende Sicherheitsvorkehrungen.

Die Einbauanleitung bezieht sich auf die linke Seite bzw. auf die Fahrerseite

des Fahrzeugs, und die Struktur auf der rechten Seite kann sich auf die gleiche Methode beziehen die linke Seite.

Bitte beachten Sie, dass sich die Luftfeder unter Betriebsbedingungen verbiegt und ausdehnt.

Stellen Sie sicher, dass genügend Platz vorhanden ist, damit die Luftfeder ordnungsgemäß funktioniert, und vermeiden Sie Reibung zwischen der Luftfeder und anderen Fahrwerksteilen.

WICHTIGER SICHERHEITSHINWEIS

Der Einbau dieses Kits verändert weder das zulässige Gesamtgewicht (GVWR) noch die Nutzlast des Fahrzeugs. Lesen Sie in der Bedienungsanleitung des Fahrzeugs nach und überschreiten Sie nicht die für dieses Fahrzeug angegebene maximale Zuladung.

Zulässiges Gesamtgewicht: Das maximal zulässige Gewicht des voll beladenen Fahrzeugs (einschließlich Passagiere und Ladung). Diese Zahl – zusammen mit anderen Gewichtsbeschränkungen sowie Angaben zu Reifengröße, Felgengröße und Reifendruck – ist auf dem Sicherheitszertifizierungsetikett des Fahrzeugs angegeben.

Nutzlast: Das kombinierte, maximal zulässige Gewicht von Fracht und Passagieren, für die der LKW ausgelegt ist. Die Nutzlast beträgt zulässiges Gesamtgewicht abzüglich des Grundleergewichts.

ERKLÄRUNG DER NOTATION

Gefahrenhinweise erscheinen an verschiedenen Stellen in dieser Veröffentlichung. Die durch einen dieser Hinweise hervorgehobenen Informationen müssen beachtet werden, um das Risiko von Personenschäden oder einer möglichen unsachgemäßen Installation, die das Fahrzeug unsicher machen könnte, zu minimieren. Hinweise dienen dazu, Bereiche von verfahrenstechnischer Bedeutung hervorzuheben und hilfreiche Vorschläge zu machen. Die folgenden Definitionen erläutern die Verwendung dieser Notationen, wie sie in diesem Handbuch verwendet werden.



Weist auf unmittelbare Gefahren hin, die daraus resultieren können
ZU SCHWEREN VERLETZUNGEN ODER ZUM TOD FÜHREN.



Weist auf Gefahren oder unsichere Praktiken hin, die
KANN ZU SCHWEREN VERLETZUNGEN ODER
TOD.



WEIST AUF GEFAHREN ODER UNSICHERHEITSVORKEHRUNGEN HIN, DIE
KANN ZU EINER BESCHÄDIGUNG DER MASCHINE ODER
LEICHTE PERSONENVERLETZUNG.

PARAMETERLISTE

Modell	Standard
Angepasste Modelle	2011-2018 Dodge Ram 1500 2019–2021 Dodge Ram 1500 Classic
Nennlast (lbs)	5000
Verwenden Sie den Druck (psi)	5-100

PARTS LIST

Left (driver's side)

Right (passenger's side)

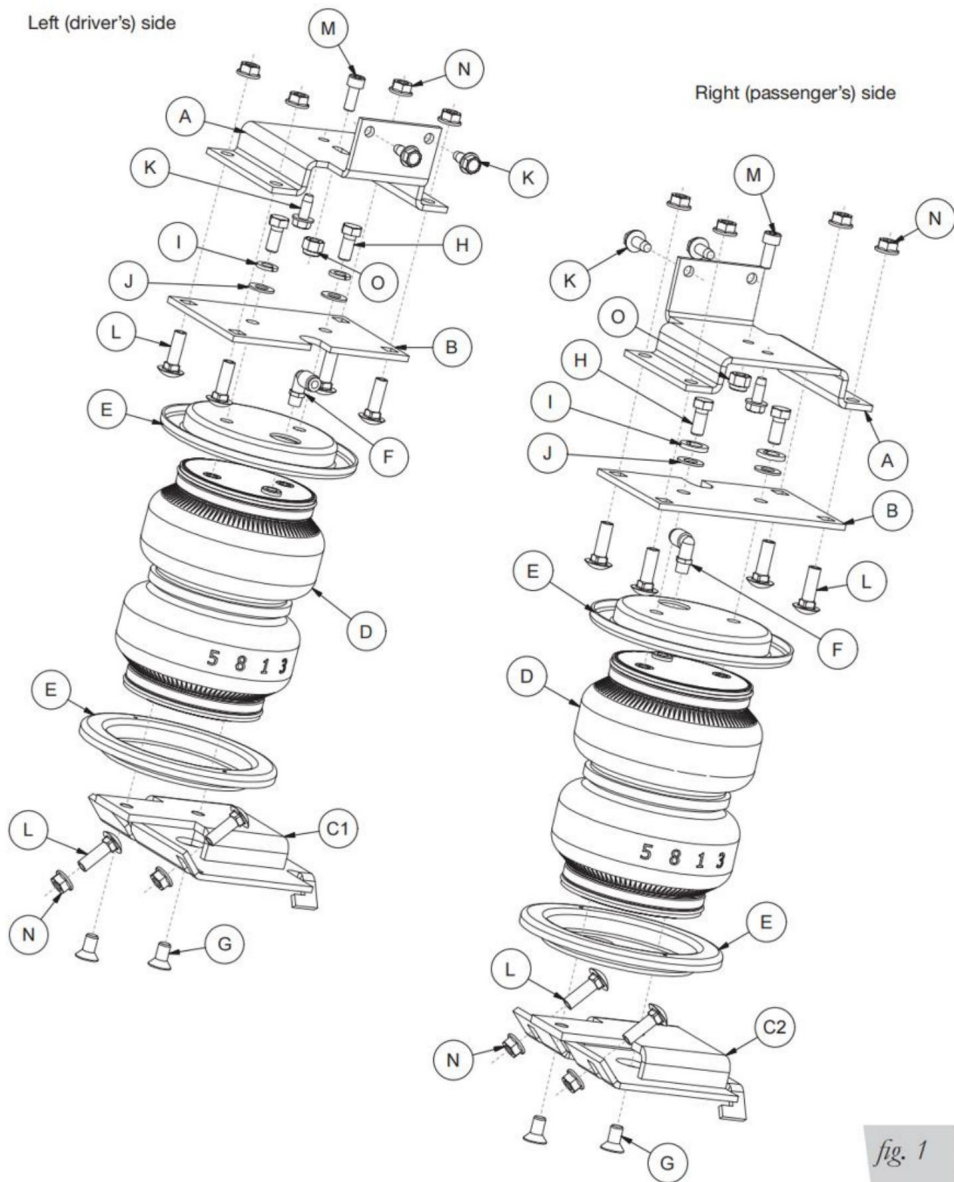
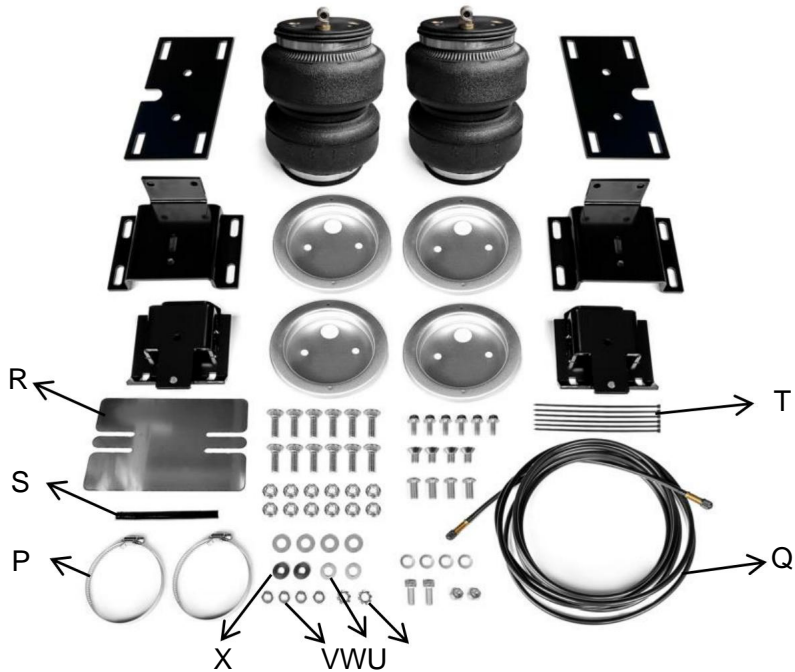


fig. 1



ARTIKEL	BESCHREIBUNG	MENGE	ARTIKEL	BESCHREIBUNG	MENGE
Eine	Rahmenhalterung	2	H	Sechskantschraube 3/8"-24 x 7/8"	4
B	Luftfederhalterung	2	.	3/8 Zoll Sicherungsscheibe	4
C1	linke untere Halterung	1	J	3/8 Zoll flache Unterlegscheibe	4
C2	rechte untere Halterung	1	K	5/16"-18 x 3/4" Selbstschneidende Schraube	6
D	Luftfeder	2	L	3/8"-16 x 1,25" Schlossschraube	12
UND	Rollenplatte (Silber verzinkt)	4	M	M8-1,25 x 20 mm Innensechskantschraube	2

F	Zum Verbinden drücken (PTC)-Anschluss	2	N	3/8-Zoll-16-Zackenschloss Nuss	12
G	Flachkopfschraube 3/8"-24 x 3/4"	4	O M8-1,25	Nylonmutter	2

*
nicht im Installationsdiagramm abgebildet

BESCHREIBUNG	MENGE
Standard- und metrische Maul- oder Ringschlüssel	SATZ
Rollgabelschlüssel	1
Ratsche	1
Standard- und metrische, normale und tiefe Steckschlüsseleinsätze	SATZ
1/4" und 5/16" Bohrer (sehr scharf)	2
Hochleistungsbohrer	1
Drehmomentschlüssel	1
4-Zoll-Schleifmaschine oder Metallschneidewerkzeug	1
Standard- und metrische Inbusschlüssel	1
Schlauchschneider, Rasierklinge oder scharfes Messer	1
Hebezeug oder Wagenheber	1
Sicherheitsständer	2
Schutzbrille	1
Schwarzer Lack oder Unterbodenschutz	1
Luftkompressor oder Druckluftquelle	1
Sprühflasche mit Spülmittel-/Wasserlösung	1

INSTALLATION INSTRUCTIONS

Installation des Systems der Serie 7X 57365

ERSTE SCHRITTE

Um die oberen Rahmenhalterungen (A) zu montieren, müssen die Schraubenfedern wie folgt entfernt werden:

1. Heben Sie das Fahrzeug

an und stützen Sie den Rahmen mit Wagenhebern ab. Lassen Sie genügend Platz, um die Achse tief genug abzusenken, um die Schraubenfedern zu entfernen (Abb. 2). Entfernen Sie die Hinterräder.

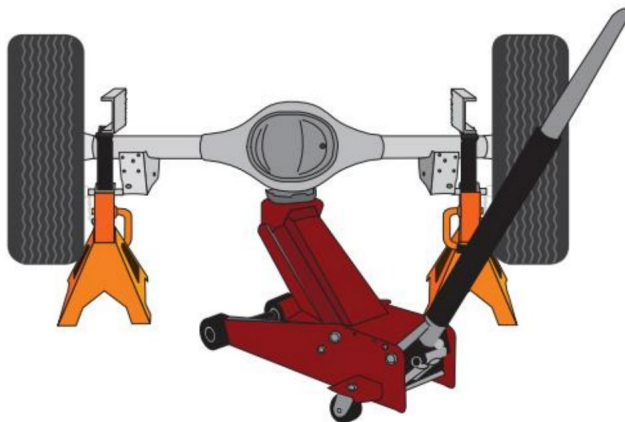


fig. 2

2. Markieren Sie die Unterseite der rechten und linken Schraubenfeder sowie die unteren

Federtellerhalterungen mit Kreide oder einem Lackstift, um sicherzustellen, dass die Feder in derselben Weise wieder eingesetzt wird, in der sie entfernt wurde (Abb. 3).



fig. 3

3. Entfernen Sie beide unteren Stoßdämpferschrauben und senken Sie die Achse langsam ab, bis die Federn entfernt werden können.

HINWEIS: Senken Sie die Achse vorsichtig ab und vermeiden Sie eine Belastung der flexiblen Bremsleitungen.

4. Entfernen Sie beide Anschlagpuffer von beiden Seiten (Abb. 4).



fig. 4

5. Schleifen Sie die Schweißnähte der Anschlagpufferschalen ab, mit denen diese an der Anschlagpufferahmenhalterung befestigt sind (Abb. 5). Entfernen Sie sie und entsorgen Sie sie von beiden Seiten des Fahrzeuges.



fig. 5

6. Schleifen Sie die restlichen Schweißnähte bündig mit dem Rahmen ab (Abb. 6). Besprühen Sie den Rahmen nach dem Schleifen mit Farbe oder Grundierung, um die blanke Oberfläche abzudecken (Abb. 7).



fig. 6



fig. 7

7. Setzen Sie die M8-Innensechskantschraube (M) in den Schlitz der Rahmenhalterung (A) ein, der dem Flansch der Halterung am nächsten liegt (Abb. 8). Verschließen Sie die Abdeckung mit der Nylon-Kontermutter (O), wie gezeigt (Abb. 9).

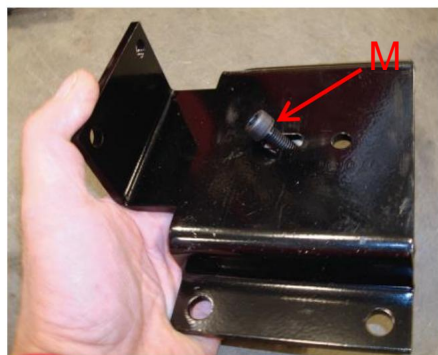


fig. 8

Der Schraubenkopf zeigt in die gleiche Richtung wie der Flansch an der Halterung.



fig. 9

8. Lassen Sie die M8-Innensechskantschraube (M) zu diesem Zeitpunkt locker.

9. Setzen Sie die Rahmenhalterung (mit der Innensechskantschraube darin) mit dem Flansch nach oben auf den Rahmen. Stecken Sie die Innensechskantschraube in das vorhandene Loch im Rahmen, das sich unter dem serienmäßigen Anschlagpuffer befand (Abb. 10).

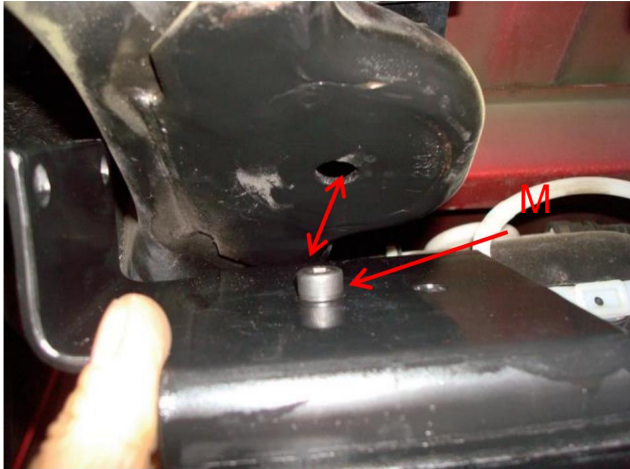


fig. 10

10. Die Halterung sollte bündig mit der Unterseite des Rahmens abschließen. Falls noch Schweißreste vorhanden sind, die die Halterung vom Rahmen fernhalten, entfernen Sie diese und schleifen Sie sie ab, sodass die Halterung bündig abschließt.

11. Mit der Innensechskantschraube im Loch drücken Sie den Flansch gegen die Seite des Rahmens (Abb. 11) und markieren Sie das vorhandene Loch unter dem Rahmen mit einem Farbmarker (Abb. 12).



fig. 11

HINWEIS: Wenn möglich, verwenden Sie bei angebrachter Halterung einen 21/64-Zentrierdorn (oder den nächstgelegenen Durchmesser), um in das Loch zu passen, und stanzen Sie den Rahmen mit der Mitte aus, um eine exakte Mitte zu erreichen Loch.



fig. 12

12. Den Rahmen ankörnen und ein 1/4-Zoll-Loch bohren (Abb. 13). Eine 5/16-Zoll-Blechschaube (K) gerade in das Loch schrauben und fest genug anziehen, um das zum Einsetzen der Schraube erforderliche Gewinde zu bilden (Abb. 13). Die Schraube entfernen, sobald das Gewinde geformt ist.

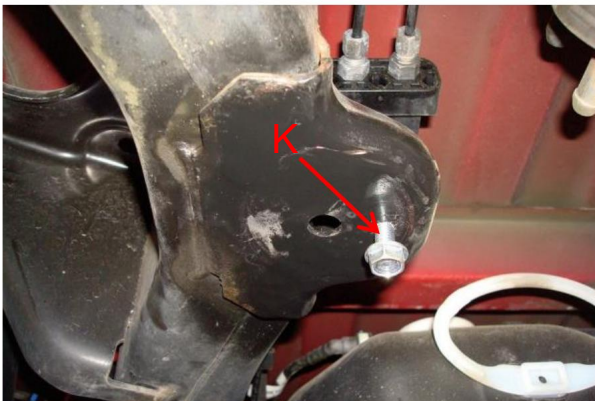


fig. 13

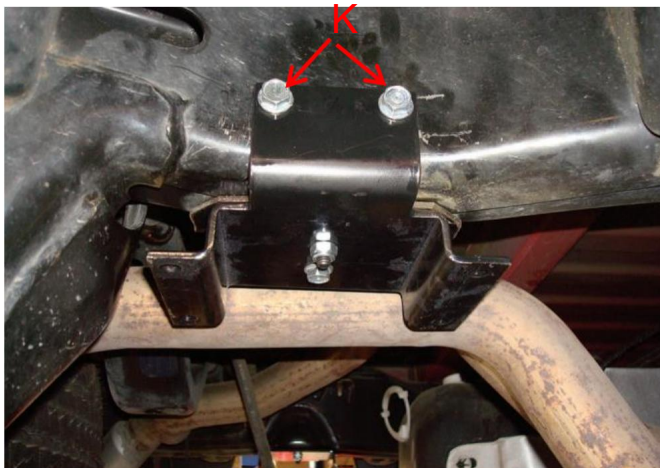
13. Setzen Sie die Halterung wieder an ihren Platz am Rahmen und schrauben Sie sie mit der zuvor in den Rahmen eingesetzten selbstschneidenden Schraube fest. Ziehen Sie die Schraube fest und achten Sie darauf, dass der Unterlegscheibenkopf flach auf der Halterung aufliegt. Ziehen Sie sie mit einem Drehmoment von 15 lb.-ft. fest. (20Nm).

14. Stellen Sie sicher, dass die Halterung flach auf der Unterseite des Rahmens aufliegt, stanzen Sie den Rahmen an und bohren Sie ihn mit einem 1/4-Zoll-Bohrer durch, wobei Sie die Löcher an der Seite des Flansches als Führung verwenden (Abb. 14).



fig. 14

15. Montieren Sie zwei weitere selbstschneidende Schrauben (K) an der Seite. Achten Sie dabei darauf, dass der flache Kopf der Schraube bündig mit der Halterung abschließt. Ziehen Sie sie mit einem Drehmoment von 20 Nm (15 lb.-ft.) an (Abb. 15). Wiederholen Sie dies für die andere Seite. Fahrerseite



Halterung abgebildet
an Ort und Stelle montiert
und bereit für die
Luftfedermontage.

fig. 15

16. Nachdem die Rahmenhalterungen auf beiden Seiten montiert wurden, kann die Originalaufhängung wieder zusammengebaut werden.

17. Setzen Sie die Schraubenfedern anhand der Markierungen aus dem vorherigen Schritt wieder in Position und heben Sie die Achse wieder an. Achten Sie dabei darauf, dass die Federmarkierungen richtig in den oberen und unteren Federsitzen einrasten.

18. Montieren Sie die Räder wieder und senken Sie das Fahrzeug ab, sodass die Räder auf dem Boden aufliegen. Ziehen Sie die Radmuttern mit dem vom Hersteller angegebenen Drehmoment an.

19. Montieren Sie die unteren Stoßdämpferschrauben wieder an der Achse und ziehen Sie sie mit 135 Nm (100 lb.-ft.) an.

MONTAGE DER LUFTFEDERN 1. Setzen Sie eine Rollplatte

(E) auf die Luftfeder (D).

HINWEIS: Die abgerundete Kante der Rollplatte (E) zeigt zur Luftfeder, sodass die Luftfeder in beiden Rollplatten sitzt.

2. Befestigen Sie das Drehgelenk (F) handfest mit 1 1/2 Umdrehungen an der Oberseite der Luftfeder. Es wird empfohlen, die Luftdüse (F) während der Montage mit PTFE-BAND zu umwickeln. (Abb. 16).



fig. 16

3. Setzen Sie vier Schlossschrauben (L) in die obere Luftfederhalterung (B) ein und setzen Sie die obere Halterung auf die Luftfederbaugruppe (Abb. 17).

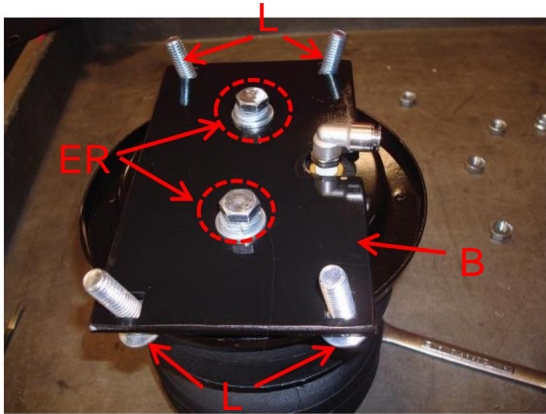


fig. 17

4. Befestigen Sie die obere Luftfederhalterung mit zwei 3/8-Zoll-Sechskantschrauben (H), zwei Sicherungsscheiben (I) und zwei flachen Unterlegscheiben (J). Das Drehmoment darf nicht mehr als 20 lb.-ft betragen. Wiederholen Sie dies für die gegenüberliegende Seite. Abbildung 18 zeigt beide oberen Baugruppen.



fig. 18

5. Drehen Sie die Luftfederbaugruppen um und legen Sie eine Rollplatte (E) über die Luftfeder (wie in Schritt eins).

6. Positionieren Sie die Luftfederbaugruppen so, dass die Anschlüsse nach außen und voneinander entfernt liegen (Abb. 19).



fig. 19

HINWEIS: Die fertigen Baugruppen sind jeweils für links und rechts geeignet und die Anschlüsse oben auf den Luftfedern sollten nach der Positionierung nach außen (Reifenseite) des Fahrzeugs zeigen.

7. Setzen Sie die linke untere Halterung (C1) auf die linke Seitenbaugruppe und befestigen Sie sie mit zwei 3/8-Zoll-Flachkopfschrauben (G). Montieren Sie die andere Luftfeder mit der rechten unteren Halterung (C2). Das Drehmoment darf nicht mehr als 20 lb.-ft betragen. (27 Nm) (Abb. 19). Abbildung 20 zeigt die fertigen Baugruppen.



Montage auf der linken (Fahrer-)Seite mit unterer Halterung (C1).

Rechte (Passagier) Seitenmontage mit unterer Halterung (C2).

INSTALLIEREN DER BAUGRUPPE 1. Führen Sie eine 3/8-Zoll-Schlossschraube (L) wie gezeigt in die Öffnung an der Vorderseite der Baugruppe auf der Fahrerseite ein (Abb. 21).

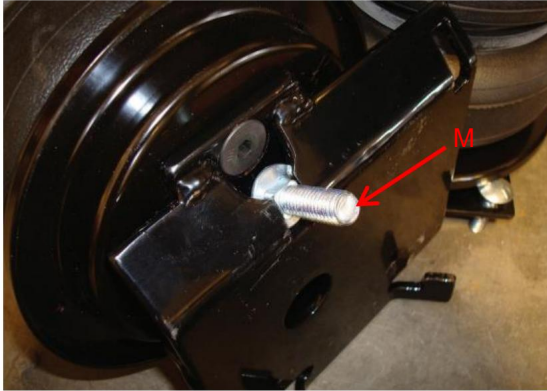


fig. 21

2. Senken Sie die Achse erneut ab, um Platz für die Positionierung der beiden Baugruppen zu schaffen der Achse.

3. Bringen Sie die linke Baugruppe (Fahrerseite) in Position, wobei sich die Schlossschraube noch im Schlitz befindet (zuvor installiert). Setzen Sie die Halterung auf die Achse und stellen Sie sicher, dass die Rückseite der Halterung unter der Schließplatte des Einfederungsstoßfängers „eingehakt“ ist. Schieben Sie die Baugruppe nach vorne und richten Sie dabei die Schlossschraube mit dem vorhandenen Loch an der Vorderseite der unteren Schließplatte des Stoßfängers aus (Abb. 22 und 23). Bedecken Sie die Schlossschraube mit einer 3/8-Zoll-Sicherungsmutter (N), aber lassen Sie sie zu diesem Zeitpunkt locker.



fig. 22



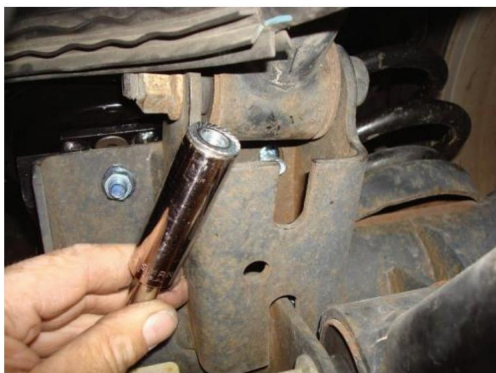
fig. 23

4. Führen Sie eine weitere 3/8-Zoll-Schlossschraube (L) durch das verbleibende Loch an der Vorderseite der Halterung (Abb. 24).



fig. 24

5. Um an das Innengewinde der zuvor in Position gebrachten Schlossschraube zu gelangen, muss ein Steckschlüsseinsatz mit Verlängerung verwendet werden (Abb. 25). Es kann hilfreich sein, die Schlossschraube leicht herauszuziehen, damit sie für den Einstieg ausreichend abgewinkelt werden kann Faden.



Nutzen Sie den Slot
im unteren
Querlenker
Halterung für die
Verlängerung passend für
durch, während Mutter
auf der Schraube.

fig. 25
Einfädeln der

6. Bringen Sie die rechte (Beifahrer-)Seite auf die gleiche Weise in Position, indem Sie die untere Halterung mit den Laschen unter der Anschlagplatte des Anschlagpuffers positionieren und die Schlossschrauben auf die gleiche Weise installieren, mit Ausnahme der Verwendung des Schlitzes für die Schlossschraube in der unteren Halterung. Ziehen Sie beide Seiten der unteren Halterungsbeschläge gleichmäßig mit 42 Nm an und stellen Sie sicher, dass die Laschen noch unter der Anschlagplatte des Anschlagpuffers positioniert sind. Abbildung 26 und 27 zeigen die in Position verschraubten Baugruppen.

HINWEIS: Die Anschlüsse sollten sich an der Außenseite (Reifenseite) der Baugruppen befinden.

Linke (Fahrer-)Seitenbaugruppe



fig. 26

Baugruppe rechts (Beifahrerseite)



fig. 27

7. Heben Sie die Achse wieder an und richten Sie dabei die Schlossschrauben der Luftfeder-Montageplatte an den Löchern der Rahmen-Montagehalterung aus. Verschließen Sie alle Schlossschrauben, sobald sie angebracht sind, mit 3/8-Zoll-Sicherungsmuttern (N) und ziehen Sie alle installierten Muttern mit 31 lb.-ft an. (42 Nm) (Abb. 28).

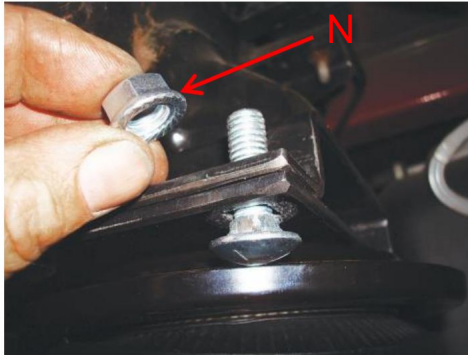


fig. 28

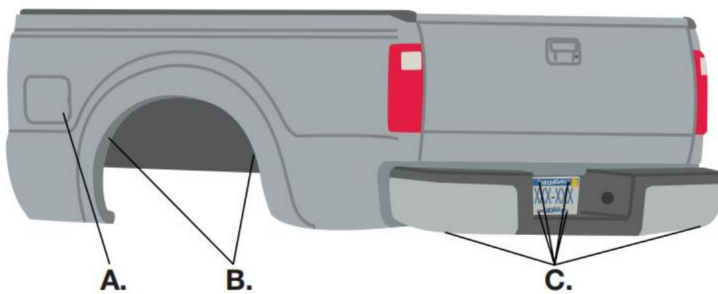
8. Abbildung zeigt die linke Seite (Fahrerseite), wobei die Baugruppe an der Rahmenhalterung festgeschraubt ist (Abb. 29).



fig. 29

Installieren der Luftleitungen

Luftleitungen werden von den Luftfedern zu Schrader-Ventilen geführt. Die Luftleitungen der Serie 7X 57365 sind in zwei Ausführungen erhältlich: Nylon und geflochtener Edelstahl. Beginnen Sie mit der Auswahl der Standorte für die Schrader-Ventile und bohren Sie bei Bedarf ein 5/16-Zoll-Loch (Abb. 30).



A. Im Inneren befindet sich Kraftstoff

Tankeinfülltür

C. Nummernschild oder

B. Innenseite hinten

Radkästen hinten

Stoßfängerbereich

Für LoadLifter Ultimate Plus Kits ist der empfohlene Standort

für die Schrader-Ventile ist der hintere Stoßfängerbereich bzw. das Nummernschild.



CAUTION

Halten Sie zwischen allen Geräten einen Abstand von mindestens 6 Zoll ein
LUFTLEITUNGEN UND DAS ABGASANLAGE. VERMEIDEN

SCHARFE BÖGEN UND KANTEN.

INSTALLATION VON NYLON-LUFTLEITUNGEN

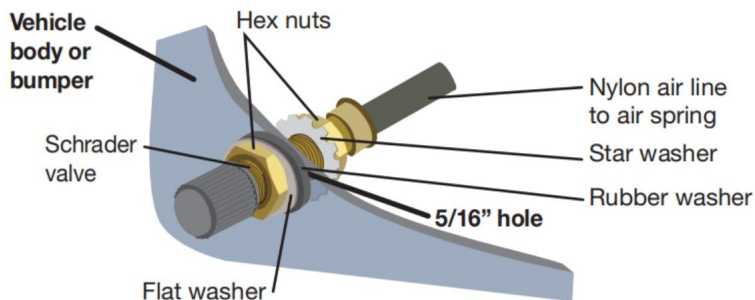
1. Schneiden Sie die Luftleitung in zwei Hälften. Machen Sie saubere, gerade Schnitte mit einer Rasierklinge oder einem Schlauchschneider (Abb. 31). Verwenden Sie keine Schere oder Drahtschneider.



2. Befestigen Sie die Luftleitung mit Kabelbindern an festen Punkten entlang des Chassis. Die Luftleitung nicht einklemmen oder knicken. Der Mindestbiegeradius für die Luftleitung beträgt 1 Zoll. Lassen Sie mindestens 2 Zoll

Achten Sie darauf, dass die Luftleitung nicht locker ist, um Bewegungen zu ermöglichen, die an der Luftleitung ziehen könnten.

3. Installieren Sie das Schrader-Ventil an der gewählten Stelle (Abb. 32).



INSTALLIEREN VON GEFLOCHTENEN LUFTLEITUNGEN AUS EDELSTAHL



CAUTION

HALTEN SIE DIE LUFTLEITUNG VON DER KRAFTSTOFFLEITUNG FERN, BREMSLEITUNGEN UND ELEKTRISCHE KABEL.

1. Befestigen Sie die Luftleitung mit Kabelbindern alle 6 bis 8 Zoll an festen Punkten entlang des Fahrgestells. Lassen Sie mindestens 2 Zoll Spielraum, um jede Bewegung auszugleichen, die an der Luftleitung ziehen könnte.
2. Ziehen Sie die Sechskantmutter der Luftleitung handfest an und drehen Sie dann mit zwei Schraubenschlüsseln eine weitere Schlüsselgröße (1/6 einer vollen Umdrehung). Nicht zu fest anziehen (Abb. 33 oder 34). Am einfachsten lässt sich die Verschraubung außerhalb des Fahrzeugs festziehen. Installieren Sie das Schrader-Ventil an der gewählten Stelle Standort.
3. Überschüssige Luftleitungen aufrollen und an einer Stelle befestigen, wo sie nicht beschädigt werden können. Die geflochtene Luftleitung aus Edelstahl kann nicht gekürzt werden.

Air Line Setup Without Compressor System

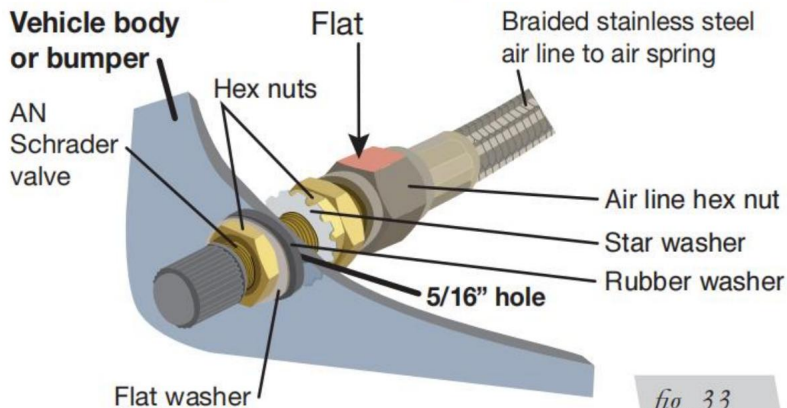


fig. 33

Air Line Setup for Compressor Integration

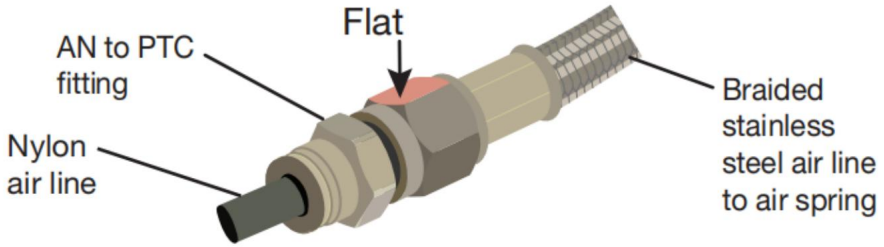


fig. 34

INSTALLATION DES HITZESCHILDS

1. Befestigen Sie den metallischen Hitzeschutz am Auspuff dort, wo er der Luftfeder am nächsten liegt.

Schieben Sie die Thermomanschette der Luftleitung über die Luftleitung und platzieren Sie sie dort, wo die Luftleitung dem Auspuff am nächsten ist (Abb. 35).

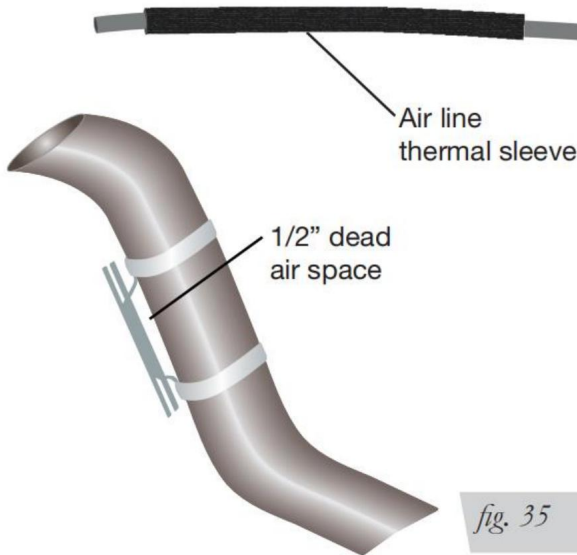


fig. 35

Fotos der fertigen Installation

1. Rückansicht der linken (Fahrer-)Seitenbaugruppe (Abb. 36).



fig. 36

2. Rückansicht der Baugruppe auf der rechten (Beifahrer-)Seite (Abb. 37).



fig. 37

BEFORE OPERATING

Auf Lecks prüfen

1. Pumpen Sie die Luftfeder auf 30 PSI auf.
2. Besprühen Sie alle Anschlüsse und Aufblasventile mit einer Lösung aus 1/5 flüssigem Spülmittel und 4/5 Wasser. Lecks können Sie leicht erkennen, indem Sie im Seifenwasser nach Blasen suchen.
3. Lassen Sie nach dem Test die Luft aus den Federn auf den Mindestdruck ab, der erforderlich ist, um das System wieder auf die normale Fahrhöhe zu bringen. Lassen Sie die Luft nicht auf weniger als 5 PSI ab.

4. Überprüfen Sie den Luftdruck nach 24 Stunden erneut. Ein Verlust von 2–4 PSI nach der Erstinbetriebnahme ist normal. Erneut auf Undichtigkeiten prüfen, wenn der Verlust mehr als 5 PSI beträgt.

LECKS BEHEBEN

1. Wenn ein Problem mit der Schwenkarmatur vorliegt: a. Überprüfen

Sie die Luftleitungsverbindung, indem Sie die Luft aus der Feder ablassen und die Leitung entfernen, indem Sie den Kragen gegen die Armatur ziehen und fest an der Luftleitung ziehen. Schneiden Sie 1 Zoll vom Ende der Luftleitung ab. Stellen Sie sicher, dass der Schnitt sauber und rechtwinklig ist (siehe Abb. 31). Stecken Sie die Luftleitung wieder in die Steckarmatur. b.

Überprüfen Sie die Gewindeverbindung, indem Sie die

Schwenkarmatur eine weitere halbe Umdrehung festziehen. Wenn sie immer noch leckt, lassen Sie die Luftfeder ab, entfernen Sie die Armatur und beschichten Sie die Gewinde erneut mit Gewindedichtmittel. Installieren Sie sie erneut, indem Sie sie so fest wie möglich von Hand festziehen.

und drehen Sie dann mit einem Schraubenschlüssel weitere zwei Umdrehungen.

2. Wenn ein Problem mit dem Füllventil vorliegt:

A. Überprüfen Sie den Ventilkern, indem Sie ihn mit einem Ventilkernwerkzeug festziehen. B.

Überprüfen Sie die Luftleitung, indem Sie die Luftleitung vom Stecknippel abziehen. Schneiden Sie die Luftleitung einige Zentimeter vor der Armatur ab und ziehen/drehen Sie die Luftleitung mit einer Zange oder einem Schraubstock von der Armatur ab.



SCHNEIDEN SIE DIE LUFTLEITUNG NICHT VOLLSTÄNDIG AB

NORMALERWEISE FÜHRT DADURCH ZU EINSCHLAGEN DES WIDERHALS UND EINER RINDERUNG
DAS PASSENDE NUTZLOS.

BEFORE OPERATING

Abstandstest — Pumpen Sie die Luftfedern auf 75-90 PSI auf und stellen Sie sicher, dass mindestens 1/2 Zoll Abstand zu allem vorhanden ist, was an jeder Hülse reiben könnte. Achten Sie darauf, Überprüfen Sie Reifen, Bremsen, Rahmen, Stoßdämpfer und Bremskabel.

Dichtheitsprüfung vor dem Straßentest – Pumpen Sie die Luftfedern auf 75–90 PSI auf und überprüfen Sie alle Verbindungen auf Undichtigkeiten. Alle Undichtigkeiten müssen beseitigt werden, bevor das Fahrzeug auf die Straße geht geprüft.

Hitzetest – Stellen Sie sicher, dass ausreichend Abstand zu Wärmequellen vorhanden ist, mindestens 6 Zoll Luftfedern und Luftleitungen. Wenn im Kit ein Hitzeschild enthalten war, installieren Sie es.

Befestigungstest – Überprüfen Sie alle Schrauben erneut auf das richtige Drehmoment.

Straßentest – Das Fahrzeug sollte nach den vorangegangenen Tests einem Straßentest unterzogen werden. Pumpen Sie die Federn auf den empfohlenen Fahrdruck auf. Fahren Sie mit dem Fahrzeug 10 Meilen und prüfen Sie es erneut auf Spielraum, lockere Befestigungselemente und Luftlecks.

Bedienungsanleitung – Bei fachgerechter Installation sollte der Installateur die Bedienungsanleitung mit dem Eigentümer besprechen. Stellen Sie sicher, dass Sie dem Eigentümer alle mit dem Kit gelieferten Unterlagen zur Verfügung stellen.

POST-INSTALLATION CHECKLIST

Dichtigkeitstest über Nacht – Überprüfen Sie den Luftdruck erneut, nachdem das Fahrzeug 24 Stunden lang genutzt wurde. Wenn der Druck um mehr als 5 PSI abgefallen ist, liegt ein Leck vor, das behoben werden muss. Beheben Sie das Leck entweder selbst oder wenden Sie sich an den Installateur Service.

Luftdruckanforderungen – Es ist wichtig, die Luftdruckanforderungen des Luftfedersystems zu verstehen. Unabhängig von der Beladung sollte der Luftdruck immer so angepasst werden, dass während der Fahrt jederzeit eine ausreichende Fahrhöhe gewährleistet ist.

30-Tage- oder 500-Meilen-Test – Überprüfen Sie das Luftfedersystem nach 30 Tagen oder 500 Meilen erneut, je nachdem, was zuerst eintritt. Wenn ein Teil Anzeichen von Reibung oder Abrieb aufweist, sollte die Quelle identifiziert und, wenn möglich, entfernt werden. Wenn es nicht möglich ist, die Ursache des Abriebs zu finden, muss die Luftfeder möglicherweise neu montiert werden. Bei einer professionellen Installation sollte der Installateur konsultiert werden. Überprüfen Sie alle Befestigungselemente auf festen Sitz.

PRODUCT USE, MAINTENANCE AND SERVICING

Minimum Recommended Pressure

5 PSI

Maximum Air Pressure

100 PSI

WARTUNGSRICHTLINIEN

HINWEIS: Durch Befolgen der nachstehenden Schritte erzielen Fahrzeugbesitzer die längste Lebensdauer und die besten Ergebnisse mit ihren Luftfedern.

1. Überprüfen Sie wöchentlich den Luftdruck.
2. Behalten Sie immer die normale Fahrhöhe bei. Pumpen Sie den Reifen nie über 100 PSI auf.
3. Wenn im System ein Luftleck auftritt, verwenden Sie eine Seifenlösung (1/5 flüssiges Spülmittel und 4/5 Wasser), um alle Luftleitungsanschlüsse und den Aufblasventilkern zu überprüfen, bevor Sie die Luft ablassen und die Luftfeder entfernen.



CAUTION

ZUR SICHERHEIT UND ZUR VERMEIDUNG MÖGLICHER SCHÄDEN

ZUM FAHRZEUG, ÜBERSCHREITEN SIE NICHT DAS MAXIMALE BRUTTO

FAHRZEUGGEWICHTSZULÄSSIGKEIT (GVWR), WIE VOM FAHRZEUG ANGEGEBEN HERSTELLER. Obwohl die Luftfedern mit A bewertet sind

MAXIMALER AUFPUFFDRUCK VON 100 PSI, DER LUFTDRUCK

DER TATSÄCHLICHE BEDARF HÄNGT VON DER LAST UND DEM GVWR AB.

4. Beladene Fahrzeuge benötigen mindestens 25 PSI. Ein „beladenes Fahrzeug“ bezieht sich auf ein Fahrzeug mit schwerer Ladefläche, einem Anhänger oder beidem. Überschreiten Sie niemals das GVWR, unabhängig von Luftfeder, Luftdruck oder anderer Lastunterstützung. Die Federn in diesem Kit tragen ungefähr 40 Pfund Last (auf beiden Federn kombiniert) pro 1 PSI Druck. Der erforderliche Luftdruck variiert je nach Zustand der Originalfederung. Wenn das Fahrzeug unter dem Mindestdruck der Luftfeder betrieben wird, erlischt die Garantie.

5. Wenn Sie die Last erhöhen, passen Sie den Luftdruck immer an, um die normale Fahrhöhe beizubehalten. Erhöhen oder verringern Sie den Systemdruck nach Bedarf, um eine normale Fahrhöhe für optimales Fahrverhalten und Handling zu erreichen. Bedenken Sie, dass Lasten, die hinter der Achse transportiert werden (einschließlich Stützlasten), mehr Nivellierungskraft (Druck) erfordern als Lasten, die direkt über der Achse transportiert werden.

6. Füllen Sie Luft immer nur in kleinen Mengen in die Federn und prüfen Sie den Druck häufig.
7. Sollte es notwendig sein, das Fahrzeug am Rahmen anzuheben, stellen Sie sicher, dass das System auf einem Mindestdruck (5 PSI) steht, um die Spannung an den Federungs-/Bremskomponenten zu verringern. Die Verwendung von integrierten Nivelliersystemen erfordert kein Ablassen oder Trennen der Verbindung.
8. Überprüfen Sie regelmäßig die Befestigungselemente des Luftfedersystems auf festen Sitz. Überprüfen Sie die Luftfedern auch auf Anzeichen von Reibung. Richten Sie sie bei Bedarf neu aus.
9. Besprühen Sie die Luftfedern gelegentlich mit einem Gartenschlauch kräftig, um Schlamm, Sand, Kies oder andere Rückstände zu entfernen.

ABSTIMMEN DES LUFTDRUCKS Bei der

Druckbestimmung kommt es auf drei Dinge an: Fahrzeughöhe, Fahrkomfort und Stabilität.

1. Fahrzeug nivellieren

Wenn die Scheinwerfer des Fahrzeugs in die Bäume strahlen oder das Fahrzeug zur Seite neigt, steht es nicht gerade (Abb. 38). Erhöhen Sie den Luftdruck, um eines dieser Probleme zu beheben und das Fahrzeug auszurichten.

2. Fahrkomfort

Wenn das Fahrzeug eine unruhige oder ruckartige Fahrt hat, kann dies entweder an zu hohem oder zu niedrigem Druck liegen (Abb. 39). Probieren Sie verschiedene Drücke aus, um den besten zu finden Fahrkomfort.

3. Stabilität

Stabilität bedeutet Sicherheit und sollte Vorrang haben, was bedeutet, dass der Fahrer möglicherweise auf eine vollkommen ebene und komfortable Fahrt verzichten muss. Zu den Stabilitätsproblemen zählen Rollkontrolle, Sprungkraft, Eintauchen beim Bremsen und Schwammigkeit (Abb. 40). Um diese Probleme zu beheben, ist in der Regel eine Druckerhöhung erforderlich.



Bad headlight aim

fig. 38



Rough ride

fig. 39



Sway and
body roll

fig. 40

RICHTLINIEN ZUM AUFFÜLLEN VON LUFT 1. Beginnen

Sie, wenn sich das Fahrzeug waagrecht oder knapp darüber befindet.

2. Im Zweifelsfall immer Luft hinzufügen.

3. Wenn die Fahrzeugfront beim Bremsen eintaucht, erhöhen Sie den Druck in der Vorderachse

Airbags, falls vorhanden.

4. Wenn der Verdacht besteht, dass die Airbags durchgeschlagen sind, erhöhen Sie die

Druck (Abb. 41).

5. Passen Sie den Druck nach oben und unten an, um die beste Fahrt zu finden.

6. Wenn das Fahrzeug schaukelt und rollt, passen Sie den Luftdruck an, um die Bewegung zu reduzieren.

7. Es kann erforderlich sein, auf beiden Seiten des Fahrzeugs unterschiedliche Drücke aufrechtzuerhalten.

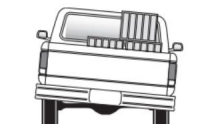
8. Ladungen wie Wasser, Kraftstoff und Geräte machen das Fahrzeug schwerer

auf einer Seite (Abb. 42). Ein Unterschied von bis zu 50 PSI ist keine Seltenheit.

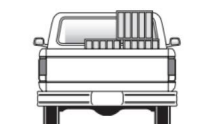


Bottoming out

fig. 41



Unlevel



Level

fig. 42

TROUBLESHOOTING GUIDE

PROBLEM	URSACHE	LÖSUNG
Das System hält den Druck über Nacht nicht aufrecht.	Falsch installierte Luftleitung, Luftlinie hat Löcher oder Risse.	Führen Sie eine Dichtheitsprüfung der Luftleitungsanschlüsse durch. die Gewindeverbindung in die Luftfeder und sämtliche Armaturen im Steuersystem.
Luftfeder oder Luftleitung Leck.	Passende Dichtung oder Luftlinie ist kompromittiert.	Überprüfen Sie, ob die Luftleitungen vorhanden sind in den Anschlüssen sitzen. Überprüfen Sie die Anschlüsse mit Seifenlauge. Kürzen Sie den Schlauch oder versiegeln Sie den Anschluss neu. Stellen Sie sicher, dass die Leitungen gerade geschnitten sind.
Corner wird nicht erhöht oder Luftleck entwickelt.	Suchen Sie nach einem Knick oder Luftleitung einklappen.	Ersetzen Sie eventuell vorhandene Luftleitungen geknickt.

HÄUFIG GESTELLTE FRAGEN F. Erhöht der

Einbau von Luftfedern das zulässige Gewicht eines Fahrzeugs?

Nein. Durch das Hinzufügen von Luftfedern werden die Gewichtsangaben (GAWR, GCWR und/oder GVWR) eines Fahrzeugs nicht geändert. Das Überschreiten des GVWR ist gefährlich und führt zum Erlöschen der Garantie.

F. Ist es notwendig, jederzeit Luft in den Luftfedern zu halten und wie viel Druck benötigen sie?

Für 7X 57365 Standard, Ultimate und Ultimate Plus beträgt die empfohlene Der Mindestluftdruck beträgt 5 PSI, er kann jedoch unbeladen (ohne Last) ohne Luftdruck betrieben werden.

F. Ist es notwendig, den Luftfedern ein Kompressorsystem hinzuzufügen?

Nein. Der Luftdruck kann mit jedem Kompressortyp eingestellt werden, solange er genügend Druck zum Belasten der Federn erzeugen kann. Sogar eine Fahrradluftpumpe kann verwendet werden, aber das ist sehr aufwändig.

F. Wie lange sollten Luftfedern halten?

Wenn die Luftfedern ordnungsgemäß installiert und gewartet werden, können sie unbegrenzt halten.

F. Werden die Luftfedern beschädigt, wenn das Fahrzeug für Wartungsarbeiten auf einer Hebebühne angehoben wird?

Nein. Das Fahrzeug kann für kurzfristige Servicearbeiten wie z.B. Reifenwechsel auf eine Hebebühne gehoben werden. Rotation oder Ölwechsel. Wenn das Fahrzeug jedoch längere Zeit auf der Hebebühne steht, stützen Sie die Achse mit Stützböcken ab, um die Luftfedern zu entlasten.

Hersteller: Shanghaimuxinmuyeyouxiangongsi

Adresse: Shuangchenglu 803nong11hao1602A-1609shi, baoshanqu,
Shanghai 200000 CN.

Importiert nach AUS: SIHAO PTY LTD. 1 ROKEVA STREETEASTWOOD
NSW 2122 Australien

In die USA importiert: Sanven Technology Ltd. Suite 250, 9166 Anaheim Place,
Rancho Cucamonga, CA 91730



YH CONSULTING LIMITED.
C/O YH Consulting Limited Office 147,
Centurion House, London Road,
Staines-upon-Thames, Surrey, TW18 4AX



E-CrossStu GmbH
Mainzer Landstr.69,
60329 Frankfurt am Main.

VEVOR®

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Technischer Support und E-Garantie-Zertifikat

www.vevor.com/support

VEVOR[®]

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Supporto tecnico e certificato di garanzia elettronica www.vevor.com/support

Kit di sospensione dell'airbag

MODELLO: 7X 57365

Continuiamo a impegnarci per fornirvi strumenti a prezzi competitivi.

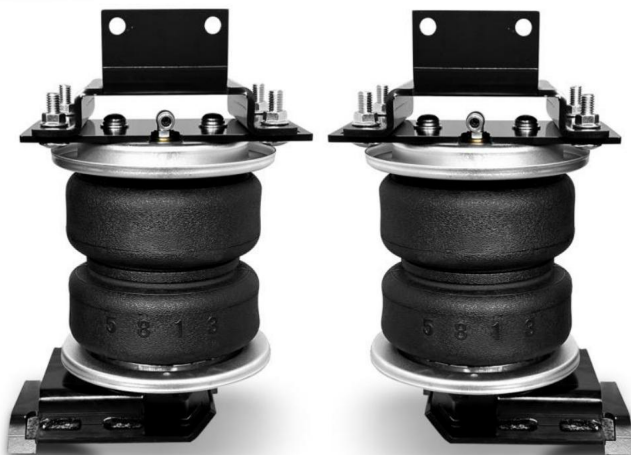
"Risparmia la metà", "Metà prezzo" o qualsiasi altra espressione simile da noi utilizzata rappresenta solo una stima del risparmio che potresti trarre dall'acquistare determinati strumenti con noi rispetto ai principali marchi più importanti e non significa necessariamente coprire tutte le categorie di strumenti offerti da noi. Ti ricordiamo di verificare attentamente quando effettui un ordine con noi se stai effettivamente risparmiando la metà rispetto ai migliori marchi principali.

VEVOR[®]

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Kit di sospensione dell'airbag

MODELLO: 7X 57365



HO BISOGNO DI AIUTO? CONTATTACI!

Hai domande sul prodotto? Hai bisogno di supporto tecnico? Non esitate a contattarci:

Supporto

**tecnico e certificato di garanzia elettronica [www.vevor.com/
support](http://www.vevor.com/support)**

Queste sono le istruzioni originali, leggere attentamente tutte le istruzioni del manuale prima dell'uso. VEVOR si riserva una chiara interpretazione del nostro manuale d'uso. L'aspetto del prodotto sarà soggetto al prodotto ricevuto. Ti preghiamo di perdonarci se non ti informeremo più se sono presenti aggiornamenti tecnologici o software sul nostro prodotto.

SICUREZZA E AVVERTENZE

Il kit di retrofit acquistato è un sistema di gonfiaggio a valvola singola.

Si prega di adottare le opportune precauzioni di sicurezza durante l'installazione.

Le istruzioni di installazione si basano sul lato sinistro o sul lato conducente del veicolo e la struttura sul lato destro possono fare riferimento allo stesso metodo il lato sinistro.

Si prega di notare che la molla pneumatica si piegherà e si espanderà in condizioni di lavoro.

Assicurarsi che ci sia spazio sufficiente affinché funzioni correttamente ed evitare attriti tra la molla pneumatica e le altre parti del telaio.

AVVISO IMPORTANTE SULLA SICUREZZA

L'installazione di questo kit non altera il peso lordo del veicolo (GVWR) o il carico utile del veicolo.

Controllare il manuale del proprietario del veicolo e non superare il carico massimo indicato per questo veicolo.

Indice di peso lordo del veicolo: il peso massimo consentito del veicolo a pieno carico (compresi passeggeri e carico). Questo numero, insieme ad altri limiti di peso, nonché ai dati relativi a pneumatici, dimensioni del cerchione e pressione di gonfiaggio, è riportato sull'etichetta di certificazione di conformità alla sicurezza del veicolo.

Carico utile: il peso massimo consentito combinato di carico e passeggeri che il camion è progettato per trasportare. Il carico utile è il GVWR meno il peso a vuoto di base.

SPIEGAZIONE DELLA NOTAZIONE

Le annotazioni di pericolo compaiono in vari punti di questa pubblicazione. Le informazioni evidenziate da una di queste annotazioni devono essere rispettate per ridurre al minimo il rischio di lesioni personali o di possibile installazione impropria che potrebbe rendere il veicolo insicuro. Le note vengono utilizzate per evidenziare aree di importanza procedurale e fornire suggerimenti utili. Le seguenti definizioni spiegano l'uso di queste notazioni così come appaiono in questa guida.



INDICA PERICOLI IMMEDIATI CHE NE RISULTERANNO IN GRAVI LESIONI PERSONALI O MORTE.



INDICA PERICOLI O PRATICHE NON SICURE CHE POTREBBE CAUSARE GRAVI LESIONI PERSONALI O MORTE.



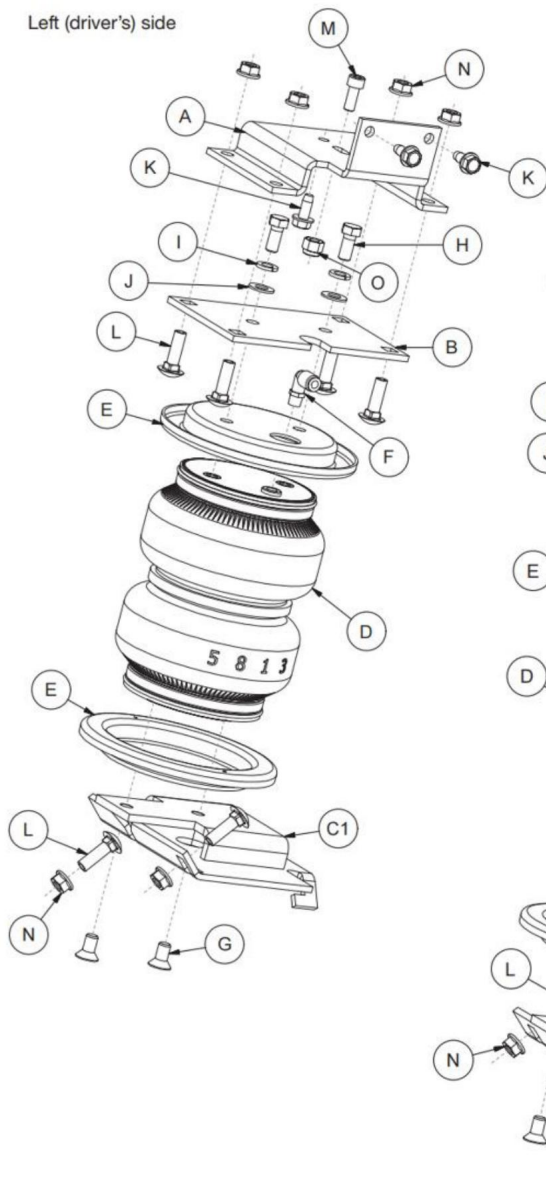
INDICA PERICOLI O PRATICHE NON SICURE CHE POTREBBE CAUSARE DANNI ALLA MACCHINA O LESIONI PERSONALI MINORI.

ELENCO PARAMETRI

Modello	standard
Modelli adattati	Dodge Ram 1500 2011-2018 Dodge Ram 1500 Classic 2019-2021
carico nominale (libbre)	5000
Utilizzare la pressione (psi)	5-100

PARTS LIST

Left (driver's side)



Right (passenger's side)

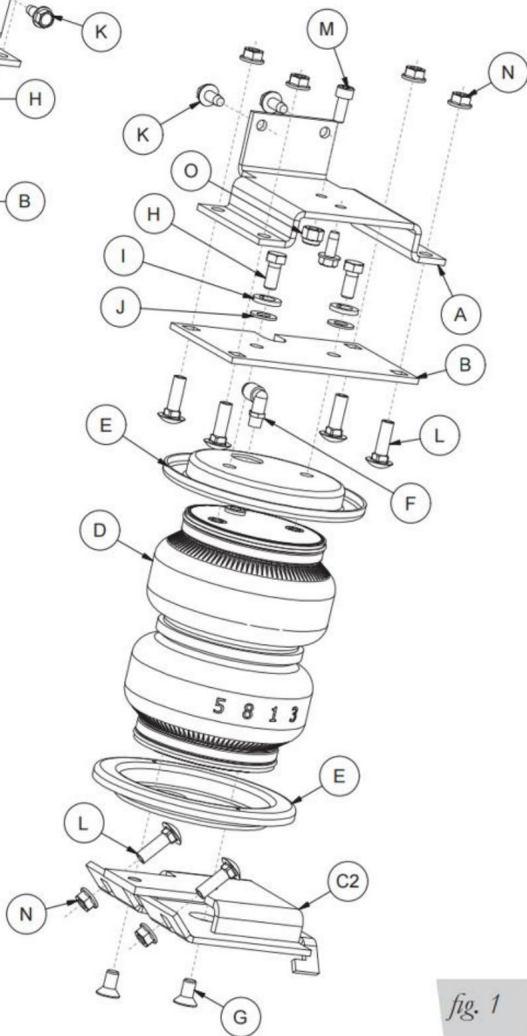
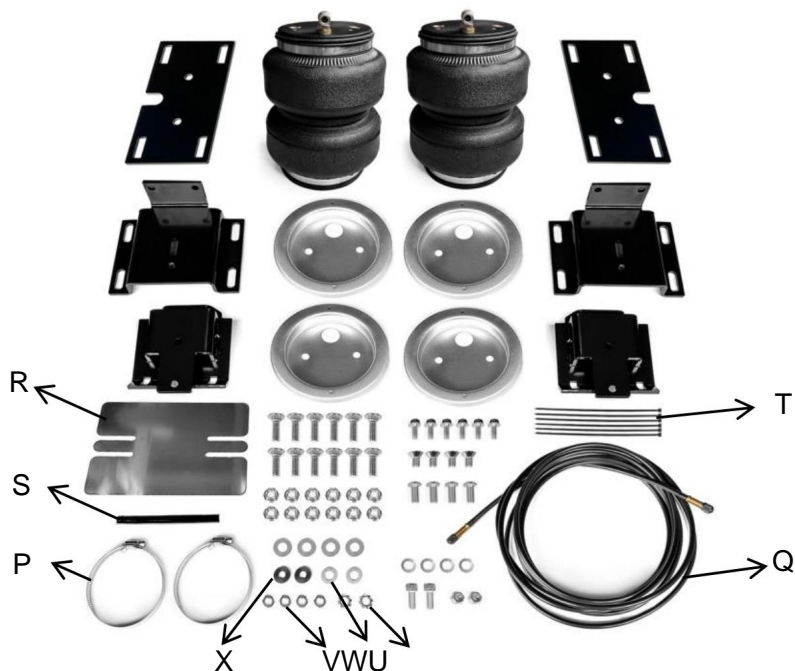


fig. 1



ARTICOLO	DESCRIZIONE	QUANTITÀ	ARTICOLO	DESCRIZIONE	QUANTITÀ
Una	staffa del telaio	2	H	Bullone a testa esagonale 3/8"-24 x 7/8"	4
B	Staffa molla pneumatica	2	.	Rondella di sicurezza da 3/8".	4
C1	Staffa inferiore SX	1	J	Rondella piatta da 3/8".	4
C2	Staffa inferiore destra	1	K	5/16"-18 x 3/4" Vite autofilettante	6
D	Molla pneumatica	2	I	3/8"-16 x 1,25" Bullone del carrello	12
E	Piastra a rullo (zincata argento)	4	M	M8-1,25 x 20 mm Vite a testa piatta	2

F	Push-to-connect raccordo (PTC).	2	N	Serratura seghettata 3/8"-16 noce	12
G	Vite a testa piatta 3/8"-24 x 3/4"	4	O Dado	in nylon M8-1.25	2

*
non raffigurato nello schema di installazione

DESCRIZIONE	QUANTITÀ
Chiavi a forchetta o a tubo standard e metriche	IMPOSTATO
Chiave regolabile	1
Cricchetto	1
Prese standard e metriche, regolari e per pozzi profondi	IMPOSTATO
Punte da trapano da 1/4" e 5/16" (molto affilate)	2
Trapano per carichi pesanti	1
Chiave dinamometrica	1
Smerigliatrice da 4 pollici o utensile per il taglio dei metalli	1
Chiavi esagonali standard e metriche	1
Tagliatubi, lama di rasoio o coltello affilato	1
Martinetti di sollevamento o da pavimento	1
Supporti di sicurezza	2
Occhiali di sicurezza	1
Vernice o sottostrato nero	1
Compressore d'aria o fonte di aria compressa	1
Flacone spray con soluzione acqua/sapone per piatti	1

INSTALLATION INSTRUCTIONS

Installazione del sistema serie 7X 57365

INIZIARE

Per installare le staffe superiori del telaio (A), sarà necessario rimuovere le molle elicoidali come segue:

1. Sollevare il veicolo e sostenere il telaio con cavalletti. Lasciare spazio sufficiente per abbassare l'asse abbastanza in basso da rimuovere le molle elicoidali (Fig. 2). Rimuovi il ruote posteriori.

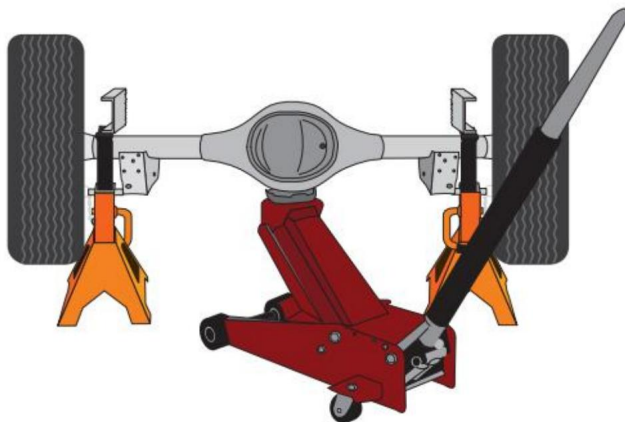


fig. 2

2. Contrassegnare la parte inferiore delle molle elicoidali di destra e di sinistra e i supporti inferiori della sede della molla con un gesso o un pennarello per assicurarsi che la molla venga rimontata nello stesso modo in cui è stata rimossa (Fig. 3).



fig. 3

3. Rimuovere entrambi i bulloni inferiori dell'ammortizzatore e abbassare lentamente l'asse finché è possibile rimuovere le molle.

NOTA: abbassare l'assale con attenzione ed evitare di sollecitare i tubi flessibili dei freni.

4. Rimuovere entrambi i respingenti da entrambi i lati (Fig. 4).



fig. 4

5. Levigare le saldature dalle coppe del paraurti elastico che le fissano alla staffa del telaio del paraurti elastico (Fig. 5). Rimuovere e smaltire da entrambi i lati del veicolo.



fig. 5

6. Levigare le restanti saldature a filo del telaio (Fig. 6). Spruzzare il telaio con vernice o rivestimento per coprire la superficie nuda dopo la molatura (Fig. 7).



fig. 6



fig. 7

7. Installare il bullone a brugola M8 (M) nella fessura della staffa del telaio (A) più vicina alla flangia sulla staffa (Fig. 8). Coprire con il controdado in nylon (O) come mostrato (Fig. 9).

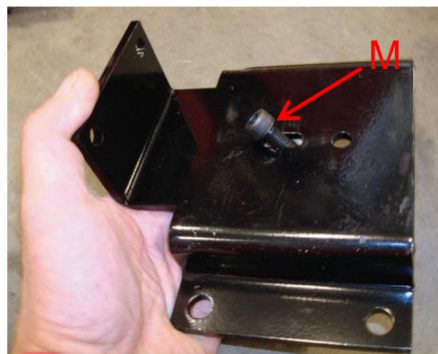


fig. 8

La testa del bullone punta nella stessa direzione della flangia sulla staffa.



fig. 9

8. A questo punto lasciare allentato il bullone M8 con testa a brugola (M).
9. Posizionare la staffa del telaio (con il bullone a brugola al suo interno), sul telaio, con la flangia rivolta verso l'alto. Inserisci il bullone a brugola nel foro esistente nel telaio che si trovava sotto il paraurti di serie (Fig. 10).

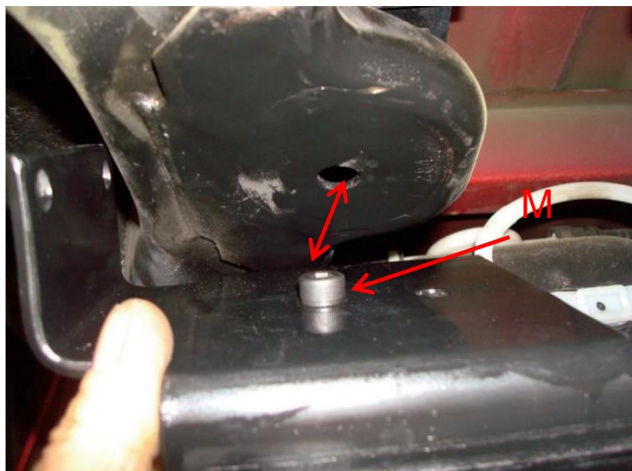


fig. 10

10. La staffa deve essere a filo con la parte inferiore del telaio. Se sono presenti residui di saldatura che tengono la staffa lontana dal telaio, rimuovili e levigali in modo che la staffa sia a filo.

11. Con il bullone a brugola nel foro, spingere la flangia contro il lato del telaio (Fig. 11) e contrassegnare il foro esistente sotto il telaio con un pennarello a vernice (Fig. 12).

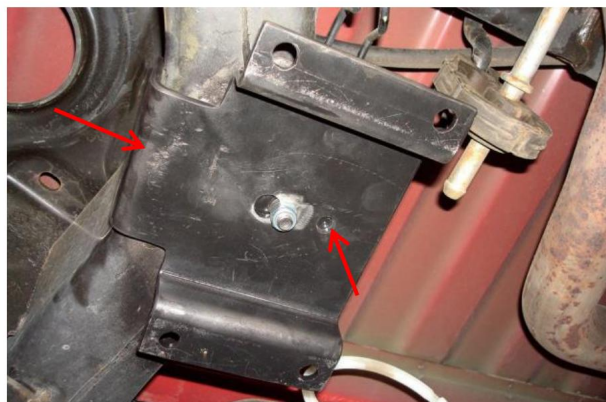


fig. 11

NOTA: Se possibile, con la staffa in posizione, utilizzare un punzone di centraggio 21/64 (o più vicino) per inserirlo nel foro e centrare il telaio per ottenere un centro esatto del buco.



fig. 12

12. Centrare il telaio e praticare un foro da 1/4" (Fig. 13). Avviare una vite autofilettante da 5/16" (K) nel foro, assicurandosi che sia dritta, e serrarla quanto basta per formare la filettatura necessaria per fissare la vite (Fig. 13). Rimuovere la vite una volta formata la filettatura.

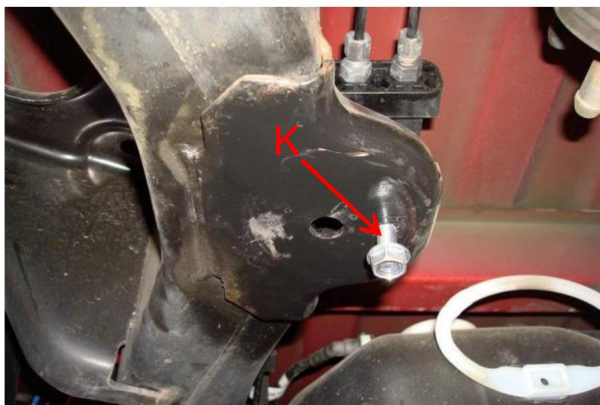


fig. 13

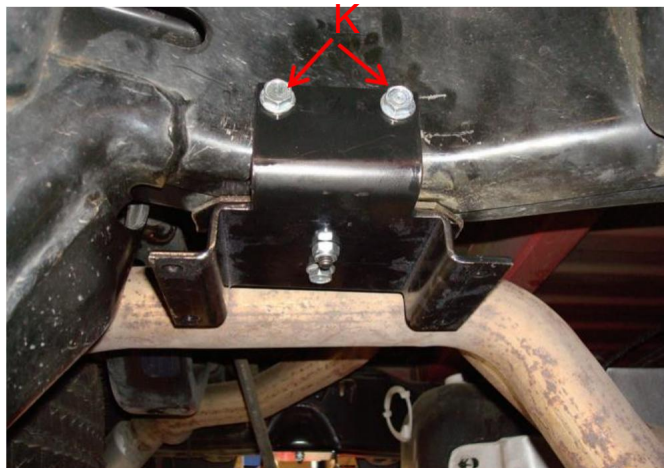
13. Riposizionare la staffa sul telaio e fissarla in posizione utilizzando la vite autofilettante precedentemente inserita nel telaio. Stringere la vite assicurandosi che la parte della testa della rondella sia piatta rispetto alla staffa e serrare a 15 lb.-ft. (20 Nm).

14. Assicurarsi che la staffa sia piatta rispetto al fondo del telaio, perforare il centro e forare il telaio con una punta da 1/4" utilizzando i fori sul lato della flangia come guida (Fig. 14).



fig. 14

15. Installare altre due viti autofilettanti (K) sul lato, assicurandosi che la parte a testa piatta del bullone sia a filo con la staffa e serrare a 15 lb.-ft. (20Nm) (Fig. 15). Ripeti per l'altro lato. Lato conducente



staffa mostrata
montato in posizione
e pronto per il
montaggio
della molla pneumatica.

fig. 15

16. Una volta installate le staffe del telaio su entrambi i lati, è possibile rimontare la sospensione di serie.

17. Rimettere le molle elicoidali in posizione utilizzando i segni di indice del passaggio precedente e sollevare l'asse accertandosi che gli indici della molla si incastrino correttamente nelle sedi della molla superiore e inferiore.

18. Reinstallare le ruote e abbassare il veicolo in modo che le ruote poggino a terra.

Serrare i dadi dell'aletta secondo le specifiche di coppia del produttore.

19. Installare nuovamente i bulloni inferiori dell'ammortizzatore sull'asse e serrare a 135 Nm (100 lb.-ft.).

MONTAGGIO DELLE MOLLE PNEUMATICHE 1. Posizionare

una piastra a rullo (E) sulla molla pneumatica (D).

NOTA: il bordo arrotondato (arrotondato) della piastra del rullo (E) sarà rivolto verso la molla pneumatica, in modo che la molla pneumatica sia posizionata all'interno di entrambe le piastre del rullo.

2. Installare il raccordo girevole (F) nella parte superiore della molla pneumatica serrandolo più 1 giro e 1/2. Si consiglia di avvolgere l'ugello dell'aria (F) con NASTRO in PTFE durante il montaggio. (Fig. 16).



fig. 16

3. Inserire quattro bulloni a testa tonda (L) nella staffa superiore della molla pneumatica (B) e posizionare la staffa superiore sul gruppo della molla pneumatica (Fig. 17).

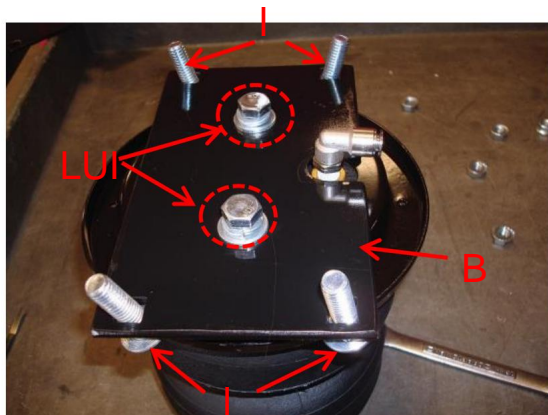


fig. 17

4. Fissare la staffa superiore della molla pneumatica utilizzando due bulloni a testa esagonale da 3/8" (H), due rondelle di sicurezza (I) e due rondelle piatte (J). Coppia a non più di 20 lb.-ft. Ripetere per il lato opposto. La Figura 18 mostra entrambi i gruppi superiori.



fig. 18

5. Capovolgere i gruppi delle molle ad aria e posizionare una piastra a rullo (E) sopra la molla ad aria (come nel passaggio uno).
6. Posizionare i gruppi delle molle ad aria in modo che i raccordi siano esterni e lontani l'uno dall'altro (Fig. 19).



fig. 19

NOTA: i gruppi finiti saranno specifici per il lato sinistro e destro e i raccordi che si trovano sulla parte superiore delle molle ad aria dovrebbero essere rivolti verso l'esterno (lato pneumatico) del veicolo una volta in posizione.

7. Posizionare la staffa inferiore sinistra (C1) sul gruppo del lato sinistro e fissarla con due viti a testa piatta da 3/8" (G). Assemblare l'altra molla pneumatica utilizzando la staffa inferiore destra (C2). Coppia a non più di 20 lb.-ft. (27Nm) (Fig. 19). La Figura 20 mostra gli assemblaggi completati.



Montaggio lato
sinistro (guidatore)
utilizzando la
staffa inferiore (C1).

Destra
(del passeggero).
montaggio ideale
utilizzando la
staffa inferiore (C2).

INSTALLAZIONE DEI GRUPPI 1. Inserire un bullone a testa tonda da 3/8" (L) nell'apertura sulla parte anteriore del gruppo lato conducente come mostrato (Fig. 21).

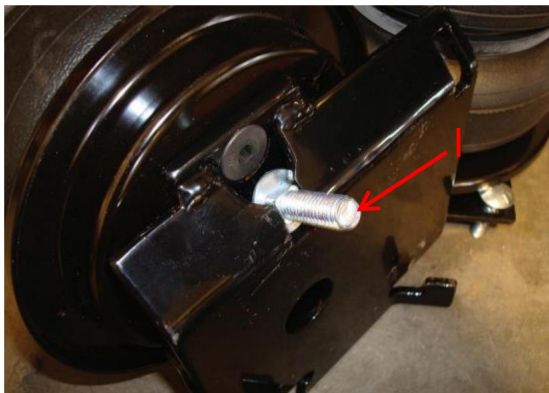


fig. 21

2. Abbassare nuovamente l'asse per ottenere spazio su cui posizionare i due gruppi l'asse.

3. Posizionare il gruppo del lato sinistro (conducente) in posizione con il bullone a testa tonda ancora nella fessura (precedentemente installato). Posizionarlo sull'asse, assicurandosi che la parte posteriore della staffa sia "agganciata" sotto la piastra di riscontro del paraurti. Spingere il gruppo in avanti allineando il bullone del carrello con il foro esistente nella parte anteriore della piastra di riscontro del paraurti inferiore (Fig. 22 e 23). Coprire il bullone del carrello con un dado di bloccaggio seghettato da 3/8" (N), ma lasciarlo allentato in questo momento.



fig. 22



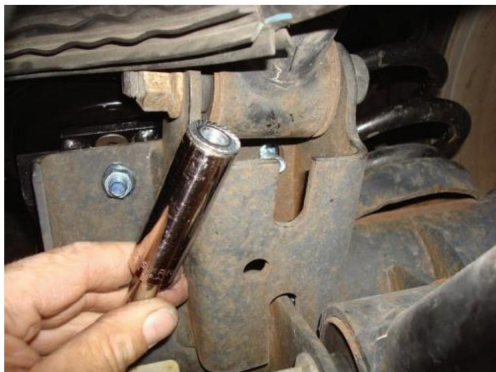
fig. 23

4. Inserire un altro bullone a testa tonda da 3/8" (L) attraverso il foro rimanente nella parte anteriore della staffa (Fig. 24).



fig. 24

5. Sarà necessario utilizzare una bussola dotata di prolunga per raggiungere le filettature interne del bullone a testa tonda precedentemente posizionato (Fig. 25). Potrebbe essere utile estrarre leggermente il bullone del carrello in modo che possa essere sufficientemente angolato per iniziare a lavorare filo.



Usa lo slot
in basso
braccio di controllo
montare per il
estensione per adattarsi
attraverso mentre il
dado sul bullone.

fig. 25
infilando il

6. Posizionare il gruppo del lato destro (passeggero) in posizione allo stesso modo, posizionando la staffa inferiore con le linguette sotto la piastra di riscontro del paraurti e, ad eccezione dell'utilizzo della fessura per il bullone a testa tonda nella staffa inferiore, installare il i bulloni del carrello nello stesso modo. Serrare uniformemente entrambi i lati dell'hardware della staffa inferiore a 31 lb.-ft. (42 Nm), assicurandosi che le linguette siano ancora indicizzate sotto la piastra di riscontro del paraurti. Le Figure 26 e 27 mostrano i gruppi imbullonati in posizione.

NOTA: i raccordi devono trovarsi all'esterno (lato pneumatico) dei gruppi.

Montaggio lato sinistro (conducente).



fig. 26

Montaggio lato destro (passeggero).



fig. 27

7. Sollevare nuovamente l'asse allineando i bulloni del carrello della piastra di montaggio della molla pneumatica con i fori della staffa di montaggio del telaio. Coprire tutti i bulloni del carrello, una volta in posizione, con dadi di bloccaggio seghettati da 3/8" (N) e serrare tutti i dadi installati a 31 lb.-ft. (42Nm) (Fig. 28).

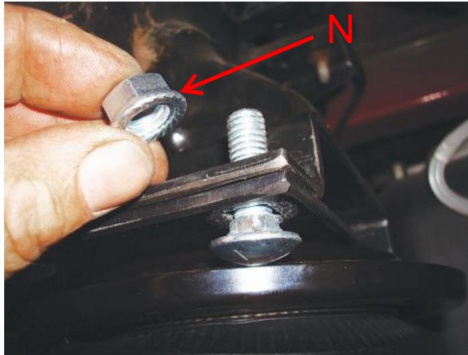


fig. 28

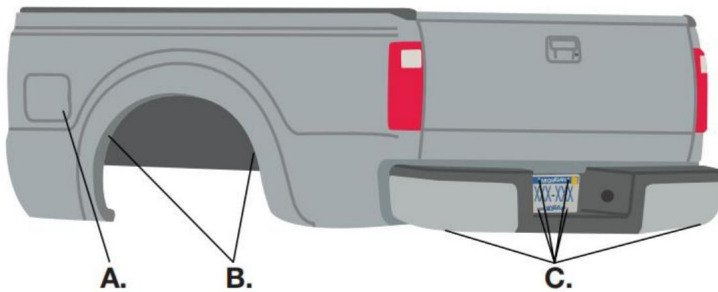
8. Lato sinistro (guidatore) mostrato con il gruppo imbullonato alla staffa del telaio (Fig. 29).



fig. 29

Installazione delle linee aeree

Le linee d'aria vengono instradate dalle molle pneumatiche alle valvole Schrader. Le linee d'aria della serie 7X 57365 sono disponibili in due stili: nylon e acciaio inossidabile intrecciato. Iniziare scegliendo le posizioni per le valvole Schrader e praticare un foro da 5/16 pollici, se necessario (Fig. 30).



A. Carburante interno

portello di rifornimento del serbatoio

C. Targa o

B. Interno posteriore
passaruota posteriori
zona paraurti

Per i kit LoadLifter Ultimate Plus, la posizione consigliata per le valvole Schrader è la zona del paraurti posteriore o targa.



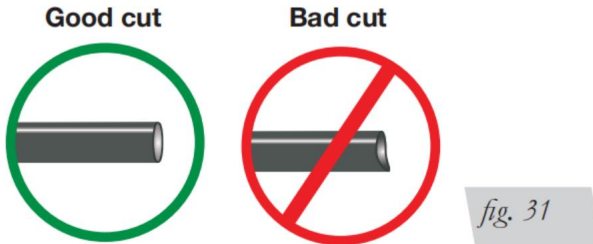
CAUTION

MANTENERE ALMENO 6" DI DISTANZA TRA TUTTI
LINEE ARIA E SISTEMA DI SCARICO. EVITARE

CURVE E BORDI TAGLIENTI.

INSTALLAZIONE LINEE ARIA IN NYLON

1. Tagliare la linea dell'aria a metà. Effettuare dei tagli netti e squadrati con una lama di rasoio o un tagliatubi (Fig. 31). Non utilizzare forbici o tronchesi.



2. Utilizzare le fascette per fissare la linea dell'aria ai punti fissi lungo il telaio. Non pizzicare o piegare la linea dell'aria. Il raggio di curvatura minimo per la linea dell'aria è 1". Lasciare almeno 2"

di allentamento nella linea dell'aria per consentire qualsiasi movimento che potrebbe tirare la linea dell'aria.

3. Installare la valvola Schrader nella posizione prescelta (Fig. 32).

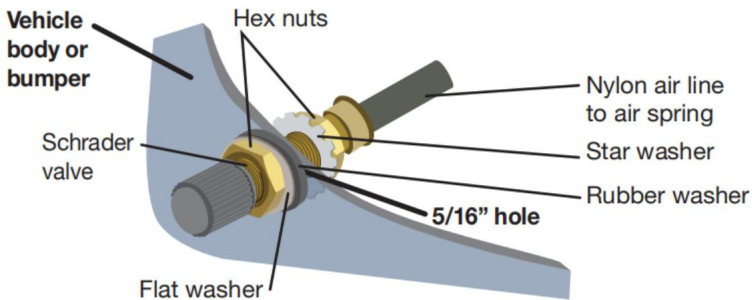


fig. 32

INSTALLAZIONE DI LINEE ARIA IN TRECCIA DI ACCIAIO INOSSIDABILE



CAUTION

TENERE LA LINEA DELL'ARIA LONTANO DALLA LINEA DEL CARBURANTE, LINEE FRENO E CAVI ELETTRICI.

1. Utilizzare fascette per fissare la linea dell'aria ai punti fissi lungo il telaio ogni 6" - 8".

Lasciare almeno 2 pollici di gioco per consentire qualsiasi movimento che potrebbe tirare la linea dell'aria.

2. Stringere a mano il dado esagonale della linea dell'aria, quindi utilizzare 2 chiavi per ruotare 1 ulteriore smussatura (1/6 di un giro completo). Non serrare eccessivamente (Fig. 33 o 34). Il modo più semplice per serrare il raccordo è scendere dal veicolo. Installare la valvola Schrader nel prescelto posizione.

3. Avvolgere e fissare l'eventuale linea d'aria in eccesso in un'area in cui non sarà suscettibile di danni. La linea dell'aria intrecciata in acciaio inossidabile non può essere tagliata.

Air Line Setup Without Compressor System

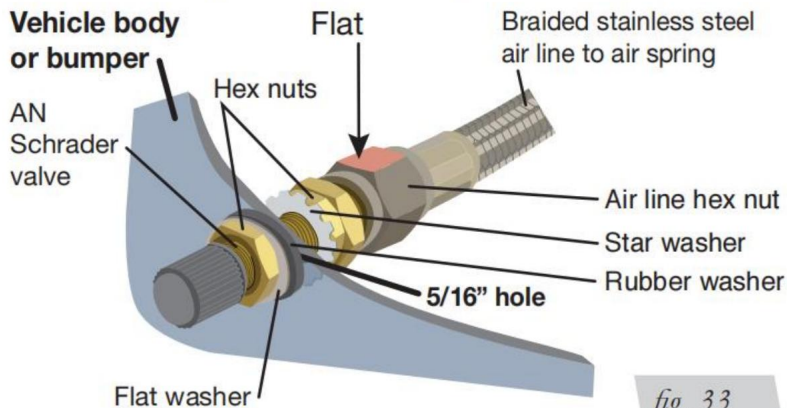


fig. 33

Air Line Setup for Compressor Integration

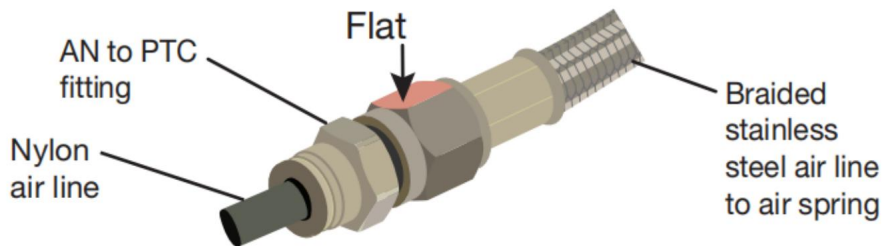


fig. 34

INSTALLAZIONE DELLO SCUDO CALORE

1. Collegare lo scudo termico in metallo allo scarico nel punto in cui è più vicino alla molla pneumatica. Far scorrere il manicotto termico della linea dell'aria sopra la linea dell'aria e posizionarlo nel punto in cui la linea dell'aria è più vicina allo scarico (Fig. 35)

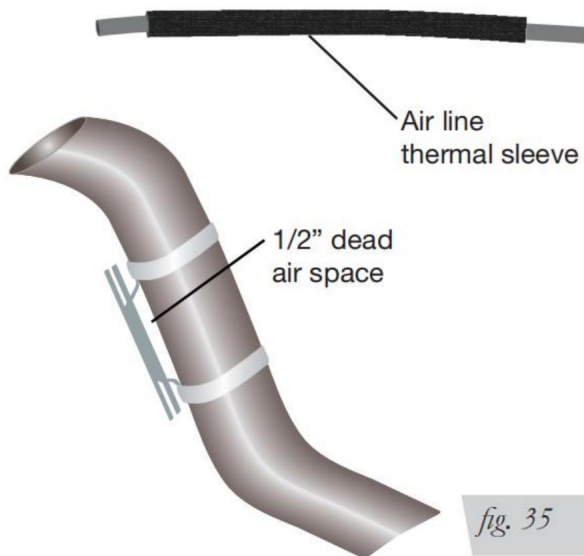


fig. 35

Foto di installazione finita

1. Vista posteriore del gruppo lato sinistro (conducente) (Fig. 36).

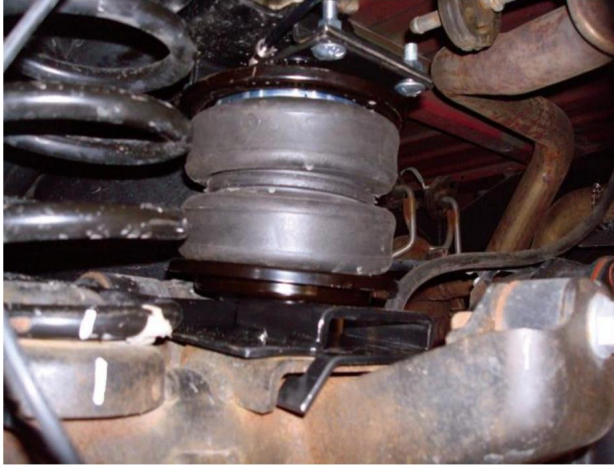


fig. 36

2. Vista posteriore del gruppo lato destro (passeggero) (Fig. 37).



fig. 37

BEFORE OPERATING

CONTROLLO PERDITE

1. Gonfiare la molla pneumatica a 30 PSI.
2. Spruzzare tutti i collegamenti e le valvole di gonfiaggio con una soluzione composta da 1/5 di detersivo liquido per piatti e 4/5 di acqua. Individua facilmente le perdite cercando le bolle nell'acqua saponata.
3. Dopo il test, sgonfiare le molle alla pressione minima richiesta per riportare il sistema alla normale altezza di marcia. Non sgonfiare a valori inferiori a 5 PSI.

4. Controllare nuovamente la pressione dell'aria dopo 24 ore. Una perdita di 2-4 PSI dopo l'installazione iniziale è normale. Eseguire nuovamente il test per eventuali perdite se la perdita è superiore a 5 PSI.

PERDITE DI FISSAGGIO

1. Se si verifica un problema con il raccordo girevole: a.

Controllare il collegamento della linea dell'aria sgonfiando la molla e rimuovendo la linea tirando il collare contro il raccordo e tirando con decisione la linea dell'aria. Tagliare 1 pollice dall'estremità della linea dell'aria. Assicurarsi che il taglio sia pulito e squadrato (vedere Fig. 31). Reinscrivere la linea dell'aria nel raccordo a pressione. B. Controllare il collegamento filettato serrando il raccordo girevole di un altro mezzo giro. Se la perdita persiste, sgonfiare la molla pneumatica, rimuovere il raccordo e ricoprire le filettature con sigillante per filettature. Reinstallare serrando a mano il più possibile

quindi utilizzare una chiave inglese per altri due giri.

2. Se c'è un problema con la valvola di gonfiaggio:

UN. Controllare il nucleo della valvola serrandolo con uno strumento per il nucleo della valvola. B. Controllare la linea dell'aria rimuovendola dal raccordo a innesto. Tagliare la linea dell'aria qualche centimetro davanti al raccordo e utilizzare un paio di pinze o morse per tirare/torcere la linea dell'aria fuori dal raccordo.



NON TAGLIARE COMPLETAMENTE LA LINEA DELL'ARIA COME QUESTO DI SOLITO INTACCERÀ LA BARBA E RENDERÀ IL RACCORDO INUTILE.

BEFORE OPERATING

Test di gioco : gonfiare le molle ad aria a 75-90 PSI e assicurarsi che ci sia almeno 1/2 pollice di spazio da qualsiasi cosa che possa sfregare contro ciascun manicotto. Essere sicuri di controllare il pneumatico, i freni, il telaio, gli ammortizzatori e i cavi dei freni.

Prova di tenuta prima della prova su strada — Gonfiare le molle ad aria a 75-90 PSI e controllare che tutte le connessioni non presentino perdite. Tutte le perdite devono essere eliminate prima che il veicolo sia su strada testato.

Prova di calore : assicurarsi che vi sia una distanza sufficiente dalle fonti di calore, almeno 6 pollici molle ad aria e linee d'aria. Se nel kit era incluso uno scudo termico, installarlo.

Test del dispositivo di fissaggio : ricontrollare la coppia corretta di tutti i bulloni.

Prova su strada - Il veicolo deve essere provato su strada dopo le prove precedenti. Gonfiare le molle alla pressione di guida consigliata. Guidare il veicolo per 10 miglia e ricontrollare lo spazio libero, gli elementi di fissaggio allentati e le perdite d'aria.

Istruzioni per l'uso : se installato professionalmente, l'installatore deve rivedere le istruzioni per l'uso con il proprietario. Assicurati di fornire al proprietario tutta la documentazione fornita con il kit.

POST-INSTALLATION CHECKLIST

Test di tenuta notturno : ricontrollare la pressione dell'aria dopo che il veicolo è stato utilizzato per 24 ore. Se la pressione è scesa di più di 5 PSI, c'è una perdita che deve essere riparata. Riparare la perdita da soli oppure rivolgersi all'installatore servizio.

Requisiti di pressione dell'aria : è importante comprendere i requisiti di pressione dell'aria del sistema a molla pneumatica. Indipendentemente dal carico, la pressione dell'aria deve essere sempre regolata per mantenere sempre un'altezza di marcia adeguata durante la guida.

Test di trenta giorni o 500 miglia: ricontrollare il sistema della molla pneumatica dopo 30 giorni o 500 miglia, a seconda di quale evento si verifica per primo. Se qualche parte presenta segni di sfregamento o abrasione, è necessario identificarne la fonte e spostarla, se possibile. Se non è possibile individuare la causa dell'abrasione, potrebbe essere necessario rimontare la molla pneumatica. Se installato professionalmente, è necessario consultare l'installatore. Controllare la tenuta di tutti gli elementi di fissaggio.

PRODUCT USE, MAINTENANCE AND SERVICING

Minimum Recommended Pressure

5 PSI

Maximum Air Pressure

100 PSI

LINEE GUIDA PER LA MANUTENZIONE

NOTA: seguendo i passaggi riportati di seguito, i proprietari dei veicoli otterranno la massima durata e i migliori risultati dalle loro sospensioni pneumatiche.

1. Controllare settimanalmente la pressione dell'aria.
2. Mantenere sempre la normale altezza di marcia. Non gonfiare mai oltre i 100 PSI.
3. Se nel sistema si verifica una perdita d'aria, utilizzare una soluzione di acqua saponata (1/5 detersivo liquido per piatti e 4/5 acqua) per controllare tutti i collegamenti della linea dell'aria e il nucleo della valvola di gonfiaggio prima di sgonfiare e rimuovere la molla pneumatica.



CAUTION

PER SICUREZZA E PER PREVENIRE POSSIBILI DANNI
AL VEICOLO NON SUPERARE IL MASSIMO LORDO

INDICAZIONE DEL PESO DEL VEICOLO (GVWR), COME INDICATO DAL VEICOLO PRODUTTORE. NONOSTANTE LE MOLLE PNEUMATICHE SONO VALUTATE IN A PRESSIONE MASSIMA DI GONFIAGGIO DI 100 PSI, LA PRESSIONE DELL'ARIA EFFETTIVAMENTE NECESSARIO DIPENDE DAL CARICO E GVWR.

4. I veicoli carichi richiedono almeno 25 PSI. Un "veicolo carico" si riferisce a un veicolo con un carico pianale pesante, un rimorchio o entrambi. Non superare mai il GVWR, indipendentemente dalla molla pneumatica, dalla pressione dell'aria o da altri carichi ausiliari. Le molle di questo kit supporteranno circa 40 libbre di carico (combinato su entrambe le molle) per ogni 1 PSI di pressione. La pressione dell'aria richiesta varierà a seconda dello stato della sospensione originale. L'utilizzo del veicolo al di sotto della pressione minima della molla pneumatica annullerà la garanzia.
5. Quando si aumenta il carico, regolare sempre la pressione dell'aria per mantenere la normale altezza di marcia. Aumentare o diminuire la pressione dal sistema secondo necessità per raggiungere un'altezza di marcia normale per una guida e una manovrabilità ottimali. Ricordare che i carichi trasportati dietro l'asse (compresi i carichi con linguetta) richiedono una forza di livellamento (pressione) maggiore rispetto a quelli trasportati direttamente sopra l'asse.

6. Aggiungere sempre aria alle molle in piccole quantità, controllando frequentemente la pressione.
7. Qualora fosse necessario sollevare il veicolo dal telaio, assicurarsi che il sistema sia alla pressione minima (5 PSI) per ridurre la tensione sui componenti delle sospensioni/freni. L'utilizzo dei sistemi di livellamento a bordo non richiede sgonfiaggio o disconnessione.
8. Controllare periodicamente la tenuta degli elementi di fissaggio del sistema della molla pneumatica. Inoltre, controlla le molle ad aria per eventuali segni di sfregamento. Riallineare se necessario.
9. Di tanto in tanto, spruzzare energicamente le molle ad aria con un tubo da giardino per rimuovere fango, sabbia, ghiaia o altri detriti.

REGOLAZIONE DELLA PRESSIONE DELL'ARIA

La determinazione della pressione si riduce a tre cose: veicolo livellato, comfort di guida e stabilità.

1. Livellare il veicolo

Se i fari del veicolo puntano verso gli alberi o il veicolo è inclinato su un lato, significa che non è in piano (fig. 38). Aumentare la pressione dell'aria per correggere uno di questi problemi e livellare il veicolo.

2. Comodità di marcia

Se il veicolo ha una guida irregolare o dura, ciò potrebbe essere dovuto a una pressione eccessiva o insufficiente (Fig. 39). Prova diverse pressioni per determinare la migliore comodità di marcia.

3. Stabilità La

stabilità si traduce in sicurezza e dovrebbe essere la priorità, il che significa che il conducente potrebbe dover sacrificare una guida perfettamente livellata e confortevole. I problemi di stabilità includono il controllo del rollio, il rimbalzo, l'immersione durante la frenata e la spugnosità (Fig. 40). La messa a punto di questi problemi di solito richiede un aumento della pressione.



Bad headlight aim

fig. 38



Rough ride

fig. 39



Sway and
body roll

fig. 40

LINEE GUIDA PER L'AGGIUNTA DI ARIA 1. Iniziare con

il livello del veicolo o leggermente al di sopra.

2. In caso di dubbio, aggiungere sempre aria.

3. Se la parte anteriore del veicolo si abbassa durante la frenata, aumentare la pressione nella parte anteriore airbag, se in dotazione.

4. Se si sospetta che gli airbag abbiano toccato il fondo, aumentare il pressione (Fig. 41).

5. Regola la pressione su e giù per trovare la corsa migliore.

6. Se il veicolo oscilla e rotola, regolare la pressione dell'aria per ridurre il movimento.

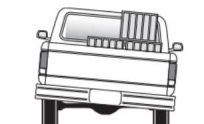
7. Potrebbe essere necessario mantenere pressioni diverse su ciascun lato del veicolo.

8. Carichi quali acqua, carburante ed elettrodomestici renderanno il veicolo più pesante su un lato (Fig. 42). Una differenza di 50 PSI non è rara.

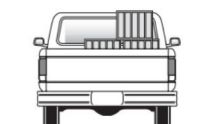


Bottoming out

fig. 41



Unlevel



Level

fig. 42

TROUBLESHOOTING GUIDE

PROBLEMA	CAUSA	SOLUZIONE
Il sistema non manterrà la pressione durante la notte.	Linea dell'aria installata in modo errato, aria la linea ha buchi o crepe.	Verificare la tenuta dei collegamenti della linea dell'aria, la connessione filettata nel molla pneumatica e tutti i raccordi nel sistema di controllo.
Molla pneumatica o linea d'aria perdere.	Guarnizione o aria del raccordo la linea è compromesso.	Controllare per assicurarsi che le linee aeree lo siano inseriti nei connettori. Ispezionare i raccordi con acqua saponata. Tagliare il tubo o richiudere il raccordo. Assicurarsi che le linee siano tagliate diritte.
L'angolo non si rilancia o perdita d'aria si sviluppa.	Cerca un nodo o piegare la linea dell'aria.	Sostituire qualsiasi linea d'aria che sia stata danneggiata attorcigliato.

DOMANDE FREQUENTI D. L'installazione di molle ad aria aumenta il peso nominale di un veicolo?

No. L'aggiunta di molle ad aria non modificherà i valori di peso (GAWR, GCWR e/o GVWR) di un veicolo. Superare il GVWR è pericoloso e invalida la garanzia.

D. È necessario mantenere sempre aria nelle molle ad aria e quanta pressione sarà necessaria?

Per 7X 57365 standard, Ultimate e Ultimate Plus, è consigliato la pressione minima dell'aria è 5 PSI, ma può essere utilizzata in tutta sicurezza a pressione zero senza carico (senza carico).

D. È necessario aggiungere un sistema di compressione alle molle ad aria?

No. La pressione dell'aria può essere regolata con qualsiasi tipo di compressore purché possa produrre una pressione sufficiente per riparare le molle. È possibile utilizzare anche una pompa per pneumatici da bicicletta, ma è molto lavoro.

D. Quanto dovrebbero durare le molle ad aria?

Se le molle ad aria vengono installate e mantenute correttamente possono durare indefinitamente.

D. Il sollevamento del veicolo su un paranco per lavori di manutenzione danneggerà le sospensioni pneumatiche?

No. Il veicolo può essere sollevato su un paranco per interventi di manutenzione a breve termine, ad esempio sui pneumatici rotazione o cambio olio. Tuttavia, se il veicolo rimarrà sul sollevatore per un periodo di tempo prolungato, sostenere l'asse con cavalletti per allentare la tensione delle molle ad aria.

Produttore: Shanghaimuxinmuyeyouxiangongsi

Indirizzo: Shuangchenglu 803nong11hao1602A-1609shi, baoshanqu,
Shanghai 200000 CN.

Importato in AUS: SIHAO PTY LTD. 1 ROKEVA STREETEASTWOOD
NSW 2122Australia

Importato negli Stati Uniti: Sanven Technology Ltd. Suite 250, 9166 Anaheim
Place, Rancho Cucamonga, CA 91730



YH CONSULENZA LIMITATA.

C/O YH Consulting Limited Ufficio 147,
Casa del Centurione, London Road,
Staines-upon-Thames, Surrey, TW18 4AX



E-CrossStu GmbH

Mainzer Landstr.69,
60329 Francoforte sul Meno.

VEVOR®

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Supporto tecnico e certificato di garanzia
elettronica www.vevor.com/support

VEVOR[®]

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Soporte técnico y certificado de garantía electrónica www.vevor.com/support

Kit de suspensión de bolsa de aire

MODELO: 7X 57365

Seguimos comprometidos a proporcionarle herramientas a precios competitivos.

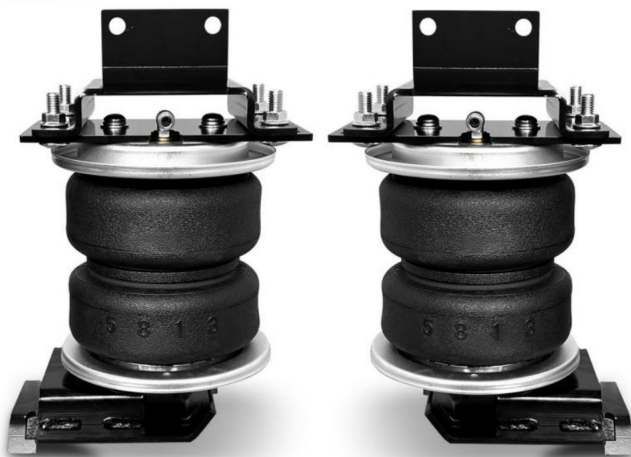
"Ahorre a mitad de precio", "A mitad de precio" o cualquier otra expresión similar utilizada por nosotros solo representa una estimación de los ahorros que podría beneficiarse al comprar ciertas herramientas con nosotros en comparación con las principales marcas y no significa necesariamente cubrir todas las categorías de herramientas ofrecidas por nosotros. Le recordamos que, cuando realice un pedido con nosotros, verifique cuidadosamente si realmente está ahorrando la mitad en comparación con las principales marcas.

VEVOR[®]

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Kit de suspensión de bolsa de aire

MODELO: 7X 57365



¿NECESITAS AYUDA? ¡CONTÁCTENOS!

¿Tiene preguntas sobre el producto? ¿Necesita soporte técnico? No dude en contactarnos:
Soporte

técnico y certificado de garantía electrónica www.vevor.com/support

Estas son las instrucciones originales; lea atentamente todas las instrucciones del manual antes de operar. VEVOR se reserva una interpretación clara de nuestro manual de usuario. La apariencia del producto estará sujeta al producto que recibió. Perdone que no le informaremos nuevamente si hay actualizaciones de tecnología o software en nuestro producto.

SEGURIDAD Y ADVERTENCIAS

El kit de actualización que compró es un sistema de inflado de válvula única.

Tome las precauciones de seguridad correspondientes durante la instalación.

Las instrucciones de instalación se basan en el lado izquierdo o en el lado del conductor.

del vehículo, y la estructura en el lado derecho puede referirse al mismo método en el lado izquierdo.

Tenga en cuenta que la cámara de aire se doblará y expandirá en condiciones de trabajo.

Asegúrese de que haya suficiente espacio para que funcione correctamente y evite la fricción entre la cámara de aire y otras partes del chasis.

AVISO DE SEGURIDAD IMPORTANTE

La instalación de este kit no altera la clasificación de peso bruto vehicular (GVWR) ni la carga útil del vehículo.

Consulte el manual del propietario del vehículo y no exceda la carga máxima indicada para este vehículo.

Clasificación de peso bruto del vehículo: el peso máximo permitido del vehículo completamente cargado (incluidos pasajeros y carga). Este número, junto con otros límites de peso, así como datos de neumáticos, tamaño de llanta y presión de inflado, se muestra en la etiqueta de certificación de cumplimiento de seguridad del vehículo.

Carga útil: El peso máximo permitido combinado de carga y pasajeros para el que está diseñado el camión. La carga útil es GVWR menos el peso en vacío base.

EXPLICACIÓN DE LA NOTACIÓN

Las notaciones de peligro aparecen en varios lugares de esta publicación. Se debe observar la información resaltada por una de estas anotaciones para ayudar a minimizar el riesgo de lesiones personales o una posible instalación incorrecta que pueda hacer que el vehículo sea inseguro. Las notas se utilizan para ayudar a enfatizar áreas de importancia procesal y brindar sugerencias útiles. Las siguientes definiciones explican el uso de estas notaciones tal como aparecen a lo largo de esta guía.



INDICA PELIGROS INMEDIATOS QUE RESULTARÁN EN LESIONES PERSONALES GRAVES O MUERTE.



INDICA PELIGROS O PRÁCTICAS INSEGURAS QUE PODRÍA RESULTAR EN LESIONES PERSONALES GRAVES O MUERTE.



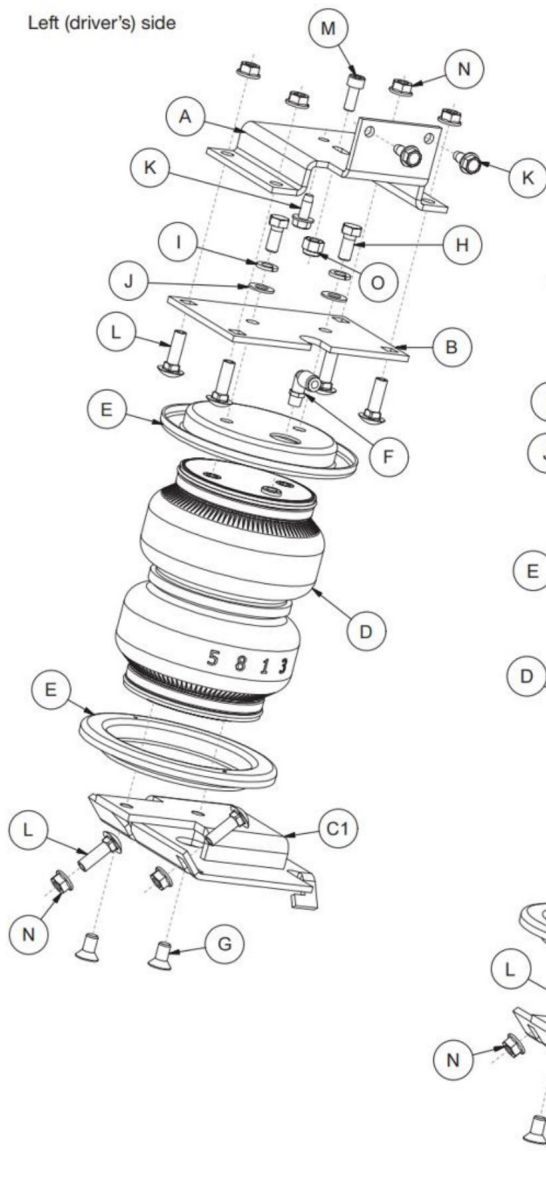
INDICA PELIGROS O PRÁCTICAS INSEGURAS QUE PODRÍA RESULTAR EN DAÑOS A LA MÁQUINA O LESIONES PERSONALES MENORES.

LISTA DE PARÁMETROS

Modelo	estándar
Modelos adaptados	2011-2018 Dodge Ram 1500 2019-2021 Dodge Ram 1500 clásico
carga nominal (libras)	5000
Utilice la presión (psi)	5-100

PARTS LIST

Left (driver's side)



Right (passenger's side)

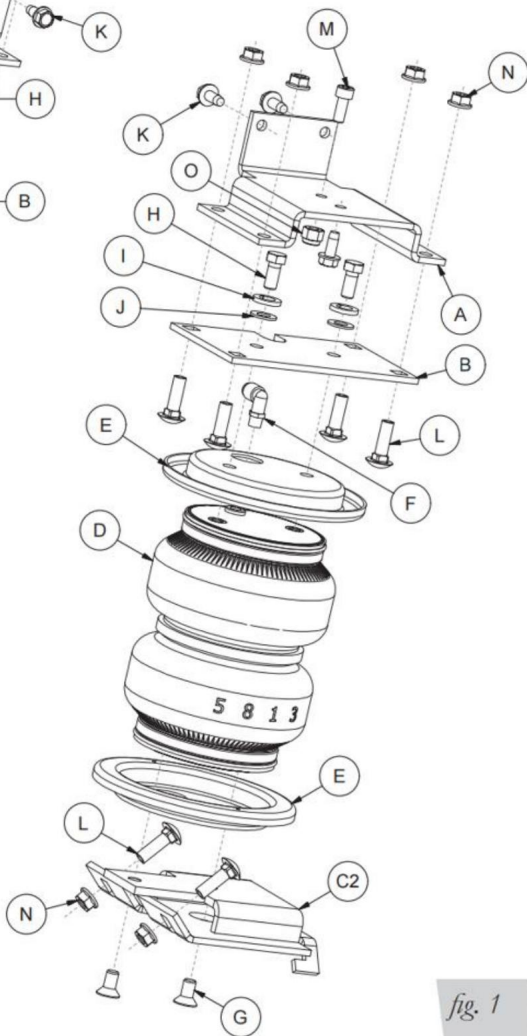
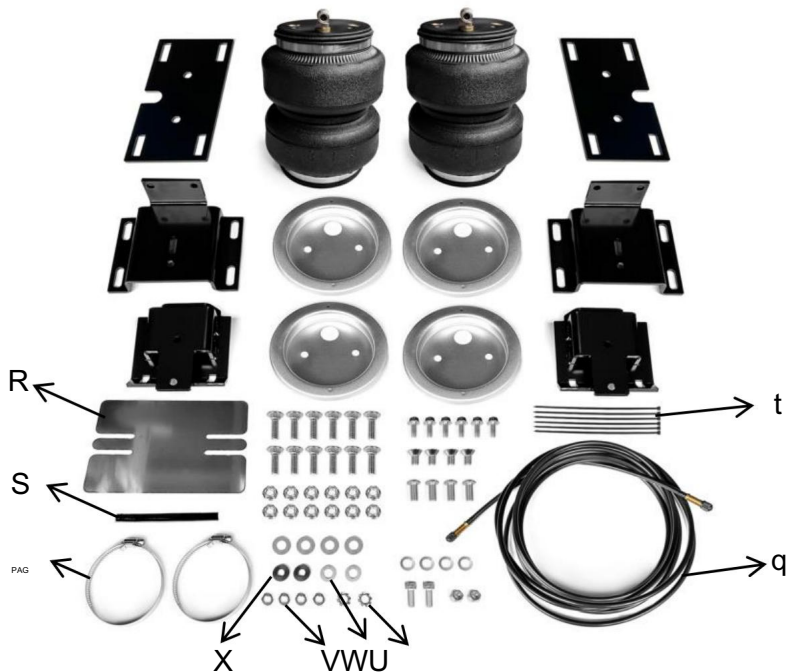


fig. 1



ARTÍCULO	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	ARTÍCULO	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD
Un soporte de marco		2	h	Perno de cabeza hexagonal 3/8"-24 x 7/8"	4
B	Soporte de resorte neumático	2	l	Arandela de seguridad de 3/8"	4
C1	soporte inferior izquierdo	1	j	Arandela plana de 3/8"	4
Soporte inferior derecho C2		1	k	5/16"-18 x 3/4" Tornillo penetrante	6
D	Aire primaveral	2	l	3/8"-16 x 1,25" Perno de carro	12
Y	Placa enrollable (galvanizada plateada)	4	METRO	M8-1,25 x 20 mm Tornillo de cabeza hueca	2

F	Empujar para conectar (PTC) montaje	2	noche	Cerradura dentada 3/8"-16 tuerca	12
GRAND	tomillo de cabeza plana 3/8"-24 x 3/4"	4	O	Tuerca de nailon M8-1.25	2

*

no se muestra en el diagrama de instalación

DESCRIPCIÓN	CANTIDAD
Llaves de boca o de caja estándar y métricas	COLOCAR
Llave ajustable	1
Trinquete	1
Tomas estándar y métricas, regulares y de pozo profundo	COLOCAR
Brocas de 1/4" y 5/16" (muy afiladas)	2
Taladro de alta resistencia	1
Llave de torsión	1
Amoladora de 4" o herramienta para cortar metal	1
Llaves hexagonales estándar y métricas	1
Cortamangueras, navaja de afeitar o cuchillo afilado	1
Gatos de elevación o de piso	1
Soportes de seguridad	2
Lentes de seguridad	1
Pintura negra o capa base.	1
Compresor de aire o fuente de aire comprimido	1
Botella rociadora con solución de agua y jabón para platos	1

INSTALLATION INSTRUCTIONS

Instalación del sistema serie 7X 57365

EMPEZANDO

Para instalar los soportes del bastidor superior (A), será necesario quitar los resortes helicoidales de la siguiente

manera: 1. Levante el vehículo y apoye el bastidor con soportes de gato. Deje suficiente espacio para dejar caer el eje lo suficiente como para quitar los resortes helicoidales (Fig. 2). Eliminar ruedas traseras.

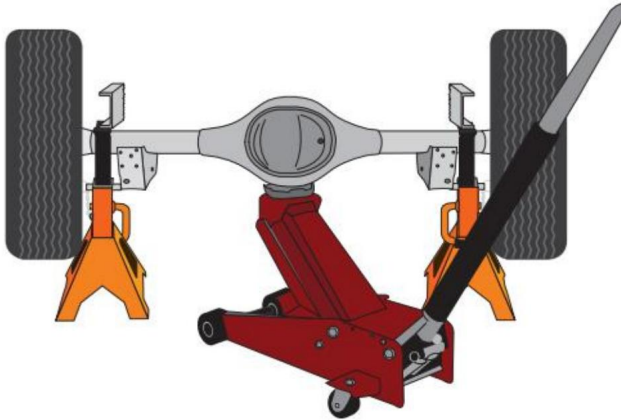


fig. 2

2. Marque la parte inferior de los resortes helicoidales derecho e izquierdo y los soportes inferiores del asiento del resorte con tiza o un marcador de pintura para asegurarse de que el resorte se vuelva a colocar de la misma manera que se quitó (Fig. 3).



fig. 3

3. Retire ambos pernos del amortiguador inferior y baje lentamente el eje hasta que se puedan quitar los resortes.

NOTA: Baje el eje con cuidado y evite ejercer presión sobre las líneas flexibles de freno.

4. Retire ambos topes de rebote de ambos lados (Fig. 4).



fig. 4

5. Pula las soldaduras de las copas del parachoques que las unen al soporte del marco del parachoques (Fig. 5). Retire y deseche de ambos lados del vehículo.



fig. 5

6. Pula las soldaduras restantes al ras del marco (Fig. 6). Rocíe el marco con pintura o capa base para cubrir la superficie desnuda después del pulido (Fig. 7).



fig. 6



fig. 7

7. Instale el perno de cabeza hueca M8 (M) en la ranura del soporte del bastidor (A) más cercana a la brida del soporte (Fig. 8). Tape con la contratuerca de nailon (O) como se muestra (Fig. 9).

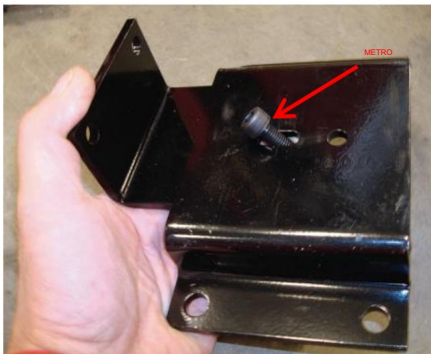


fig. 8

La cabeza del perno apunta en la misma dirección que la brida del soporte.



fig. 9

8. Deje suelto el perno de cabeza hueca M8 (M) en este momento.

9. Coloque el soporte del marco (con el perno de cabeza hueca dentro) en el marco, con la brida apuntando hacia arriba. Inserte el perno de cabeza hueca en el orificio existente en el marco que estaba debajo del parachoques original (Fig. 10).

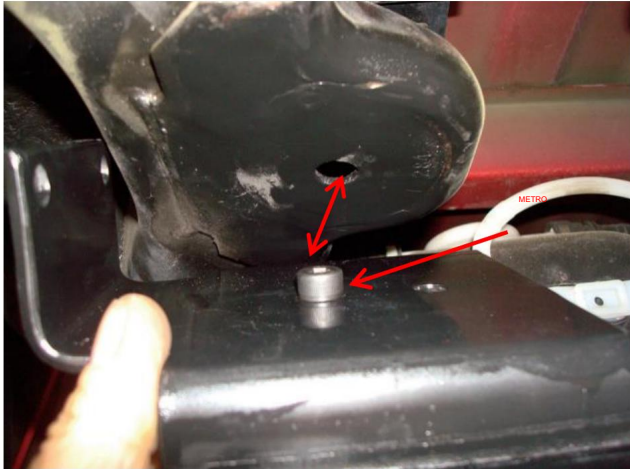


fig. 10

10. El soporte debe quedar al ras de la parte inferior del marco. Si queda algún resto de soldadura que sujete el soporte fuera del marco, retírelo y muela para que el soporte quede al ras.

11. Con el perno de cabeza hueca en el orificio, empuje la brida contra el costado del marco (Fig. 11) y marque el orificio existente debajo del marco con un marcador de pintura (Fig. 12).



fig. 11

NOTA: Si es posible, con el soporte en su posición, use un punzón centrador de 21/64 (o el más cercano) para encajar en el orificio y perforo el marco para obtener un centro exacto del agujero.



fig. 12

12. Haga un punzón central en el marco y taladre un orificio de 1/4" (Fig. 13). Introduzca un tornillo autorroscante de 5/16" (K) en el orificio, asegurándose de que esté recto, y apriételo lo suficiente para formar las roscas necesarias para fijar el tornillo (Fig. 13). Retire el tornillo una vez que se formen las roscas.

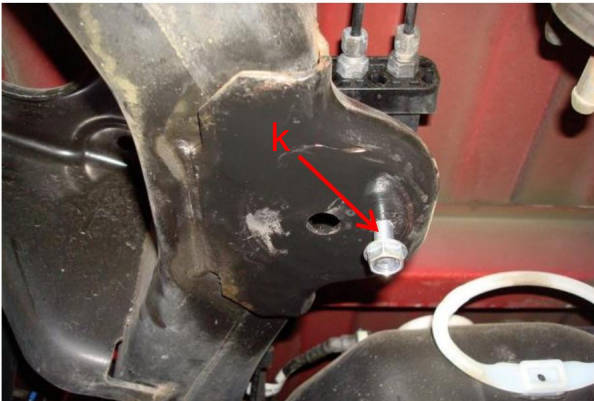


fig. 13

13. Vuelva a colocar el soporte en su lugar en el marco y atorníllelo en su posición usando el tornillo autorroscante previamente colocado en el marco. Apriete el tornillo asegurándose de que la parte de la cabeza de la arandela del tornillo quede plana con respecto al soporte y apriételo a 15 lb-pie. (20 Nm).

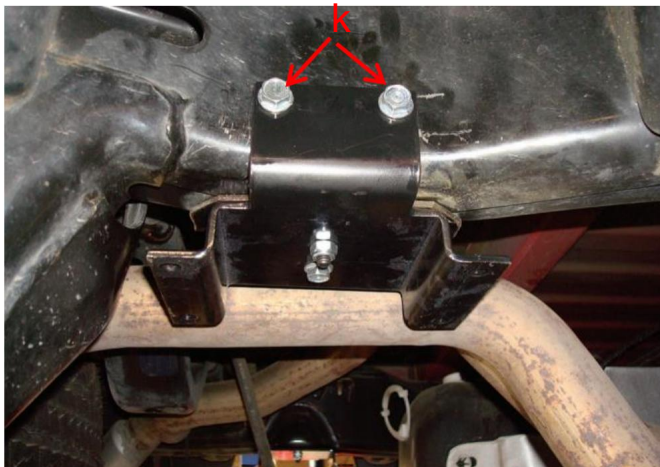
14. Asegúrese de que el soporte esté plano en la parte inferior del marco, perforo y taladre a través del marco con una broca de 1/4" usando los orificios en el costado de la brida como guía (Fig. 14).



fig. 14

15. Instale dos tornillos autorroscantes más (K) en el lateral, asegurándose de que la parte de cabeza plana del perno quede al ras con el soporte y apriételo a 15 lb-pie. (20 Nm) (Fig. 15).

Repita por el otro lado. Lado del conductor



soporte mostrado
montado en su lugar
y listo para el montaje
de la
cámara de aire.

fig. 15

16. Una vez que se hayan instalado los soportes del marco en ambos lados, se puede volver a armar la suspensión original.

17. Vuelva a colocar los resortes helicoidales en su posición usando las marcas de índice del paso anterior y levante el eje nuevamente asegurándose de que el resorte se indexe correctamente en los asientos de resorte superior e inferior.

18. Vuelva a instalar las ruedas y baje el vehículo para que las ruedas descansen sobre el suelo. Apriete las tuercas según las especificaciones de torsión del fabricante.

19. Vuelva a instalar los pernos del amortiguador inferior en el eje y apriételos a 135 Nm (100 lb-pie).

MONTAJE DE LAS CÁMARAS DE AIRE 1. Coloque una placa enrollable (E) en la cámara de aire (D).

NOTA: El borde radial (redondeado) de la placa antivuelco (E) estará hacia la cámara de aire, de modo que la cámara de aire quede asentada dentro de ambas placas antivuelco.

2. Instale el conector giratorio (F) en la parte superior del resorte neumático apretándolo con los dedos más 1 1/2 vueltas. Se recomienda envolver la boquilla de aire (F) con CINTA de PTFE durante el montaje. (Figura 16).



fig. 16

3. Inserte cuatro pernos de carro (L) en el soporte superior de la cámara de aire (B) y coloque el soporte superior en el conjunto de la cámara de aire (Fig. 17).

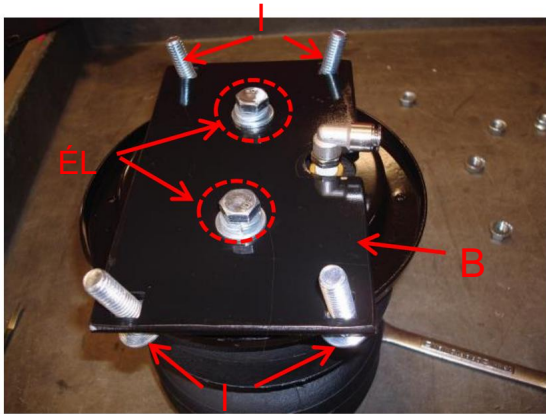


fig. 17

4. Fije el soporte de la cámara de aire superior usando dos pernos de cabeza hexagonal de 3/8" (H), dos arandelas de seguridad (I) y dos arandelas planas (J). Apriete a no más de 20 lb-pie. Repita para el lado opuesto. La Figura 18 muestra ambos conjuntos superiores.



fig. 18

5. Voltee los conjuntos de cámara de aire boca abajo y coloque una placa enrollable (E) sobre la cámara de aire (igual que en el paso uno).

6. Coloque los conjuntos de cámaras de aire de modo que los accesorios queden hacia afuera y alejados entre sí (Fig. 19).



fig. 19

NOTA: Los conjuntos terminados serán específicos para el lado izquierdo y derecho, y los accesorios que se encuentran en la parte superior de las cámaras de aire deben mirar hacia el exterior (lado del neumático) del vehículo una vez que estén en su posición.

7. Coloque el soporte inferior izquierdo (C1) en el conjunto del lado izquierdo y fíjelo con dos tornillos de cabeza plana de 3/8" (G). Ensamble la otra cámara de aire usando el soporte inferior del lado derecho (C2). Apriete a no más de 20 lb-pie. (27 Nm) (Fig. 19). La Figura 20 muestra los ensamblajes terminados.

Montaje del lado izquierdo (del conductor) mediante soporte inferior (C1).



Derecha (del pasajero) montaje lateral utilizando el soporte inferior (C2).

INSTALACIÓN DE LOS CONJUNTOS 1. Introduzca un perno de carro de 3/8" (L) en la abertura en la parte delantera del conjunto del lado del conductor como se muestra (Fig. 21).

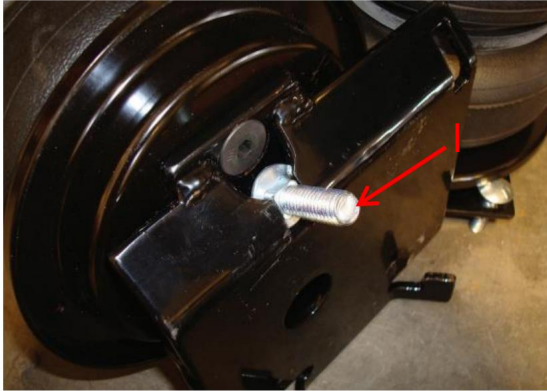


fig. 21

2. Vuelva a dejar caer el eje para obtener espacio para colocar los dos conjuntos en su posición. el eje.

3. Coloque el conjunto del lado izquierdo (del conductor) en su posición con el perno de carro todavía en la ranura (previamente instalado). Colóquelo en su lugar en el eje, asegurándose de que la parte posterior del soporte esté "enganchada" debajo de la placa de impacto del parachoques de rebote. Empuje el conjunto hacia adelante mientras alinea el perno de carro con el orificio existente en la parte delantera de la placa de impacto del parachoques inferior (Figs. 22 y 23). Tape el perno de carro con una contratuerca dentada de 3/8" (N), pero déjelo flojo en este momento.



fig. 22



fig. 23

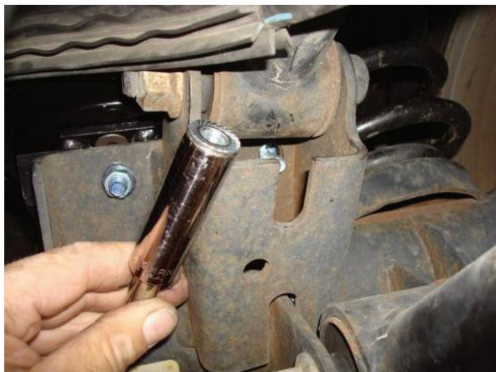
4. Inserte otro perno de carro de 3/8" (L) a través del orificio restante en el lado frontal del soporte (Fig. 24).



fig. 24

5. Será necesario utilizar un casquillo con extensión para alcanzar las roscas interiores del perno de carro previamente colocado en su posición (Fig. 25). Puede ser útil sacar ligeramente el perno de carro para que pueda tener el ángulo suficiente para comenzar a trabajar.

hilo.



usa la ranura
en la parte inferior
brazo de control
montaje para el
extensión para encajar
a través mientras la
tuerca en el perno.

fig. 25
enhebrando el

6. Coloque el conjunto del lado derecho (del pasajero) en su posición de la misma manera, indexando el soporte inferior con las lengüetas debajo de la placa de impacto del parachoques y, con la excepción de usar la ranura para el perno de carro en el soporte inferior, instale el pernos de carro de la misma manera. Apriete ambos lados del hardware del soporte inferior de manera uniforme a 31 lb-pie. (42 Nm), asegurándose de que las pestañas todavía estén indexadas debajo de la placa de impacto del parachoques de rebote. Las figuras 26 y 27 muestran los conjuntos atornillados en su posición.

NOTA: Los accesorios deben estar en el exterior (lado del neumático) de los conjuntos.

Conjunto del lado izquierdo (del conductor)



fig. 26

Conjunto del lado derecho (del pasajero)



fig. 27

7. Levante el eje nuevamente mientras alinea los pernos de carro de la placa de montaje de la cámara de aire con los orificios del soporte de montaje del marco. Tape todos los pernos de carro, una vez en su posición, con tuercas de seguridad dentadas de 3/8" (N) y apriete todas las tuercas instaladas a 31 lb-pie. (42 Nm) (Fig. 28).

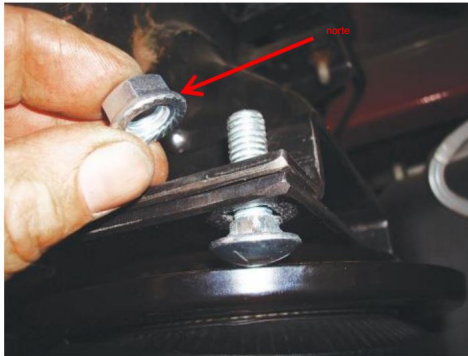


fig. 28

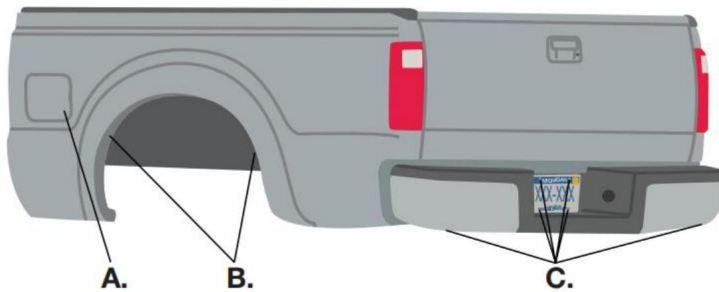
8. Se muestra el lado izquierdo (del conductor) con el conjunto atornillado al soporte del bastidor (Fig. 29).



fig. 29

Instalación de las líneas de aire

Las líneas de aire se encaminan desde las cámaras de aire hasta las válvulas Schrader. Las líneas de aire de la serie 7X 57365 vienen en dos estilos: nailon y acero inoxidable trenzado. Comience eligiendo ubicaciones para las válvulas Schrader y taladre un orificio de 5/16", si es necesario (Fig. 30).



A. Combustible interior
puerta de llenado del tanque

C. Matricula o

B. Parte trasera interior
pasos de rueda trasera
zona de parachoques

Para los kits LoadLifter Ultimate Plus, la ubicación recomendada para las válvulas Schrader es la zona de los parachoques trasero o la placa de matrícula.



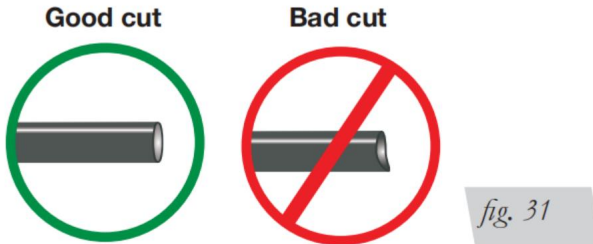
CAUTION

MANTENGA AL MENOS 6" DE ESPACIO ENTRE TODOS
LÍNEAS DE AIRE Y EL SISTEMA DE ESCAPE. EVITAR

CURVAS Y BORDES AFILADOS.

INSTALACIÓN DE LÍNEAS DE AIRE DE NYLON

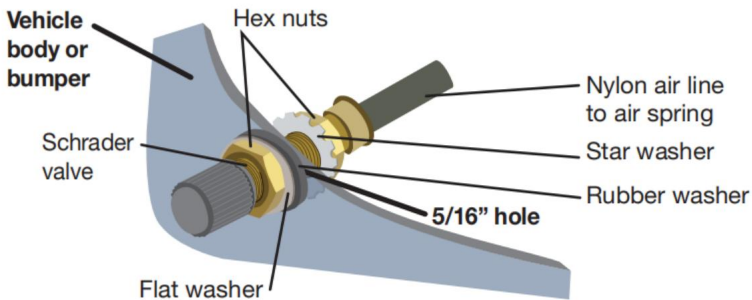
1. Corte la línea de aire por la mitad. Haga cortes limpios y cuadrados con una hoja de afeitar o un cortador de manguera (Fig. 31). No utilice tijeras ni cortaalambres.



2. Utilice bridas para asegurar la línea de aire a puntos fijos a lo largo del chasis. No pellizque ni doble la línea de aire. El radio de curvatura mínimo para la línea de aire es 1". Deje al menos 2"

de holgura en la línea de aire para permitir cualquier movimiento que pueda tirar de la línea de aire.

3. Instale la válvula Schrader en la ubicación elegida (Fig. 32).



INSTALACIÓN DE LÍNEAS DE AIRE TRENZADAS DE ACERO INOXIDABLE



CAUTION

MANTENGA LA LÍNEA DE AIRE ALEJADA DE LA LÍNEA DE COMBUSTIBLE, LÍNEAS DE FRENO Y CABLES ELÉCTRICOS.

1. Utilice bridas para asegurar la línea de aire a puntos fijos a lo largo del chasis cada 6" a 8".

Deje al menos 2" de holgura para permitir cualquier movimiento que pueda tirar de la línea de aire.

2. Apriete la tuerca hexagonal de la línea de aire con los dedos y luego use 2 llaves para girar 1 plano adicional (1/6 de una vuelta completa). No apriete demasiado (Figs. 33 o 34). La forma más sencilla de apretar el accesorio es fuera del vehículo. Instale la válvula Schrader en el lugar elegido.

ubicación.

3. Enrolle y asegure cualquier exceso de línea de aire en un área donde no sea susceptible de sufrir daños. La línea de aire trenzada de acero inoxidable no se puede recortar.

Air Line Setup Without Compressor System

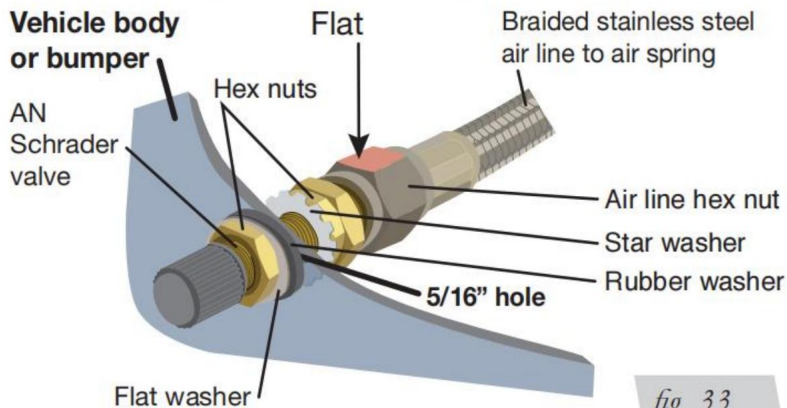


fig. 33

Air Line Setup for Compressor Integration

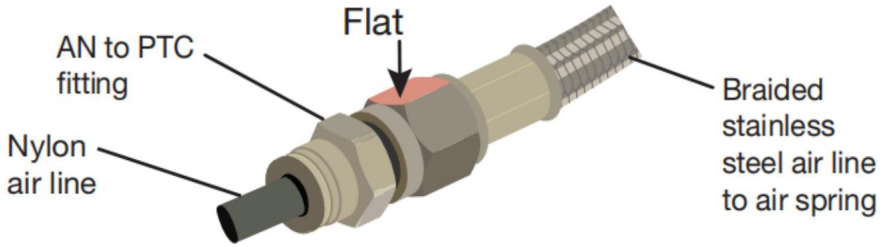


fig. 34

INSTALACIÓN DEL PROTECCIÓN TÉRMICA

1. Coloque el protector térmico metálico en el escape, donde esté más cerca de la cámara de aire.

Deslice la funda térmica de la línea de aire sobre la línea de aire y colóquela donde la línea de aire esté más cercana al escape (Fig. 35)

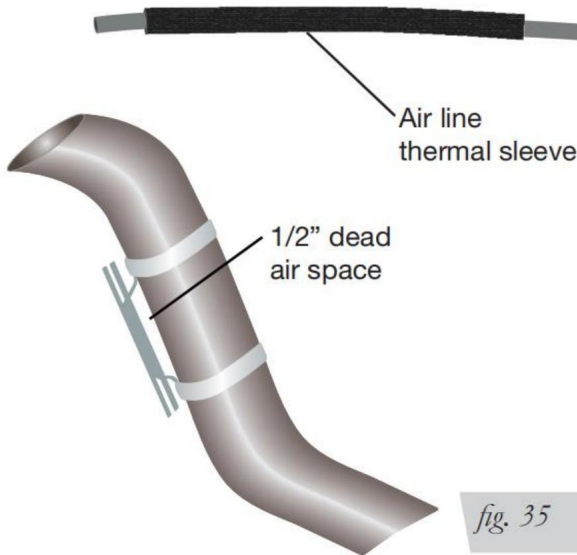


fig. 35

Fotos de instalación terminada

1. Vista posterior del conjunto del lado izquierdo (del conductor) (Fig. 36).

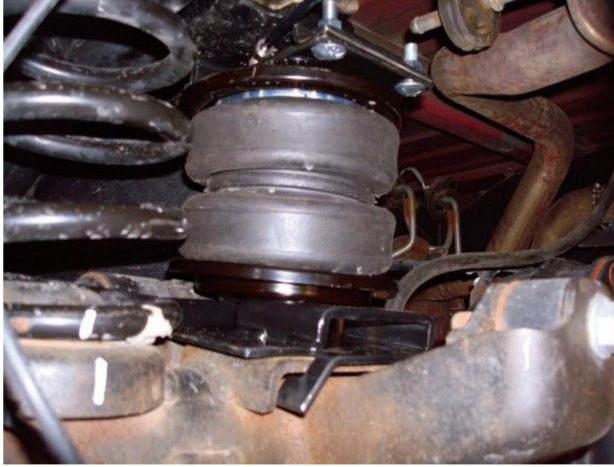


fig. 36

2. Vista posterior del conjunto del lado derecho (del pasajero) (Fig. 37).



fig. 37

BEFORE OPERATING

COMPROBAR FUGAS

1. Infle la cámara de aire a 30 PSI.
2. Rocíe todas las conexiones y las válvulas de inflado con una solución de 1/5 de jabón líquido para platos y 4/5 de agua. Detecte las fugas fácilmente buscando burbujas en el agua con jabón.
3. Después de la prueba, desinfe los resortes a la presión mínima requerida para restaurar el sistema a la altura de manejo normal. No lo desinfe a menos de 5 PSI.

4. Verifique la presión del aire nuevamente después de 24 horas. Es normal una pérdida de 2 a 4 PSI después de la instalación inicial. Vuelva a realizar la prueba para detectar fugas si la pérdida es superior a 5 PSI.

REPARAR FUGAS

1. Si hay un problema con el accesorio giratorio: a. Verifique

la conexión de la línea de aire desinflando el resorte y quitando la línea tirando del collar contra el conector y tirando firmemente de la línea de aire. Recorte 1" del extremo de la línea de aire. Asegúrese de que el corte esté limpio y cuadrado (consulte la Fig. 31). Vuelva a insertar la línea de aire en el conector de presión. b.

Verifique la conexión roscada apretando el conector

giratorio otra media vuelta. Si aún hay fugas, desinifle el resorte neumático, retire el conector y vuelva a cubrir las roscas con sellador de roscas. Vuelva a instalar apretando a mano tanto como sea posible.

y luego use una llave para dar dos vueltas adicionales.

2. Si hay un problema con la válvula de inflado:

a. Compruebe el núcleo de la válvula apretándolo con una herramienta para núcleos

de válvula. b. Verifique la línea de aire retirándola del conector tipo púas. Corte la línea de aire unas pulgadas delante del conector y use un par de alicates o mordazas para tirar o girar la línea de aire para sacarla del conector.



NO CORTE LA LÍNEA DE AIRE COMPLETAMENTE YA QUE ESTO GENERALMENTE MALLARÁ LA PÚA Y RENDERÁ EL AJUSTE INÚTIL.

BEFORE OPERATING

Prueba de espacio libre : infle las cámaras de aire a 75-90 PSI y asegúrese de que haya al menos 1/2" de espacio libre de cualquier cosa que pueda rozar cada manga. Asegúrate de

Revisar los neumáticos, frenos, cuadro, amortiguadores y cables de freno.

Prueba de fugas antes de la prueba en carretera : infle las cámaras de aire a 75-90 PSI y revise todas las conexiones en busca de fugas. Todas las fugas deben eliminarse antes de que el vehículo esté en carretera. probado.

Prueba de calor : asegúrese de que haya suficiente espacio libre respecto de las fuentes de calor, al menos 6" para cámaras de aire y líneas de aire. Si se incluye un protector térmico en el kit, instálelo.

Prueba de sujetadores : vuelva a verificar que todos los pernos tengan el torque adecuado.

Prueba en carretera : el vehículo debe ser probado en carretera después de las pruebas anteriores. Infle los resortes a las presiones de conducción recomendadas. Conduzca el vehículo 10 millas y vuelva a verificar si hay espacio libre, sujetadores flojos y fugas de aire.

Instrucciones de funcionamiento : si la instalación es realizada por un profesional, el instalador debe revisar las instrucciones de funcionamiento con el propietario. Asegúrese de proporcionarle al propietario toda la documentación que viene con el kit.

POST-INSTALLATION CHECKLIST

Prueba de fuga nocturna : vuelva a verificar la presión del aire después de que el vehículo se haya utilizado durante 24 horas. Si la presión ha bajado más de 5 PSI, entonces hay una fuga que debe repararse. Repare la fuga usted mismo o regrese al instalador para servicio.

Requisitos de presión de aire : es importante comprender los requisitos de presión de aire del sistema de resorte neumático. Independientemente de la carga, la presión del aire siempre debe ajustarse para mantener una altura de manejo adecuada en todo momento mientras se conduce.

Prueba de treinta días o 500 millas: vuelva a verificar el sistema de resorte neumático después de 30 días o 500 millas, lo que ocurra primero. Si alguna parte muestra signos de roce o abrasión, se debe identificar la fuente y trasladarla, si es posible. Si no es posible reubicar la causa de la abrasión, es posible que sea necesario volver a montar la cámara de aire. Si lo instala un profesional, se debe consultar al instalador. Verifique que todos los sujetadores estén apretados.

PRODUCT USE, MAINTENANCE AND SERVICING

Minimum Recommended Pressure

5 PSI

Maximum Air Pressure

100 PSI

DIRECTRICES DE MANTENIMIENTO

NOTA: Si sigue los pasos a continuación, los propietarios de vehículos obtendrán la vida más larga y los mejores resultados de sus cámaras de aire.

1. Verifique la presión del aire semanalmente.
2. Mantenga siempre la altura de manejo normal. Nunca infle más allá de 100 PSI.
3. Si el sistema presenta una fuga de aire, use una solución de agua y jabón (1/5 de jabón líquido para platos y 4/5 de agua) para verificar todas las conexiones de la línea de aire y el núcleo de la válvula de inflado antes de desinflar y retirar el resorte neumático.



CAUTION

POR SEGURIDAD Y PARA PREVENIR POSIBLES DAÑOS
AL VEHÍCULO, NO EXCEDA EL BRUTO MÁXIMO

CLASIFICACIÓN DE PESO DEL VEHÍCULO (GVWR), SEGÚN LO INDICADO POR EL VEHÍCULO FABRICANTE. AUNQUE LAS CÁMARAS DE AIRE ESTÁN CLASIFICADAS EN UN PRESIÓN MÁXIMA DE INFLADO DE 100 PSI, LA PRESIÓN DEL AIRE LO REALMENTE NECESARIO DEPENDE DE LA CARGA Y DEL GVWR.

4. Los vehículos cargados requieren al menos 25 PSI. Un "vehículo cargado" se refiere a un vehículo con una plataforma de carga pesada, un remolque o ambos. Nunca exceda el GVWR, independientemente del resorte neumático, la presión neumática u otra asistencia de carga. Los resortes de este kit soportarán aproximadamente 40 libras de carga (combinadas en ambos resortes) por cada 1 PSI de presión. La presión de aire requerida variará según el estado de la suspensión original. Operar el vehículo por debajo de la presión mínima del resorte neumático anulará la garantía.
5. Al aumentar la carga, ajuste siempre la presión del aire para mantener la altura de manejo normal. Aumente o disminuya la presión del sistema según sea necesario para alcanzar la altura de manejo normal para un manejo y manejo óptimos. Recuerde que las cargas transportadas detrás del eje (incluidas las cargas de lengüeta) requieren más fuerza de nivelación (presión) que las transportadas directamente sobre el eje.

6. Siempre agregue aire a los resortes en pequeñas cantidades, verificando la presión con frecuencia.
7. Si fuera necesario levantar el vehículo por el bastidor, asegúrese de que el sistema tenga la presión mínima (5 PSI) para reducir la tensión en los componentes de suspensión/freno. El uso de sistemas de nivelación a bordo no requiere desinflado ni desconexión.
8. Verifique periódicamente que los sujetadores del sistema de cámara de aire estén apretados. Además, revise las cámaras de aire para detectar signos de roce. Realínelo si es necesario.
9. De vez en cuando, rocíe fuertemente los resortes neumáticos con una manguera de jardín para eliminar barro, arena, grava u otros desechos.

AJUSTE DE LA PRESIÓN DEL AIRE La determinación

de la presión se reduce a tres cosas: nivelar el vehículo, comodidad de marcha y estabilidad.

1. Vehículo nivelado

Si los faros del vehículo iluminan los árboles o el vehículo está inclinado hacia un lado, entonces no está nivelado (Fig. 38). Aumente la presión del aire para corregir cualquiera de estos problemas y nivelar el vehículo.

2. Comodidad de marcha

Si el vehículo tiene una marcha brusca o dura, puede deberse a demasiada presión o a una presión insuficiente (Fig. 39). Pruebe diferentes presiones para determinar la mejor comodidad de marcha.

3. Estabilidad La

estabilidad se traduce en seguridad y debe ser la prioridad, lo que significa que el conductor puede tener que sacrificar una conducción perfectamente nivelada y cómoda. Los problemas de estabilidad incluyen control de balanceo, rebote, caída durante el frenado y esponjosidad (Fig. 40). Para desconectarse de estos problemas generalmente se requiere un aumento de presión.



Bad headlight aim

fig. 38



Rough ride

fig. 39



Sway and
body roll

fig. 40

PAUTAS PARA AGREGAR AIRE 1. Comience con el nivel

del vehículo o ligeramente por encima.

2. En caso de duda, agregue siempre aire.

3. Si la parte delantera del vehículo se hunde al frenar, aumente la presión en la parte delantera.

bolsas de aire, si están equipadas.

4. Si alguna vez sospecha que las bolsas de aire han tocado fondo, aumente la

presión (Fig. 41).

5. Ajuste la presión hacia arriba y hacia abajo para encontrar el mejor recorrido.

6. Si el vehículo se balancea y rueda, ajuste la presión del aire para reducir el movimiento.

7. Puede que sea necesario mantener diferentes presiones en cada lado del vehículo.

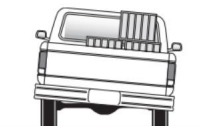
8. Cargas como agua, combustible y electrodomésticos harán que el vehículo sea más pesado.

en un lado (Fig. 42). No es infrecuente una diferencia de hasta 50 PSI.

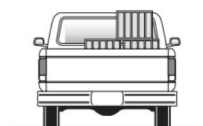


Bottoming out

fig. 41



Unlevel



Level

fig. 42

TROUBLESHOOTING GUIDE

PROBLEMA	CAUSA	SOLUCIÓN
El sistema no mantendrá la presión durante la noche.	Línea de aire mal instalada, aire La línea tiene agujeros o grietas.	Pruebe las conexiones de la línea de aire para detectar fugas, la conexión roscada en el cámara de aire y todos los accesorios del sistema de control.
Muelle neumático o línea de aire filtración.	Junta de ajuste o aire. la línea es comprometida.	Verifique para asegurarse de que las líneas de aire estén asentados en conectores. Inspeccione los accesorios con agua y jabón. Recorte la manguera o vuelva a sellar el conector. Asegúrese de que las líneas estén cortadas rectas.
La esquina no sube o fuga de aire se desarrolla.	Busque una torcedura o doblar en la línea de aire.	Reemplace cualquier línea de aire que haya sido torcido.

PREGUNTAS FRECUENTES P. ¿La

instalación de cámaras de aire aumentará el peso nominal de un vehículo?

No. Agregar cámaras de aire no cambiará las clasificaciones de peso (GAWR, GCWR y/o GVWR) de un vehículo. Exceder el GVWR es peligroso y anula la garantía.

P. ¿Es necesario mantener aire en las cámaras de aire en todo momento y cuánta presión necesitarán?

Para 7X 57365 estándar, Ultimate y Ultimate Plus, el recomendado

La presión de aire mínima es de 5 PSI, pero se puede utilizar de forma segura a presión de aire cero sin carga (sin carga).

P. ¿Es necesario agregar un sistema compresor a las cámaras de aire?

No. La presión del aire se puede ajustar con cualquier tipo de compresor siempre que pueda producir suficiente presión para dar servicio a los resortes. Incluso se puede utilizar una bomba para neumáticos de bicicleta, pero supone mucho trabajo.

P. ¿Cuánto tiempo deben durar las cámaras de aire?

Si las cámaras de aire se instalan y mantienen adecuadamente, pueden durar indefinidamente.

P. ¿Levantar el vehículo en un polipasto para realizar trabajos de servicio dañará las cámaras de aire?

No. El vehículo se puede levantar con un polipasto para realizar trabajos de servicio de corta duración, como, por ejemplo, quitar neumáticos. Sin embargo, si el vehículo estará en el polipasto por un período prolongado de tiempo, apoye el eje con soportes de gato para aliviar la tensión de las cámaras de aire.

Fabricante: Shanghaimuxinmuyeyouxiangongsi

Dirección: Shuangchenglu 803nong11hao1602A-1609shi, baoshanqu,
Shanghái 200.000 CN.

Importado a AUS: SIHAO PTY LTD. 1 ROKEVA CALLE ASTWOOD

Nueva Gales del Sur 2122 Australia

Importado a EE. UU.: Sanven Technology Ltd. Suite 250, 9166 Anaheim Place,
Rancho Cucamonga, CA 91730



YH CONSULTING LIMITADO.

C/O YH Consulting Limited Oficina 147,
Casa Centurión, London Road,
Staines upon Thames, Surrey, TW18 4AX



E-CrossStu GmbH

Mainzer Landstr.69,
60329 Fráncfort del Meno.

VEVOR®

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Soporte técnico y certificado de garantía
electrónica www.vevor.com/support

VEVOR®

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Wsparcie techniczne i certyfikat e-gwarancji www.vevor.com/support

Zestaw zawieszenia poduszki powietrznej

MODEL: 7X 57365

Nadal dokładamy wszelkich starań, aby zapewnić Państwu narzędzia w konkurencyjnej cenie.

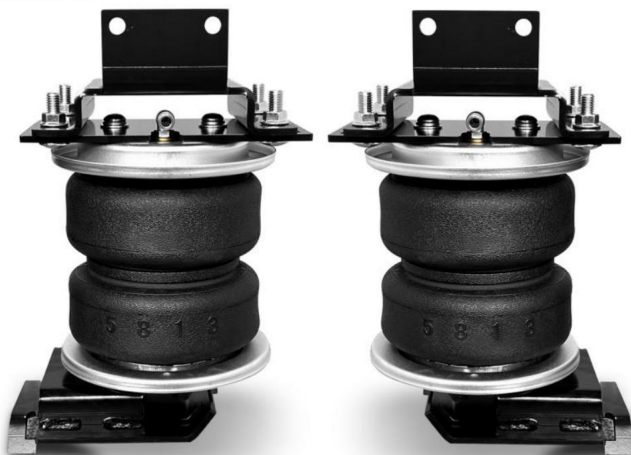
„Zaoszczędź o połowę”, „o połowę ceny” lub inne podobne wyrażenia używane przez nas przedstawiają jedynie szacunkową oszczędność, jaką możesz uzyskać kupując u nas określone narzędzia w porównaniu z głównymi najlepszymi markami i niekoniecznie oznaczają uwzględnienie wszystkich kategorii oferowanych narzędzi przez nas. Przypominamy, aby podczas składania zamówienia u nas dokładnie sprawdzić, czy faktycznie oszczędzasz połowę w porównaniu z czołowymi markami.

VEVOR[®]

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Zestaw zawieszenia poduszki powietrznej

MODEL: 7X 57365



POTRZEBUJĘ POMOCY? SKONTAKTUJ SIĘ Z NAMI!

Masz pytania dotyczące produktu? Potrzebujesz wsparcia technicznego? Prosimy o kontakt:
Wsparcie

techniczne i certyfikat e-gwarancji www.vevor.com/support

To jest oryginalna instrukcja. Przed przystąpieniem do obsługi prosimy o dokładne zapoznanie się ze wszystkimi instrukcjami. VEVOR zastrzega sobie jasną interpretację naszej instrukcji obsługi. Wygląd produktu zależy od produktu, który otrzymałeś. Proszę wybaczyć nam, że nie będziemy ponownie informować Państwa, jeśli pojawią się jakieś aktualizacje technologii lub oprogramowania naszego produktu.

BEZPIECZEŃSTWO I OSTRZEŻENIA

Zakupiony zestaw modernizacyjny to system napełniania z jednym zaworem.

Podczas instalacji należy zachować odpowiednie środki ostrożności.

Instrukcje montażu dotyczą lewej strony lub strony kierowcy

pojazdu, a konstrukcja po prawej stronie może odnosić się do tej samej metody

lewa strona.

Należy pamiętać, że resor pneumatyczny ugina się i rozszerza w warunkach pracy.

Upewnij się, że jest wystarczająco dużo miejsca, aby układ działał prawidłowo i unikaj tarcia pomiędzy amortyzatorem pneumatycznym a innymi częściami podwozia.

WAŻNA INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA

Instalacja tego zestawu nie zmienia dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu (GVWR) ani ładowności pojazdu.

Sprawdź instrukcję obsługi pojazdu i nie przekraczaj maksymalnego obciążenia podanego dla tego pojazdu.

Dopuszczalna masa całkowita pojazdu: maksymalna dopuszczalna masa w pełni załadowanego pojazdu (łącznie z pasażerami i ładunkiem). Liczba ta – wraz z innymi limitami masy, a także danymi dotyczącymi rozmiaru opon, felgi i ciśnienia w oponie – jest podana na etykiecie certyfikatu zgodności z przepisami bezpieczeństwa pojazdu.

Ładowność: łączna, maksymalna dopuszczalna masa ładunku i pasażerów, do przewożenia którą ciężarówka jest zaprojektowana. Ładowność to DMC pomniejszona o podstawową masę własną.

WYJAŚNIENIE NOTATKI

Oznaczenia zagrożeń pojawiają się w różnych miejscach tej publikacji. Należy przestrzegać informacji wyróżnionych jedną z tych oznaczeń, aby zminimalizować ryzyko obrażeń ciała lub ewentualnej nieprawidłowej instalacji, która może sprawić, że pojazd będzie niebezpieczny. Uwagi służą podkreśleniu obszarów o znaczeniu proceduralnym i przekazaniu przydatnych sugestii. Poniższe definicje wyjaśniają użycie tych oznaczeń w formie, w jakiej pojawiają się one w całym przewodniku.



WSKAZUJE BEZPOŚREDNIE ZAGROŻENIA, KTÓRE Skutkują
W PRZYPADKU POWAŻNYCH OBRAŻEŃ CIAŁA LUB ŚMIERCI.



WSKAZUJE ZAGROŻENIA LUB NIEBEZPIECZNE PRAKTYKI, KTÓRE
MOŻE SPOWODOWAĆ POWAŻNE OBRAŻENIA CIAŁA LUB
ŚMIERĆ.



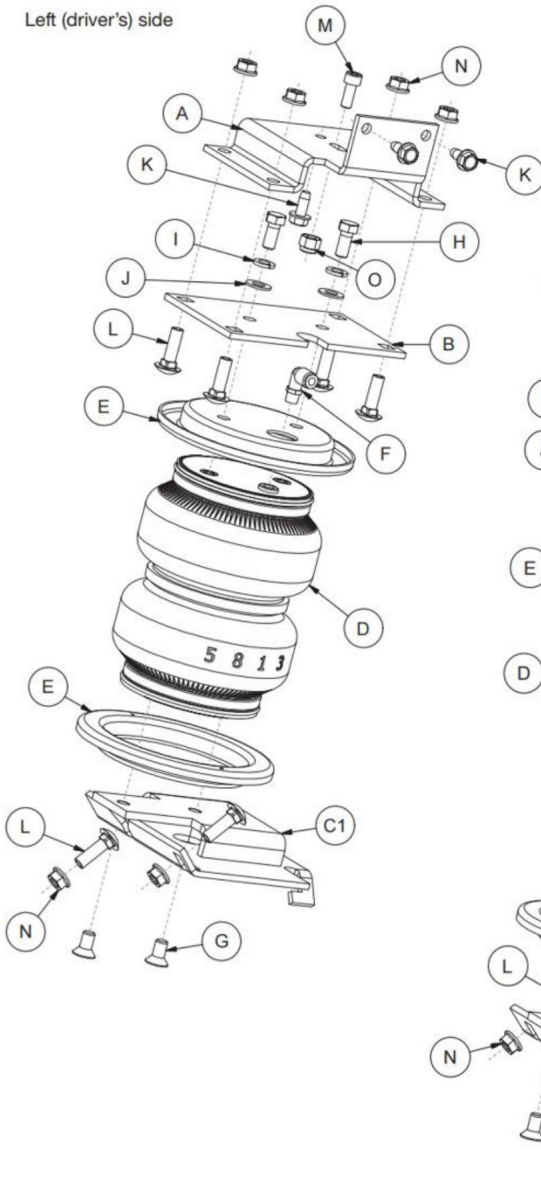
WSKAZUJE ZAGROŻENIA LUB NIEBEZPIECZNE PRAKTYKI, KTÓRE
MOŻE SPOWODOWAĆ USZKODZENIE MASZYN Y LUB
Drobne obrażenia ciała.

LISTA PARAMETRÓW

Model	standard
Dostosowane modele	2011-2018 Dodge Ram 1500 2019-2021 Dodge Ram 1500 Classic
obciążenie znamionowe (funty)	5000
Użyj ciśnienia (psi)	5-100

PARTS LIST

Left (driver's side)



Right (passenger's side)

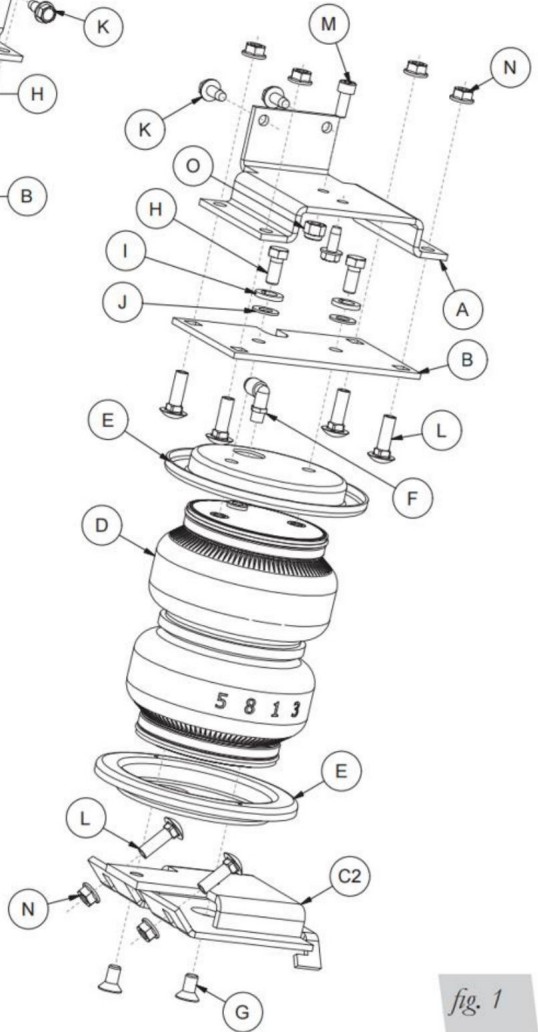
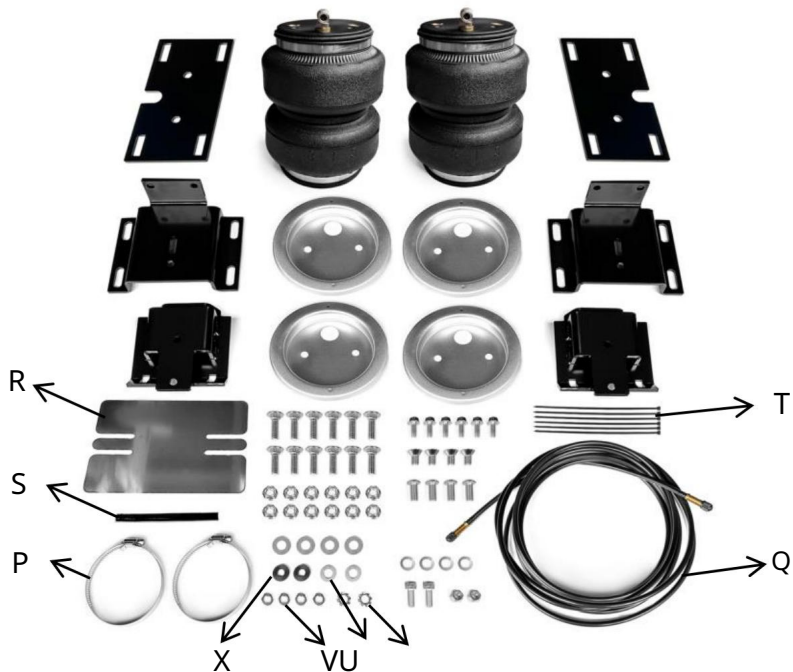


fig. 1



PRZEDMIOT	OPIS	ILUŚĆ	ELEMENT	OPIS	ILUŚĆ
Wspornik ramy		2	H	Śruba z łbem sześciokątnym 3/8"-24 7/8"	4
B	Wspornik sprężyny pneumatycznej	2	I	Podkładka zabezpieczająca 3/8".	4
Dolny wspornik C1 LH		1	J	Podkładka płaska 3/8".	4
Dolny wspornik C2 RH		1	K	5/16"-18x3/4" Samogwintujące śruby	6
D	Sprężyna powietrzna	2	L	3/8"-16x1,25" Śruba nośna	12
I	Płyta rolkowa (ocynkowana srebrem)	4	M	M8-1,25 x 20 mm Śruba z łbem gniazdowym	2

F	Naciśnij, aby połączyć (PTC).	2	N	Zamek ząbkowany 3/8"-16 orzec	12
G	Śruba z łbem płaskim 3/8"-24x3/4"	4	O	Nakrętka nylonowa M8-1,25	2

* nie pokazane na schemacie instalacyjnym

OPIS	ILOŚĆ
Klucze płaskie i oczkowe standardowe i metryczne	USTAWIĆ
Klucz nastawny	1
Zapadkowy	1
Nasadki standardowe i metryczne, zwykłe i głębokie	USTAWIĆ
Wiertła 1/4" i 5/16" (bardzo ostre)	2
Wiertarka do dużych obciążeń	1
Klucz dynamometryczny	1
4-calowa szlifierka lub narzędzie do cięcia metalu	1
Klucze imbusowe standardowe i metryczne	1
Przecinak do węży, żyłtka lub ostry nóż	1
Podnośniki lub podnośniki podłogowe	1
Stojaki bezpieczeństwa	2
Okulary ochronne	1
Czarna farba lub podkład	1
Sprężarka powietrza lub źródło sprężonego powietrza	1
Butelka ze spryskiwaczem roztworem wody/mydła do naczyń	1

INSTALLATION INSTRUCTIONS

Instalowanie systemu serii 7X 57365

ROZPOCZĘCIE

Aby zamontować wsporniki ramy górnej (A), należy zdemontować sprężyny śrubowe w następujący

sposób: 1. Podnieść pojazd

do góry i podeprzeć ramę podpórkami. Pozostaw wystarczająco dużo miejsca, aby opuścić oś na tyle nisko, aby wyjąć sprężyny śrubowe (rys. 2). Usunąć tylne koła.

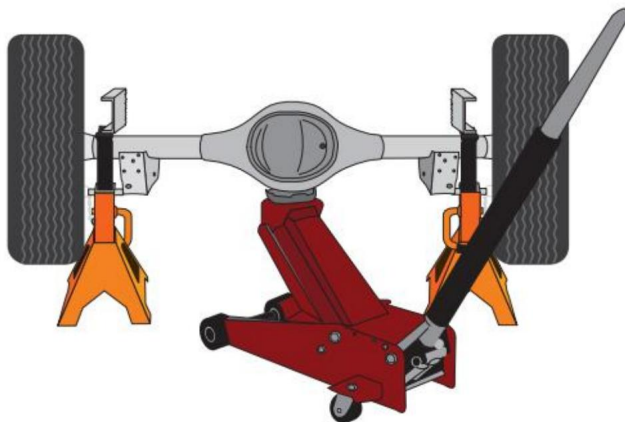


fig. 2

2. Zaznacz spód prawej i lewej sprężyny śrubowej oraz dolne mocowania gniazda sprężyny kredą lub markerem farbowym, aby upewnić się, że sprężyna została założona z powrotem w ten sam sposób, w jaki została wyjęta (rys. 3).



fig. 3

3. Wykręć obie dolne śruby amortyzatora i powoli opuszczaj oś, aż będzie można zdjąć sprężyny.

UWAGA: Ostrożnie opuść oś i unikaj obciążania elastycznych przewodów hamulcowych.

4. Zdjąć oba zderzaki z obu stron (rys. 4).



fig. 4

5. Zeszlifuj spawy misek zderzaka Jounce, które mocują je do wspornika ramy zderzaka Jounce (rys.

5). Zdjąć i wyrzucić z obu stron pojazdu.



fig. 5

6. Zeszlifuj pozostałe spoiny równo z ramą (rys. 6). Spryskaj ramę farbą lub podkładem, aby pokryć gołą powierzchnię po szlifowaniu (rys. 7).



fig. 6



fig. 7

7. Wkręć śrubę M8 z łbem gniazdowym (M) w szczelinę wspornika ramy (A) najbliższej kołnierza wspornika (rys. 8). Zaślepką z nylonową nakrętką zabezpieczającą (O), jak pokazano (Rys. 9).

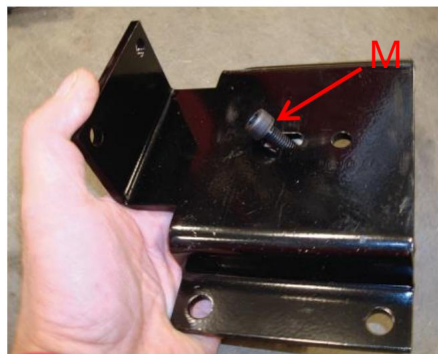


fig. 8

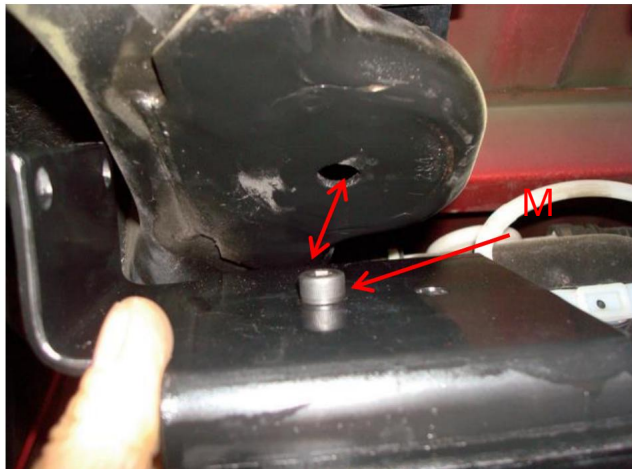
Łeb śruby jest skierowany w tym samym kierunku co kołnierz wspornika.



fig. 9

8. Na tym etapie pozostawić śrubę M8 z łbem gniazdowym (M) luźną.

9. Umieścić wspornik ramy (ze śrubą imbusową) na ramie kołnierzem skierowanym do góry. Włóż śrubę z łbem gniazdowym w istniejący otwór w ramie, który znajdował się pod fabrycznym zderzakiem skośnym (ryc. 10).



10. Wspornik powinien przylegać do dolnej części ramy. Jeśli pozostały jakieś pozostałości spawu utrzymującego wspornik z ramy, należy je usunąć i zeszlifować, aby wspornik był wyrównany.

11. Mając śrubę imbusową w otworze, dociśnij kołnierz do boku ramy (rys. 11) i markerem malarskim zaznacz istniejący otwór pod ramą (rys. 12).



UWAGA: Jeśli to możliwe, przy założonym wsporniku, użyj stempla centrującego 21/64 (lub najbliższego), aby dopasować go do otworu i wycentruj ramę, aby uzyskać dokładny środek otwór.



fig. 12

12. Wycentruj ramę i wywierć otwór 1/4" (rys. 13). Wkręć wkręt samogwintujący 5/16" (K) w otwór, upewniając się, że jest prosty, i dokręć go na tyle, aby utworzyć gwint niezbędny do ustawienia śruby (rys. 13). Po utworzeniu gwintu wykręć śrubę.

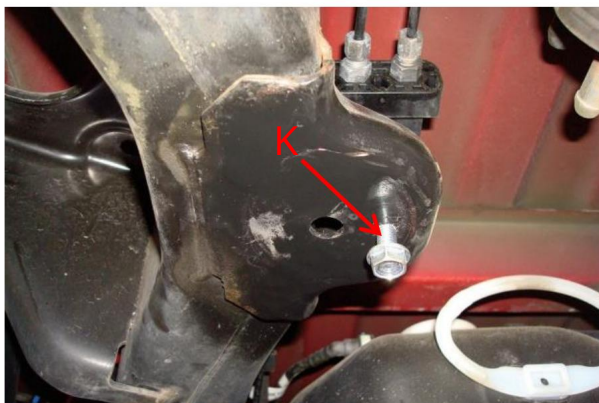


fig. 13

13. Załóż wspornik z powrotem na ramę i przykręć śrubą samogwintującą wkręconą wcześniej w ramę. Dokręć śrubę, upewniając się, że łeb śruby jest płasko przylegający do wspornika i dokręć momentem 15 lb-ft. (20 Nm).

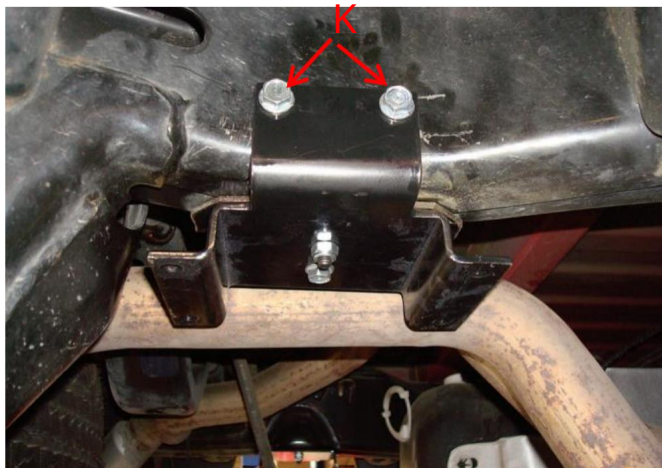
14. Upewnij się, że wspornik przylega płasko do dolnej części ramy, wyśrodkuj i przewierć ramę wiertłem 1/4", wykorzystując otwory z boku kołnierza jako prowadnicę (rys. 14).



fig. 14

15. Zamontuj dwie kolejne wkręty samogwintujące (K) z boku, upewniając się, że płaska część śruby z łbem jest równo ze wspornikiem, i dokręć momentem 15 lb.ft. (20Nm) (Rys. 15).

Powtórz dla drugiej strony. Strona kierowcy



pokazany wspornik zamontowany na miejscu i gotowy do montażu resora pneumatycznego.

fig. 15

16. Po zamontowaniu wsporników ramy po obu stronach można ponownie złożyć standardowe zawieszenie.

17. Ustaw sprężyny śrubowe z powrotem na miejsce, korzystając ze znaczników z poprzedniego kroku i podnieś oś z powrotem do góry, upewniając się, że sprężyny prawidłowo wchodzi w górne i dolne gniazda sprężyny.

18. Zamontuj koła i opuść pojazd tak, aby koła opierały się na podłożu.

Dokręć nakrętki mocujące momentem obrotowym określonym przez producenta.

19. Zamontuj śruby dolnego amortyzatora z powrotem na oś i dokręć momentem 135 Nm (100 lb.-ft.).

MONTAŻ PODUSZEK POWIETRZNYCH 1. Umieścić płytę rolkową

(E) na poduszce pneumatycznej (D).

UWAGA: Promień (zaokrąglony) brzeg talerza rolkowego (E) będzie skierowany w stronę amortyzatora pneumatycznego, tak aby amortyzator pneumatyczny był osadzony wewnątrz obu talerzy walca.

2. Zamontuj złączkę obrotową (F) w górnej części amortyzatora pneumatycznego, dokręcając palcem plus 1 1/2 obrotu. Zaleca się, aby podczas montażu dyszę powietrzną (F) owinąć TAŚMĄ PTFE. (ryc. 16).



fig. 16

3. Włóż cztery śruby podsadzeniowe (L) do górnego wspornika amortyzatora pneumatycznego (B) i ustaw górny wspornik na zespole amortyzatora pneumatycznego (rys. 17).

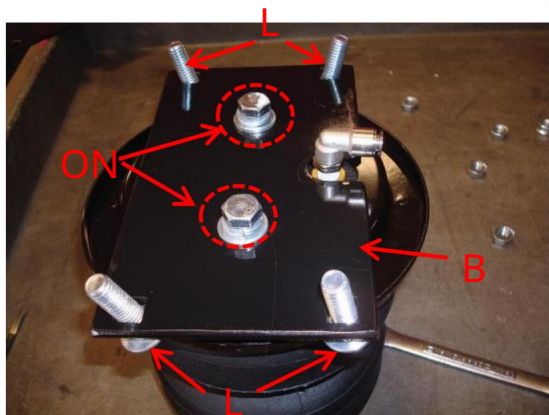


fig. 17

4. Przymocuj górny wspornik amortyzatora pneumatycznego za pomocą dwóch śrub z łbem sześciokątnym 3/8" (H), dwóch podkładek zabezpieczających (I) i dwóch podkładek płaskich (J). Dokręć momentem nie większym niż 20 funtów na stopę. Powtórz dla przeciwnej strony. Rysunek 18 przedstawia oba górne zespoły.



fig. 18

5. Odwróć zespoły resorów pneumatycznych do góry nogami i umieść płytkę rolkową (E) nad resorem pneumatycznym (tak samo jak w kroku pierwszym).

6. Ustawić zespoły resorów pneumatycznych tak, aby mocowania znajdowały się na zewnątrz i z dala od siebie (rys. 19).



fig. 19

UWAGA: Gotowe zespoły będą przeznaczone dla osób lewo- i prawostronnych, a łączniki znajdujące się na górze resorów pneumatycznych powinny być skierowane na zewnątrz (stroną opony) pojazdu po umieszczeniu ich na swoim miejscu.

7. Umieścić lewy dolny wspornik (C1) na zespole po lewej stronie i przymocować dwoma śrubami z łbem płaskim 3/8" (G). Zamontować drugi amortyzator pneumatyczny, korzystając z prawego dolnego wspornika (C2). Dokręcić momentem nie większym niż 20 funtów na stopę. (27Nm) (Rys. 19). Rysunek 20 przedstawia ukończone zespoły.

Montaż po lewej stronie (kierowcy) za pomocą dolnego wspornika (C1).



Prawa (pasażera).
ide montażu przy użyciu dolnego wspornika (C2).

MONTAŻ ZESPOŁÓW 1. Włóż śrubę 3/8" (L) do otworu z przodu zespołu po stronie kierowcy, jak pokazano (Rys. 21).

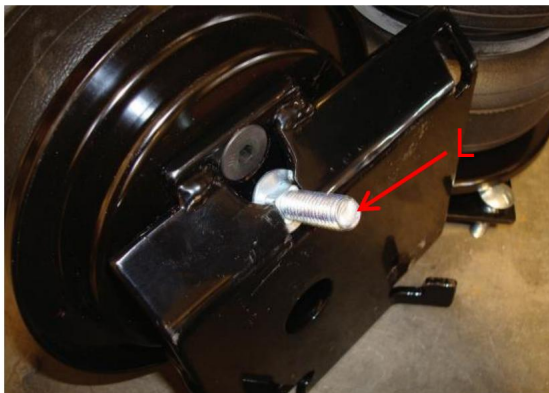


fig. 21

2. Opuść oś ponownie, aby uzyskać prześwit umożliwiający umieszczenie obu zespołów na swoim miejscu oś.

3. Ustaw zespół lewej strony (od strony kierowcy) na swoim miejscu, tak aby śruba zamkowa nadal znajdowała się w szczelinie (poprzednio zamontowana). Załóż na oś, upewniając się, że tył wspornika jest „zaczepiony” pod płytką uderzającą zderzaka. Popchnij zespół do przodu, dopasowując śrubę zamkową do istniejącego otworu z przodu dolnej blachy zderzakowej zderzaka (rys. 22 i 23). Zakryj śrubę zamkową ząbkowaną nakrętką zabezpieczającą 3/8" (N), ale na tym etapie pozostaw luźną.



fig. 22



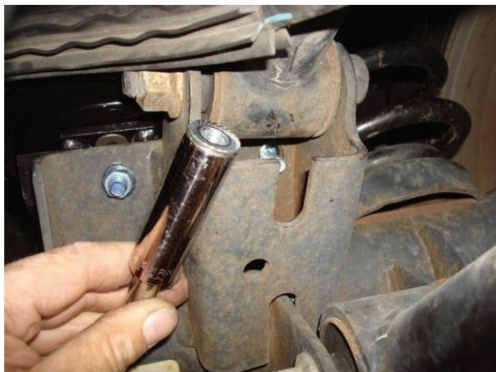
fig. 23

4. Włóż kolejną śrubę zamkową 3/8" (L) przez pozostały otwór w przedniej części wspornika (rys. 24).



fig. 24

5. Aby dotrzeć do wewnętrznych gwintów śruby zamkowej ustawionej wcześniej na swoim miejscu, konieczne będzie użycie nasadki z przedłużką (rys. 25). Pomocne może być lekkie wyciągnięcie śruby zamkowej, tak aby można było ustawić ją pod odpowiednim kątem, aby móc rozpocząć pracę nitką.



Skorzystaj ze slotu w dolnej ramieniu sterujące uchwyt do przedłużenie pasujące przez nakrętkę na śrubie.

fig. 25
nawlekanie

6. W ten sam sposób ustawić zespół prawej strony (pasażera), dopasowując dolny wspornik do wypustek znajdujących się pod listwą zderzakową zderzaka i, z wyjątkiem wykorzystania szczeliny na śrubę zamkową w dolnym wsporniku, zamontować śruby wózka w ten sam sposób. Dokręć równomiernie obie strony osprzętu dolnego wspornika momentem 31 funtów na stopę. (42 Nm), upewniając się, że wypustki są nadal ustawione pod płytką uderzającą zderzaka skośnego. Rysunki 26 i 27 przedstawiają zespoły przykręcone na miejsce.

UWAGA: Łączniki powinny znajdować się na zewnątrz (od strony opony) zespołów.

Zespół lewej strony (kierowcy)



fig. 26

Zespół po prawej stronie (pasażera).



fig. 27

7. Podnieś oś z powrotem, dopasowując śruby suportu płyty montażowej amortyzatora pneumatycznego do otworów wspornika montażowego ramy. Po umieszczeniu na swoim miejscu zakryj wszystkie śruby wózka ząbkowanymi nakrętkami zabezpieczającymi 3/8" (N) i dokręć wszystkie zainstalowane nakrętki momentem 31 lb.ft. (42Nm) (Rys. 28).

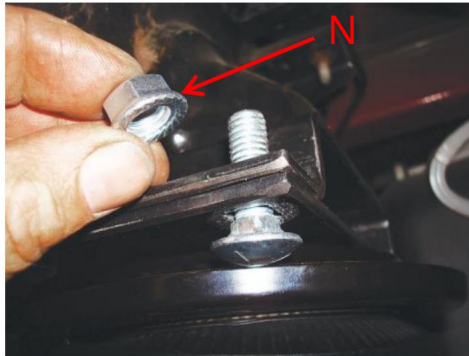


fig. 28

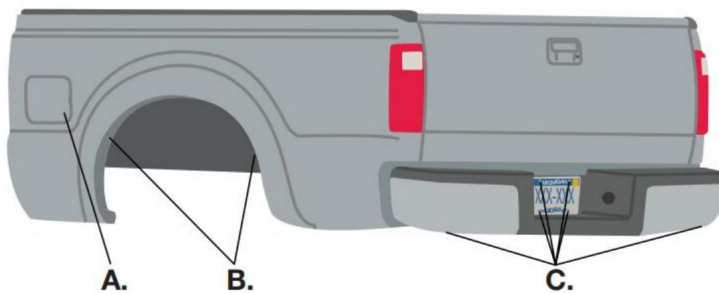
8. Lewa strona (kierowcy) pokazana z zespołem przykręconym do wspornika ramy (Rys. 29).



fig. 29

Instalacja linii lotniczych

Przewody pneumatyczne są poprowadzone od resorów pneumatycznych do zaworów Schradera. Przewody pneumatyczne serii 7X 57365 są dostępne w dwóch wersjach: nylonowej i plecionej ze stali nierdzewnej. Rozpocznij od wybrania lokalizacji zaworów Schradera i, jeśli to konieczne, wywierć otwór 5/16" (rys. 30).



- A. Wewnątrz paliwa
drzwiczki wlewu zbiornika
- C. Tablica rejestracyjna lub
- B. Wewnątrz z tyłu
nadkola tylne
obszar zderzaka

W przypadku zestawów LoadLifter Ultimate Plus: zalecana lokalizacja

w przypadku zaworów Schradera jest to obszar tylnego zderzaka lub tablica rejestracyjna.



CAUTION

ZACHOWAJ CO NAJMNIEJ 6" ODSTĘPU MIĘDZY WSZYSTKIMI PRZEWODY POWIETRZNE I UKŁAD WYDECHOWY. UNIKAĆ

OSTRE ZGIĘCIA I KRAWĘDZIE.

MONTAŻ NYLONOWYCH PRZEWODÓW POWIETRZNYCH

1. Przetnij przewód powietrzny na pół. Wykonuj czyste, kwadratowe nacięcia za pomocą żyłki lub obcinaka do węża (ryc. 31). Nie używaj nożyczek ani przecinaków do drutu.

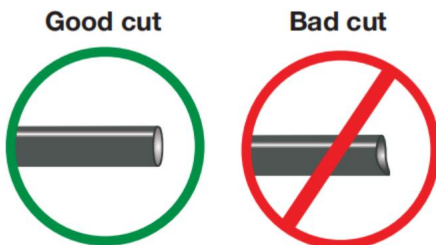


fig. 31

2. Użyj opasek zaciskowych, aby przymocować przewód powietrzny do stałych punktów wzdłuż podwozia. Nie ściskaj ani nie załamuj przewodu powietrznego. Minimalny promień zgięcia przewodu powietrznego wynosi 1". Zostaw przynajmniej 2" luzu w przewodzie pneumatycznym, aby umożliwić ruch, który mógłby pociągać za przewód powietrzny.

3. Zamontować zawór Schradera w wybranym miejscu (rys. 32).

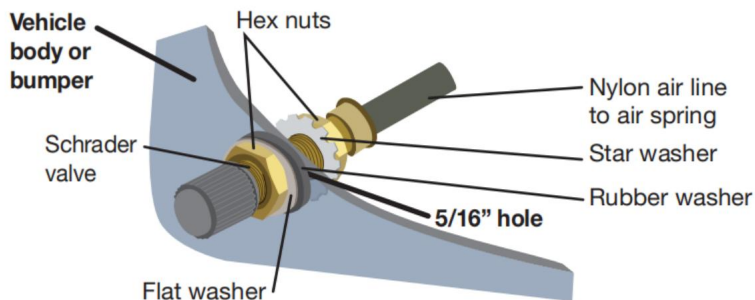


fig. 32

MONTAŻ LINII POWIETRZNYCH W OPLOCIE ZE STALI NIERDZEWNEJ



CAUTION

TRZYMAJ PRZEWÓD POWIETRZA Z DALA OD PRZEWODU PALIWOWEGO,
PRZEWODY HAMULCOWE I PRZEWODY ELEKTRYCZNE.

1. Użyj opasek zaciskowych, aby przymocować przewód powietrzny do stałych punktów wzdłuż podwozia co 6–8 cali. Pozostaw co najmniej 2 cale luzu, aby umożliwić ruch, który mógłby ciągnąć przewód powietrzny.
2. Dokręć mocno nakrętkę sześciokątą przewodu pneumatycznego, a następnie użyj 2 kluczy, aby obrócić o 1 dodatkowe płasko (1/6 pełnego obrotu). Nie dokręcaj zbyt mocno (Rys. 33 lub 34). Najłatwiejszy sposób dokręcenia złączki jest poza pojazdem. Zamontuj zawór Schradera w wybranym miejscu Lokalizacja.
3. Zwiń i zabezpiecz nadmiar przewodu powietrza w miejscu, w którym nie będzie podatny na uszkodzenia. Przewodu powietrznego w oplocie ze stali nierdzewnej nie można przycinać.

Air Line Setup Without Compressor System

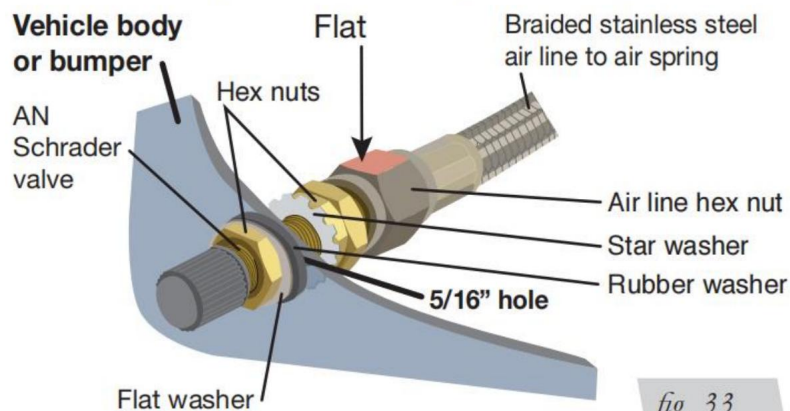


fig. 33

Air Line Setup for Compressor Integration

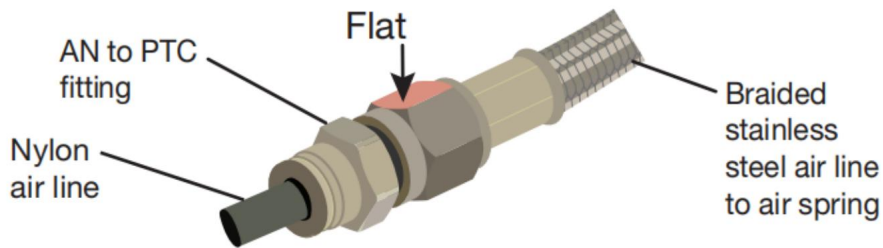


fig. 34

MONTAŻ OSŁONY CIEPLNEJ

1. Przymocuj metalową osłonę termiczną do rury wydechowej w miejscu najbliższym amortyzatora pneumatycznego.

Nasuń tulejkę termiczną przewodu powietrza na przewód powietrza i umieść ją w miejscu, w którym przewód powietrza znajduje się najbliższym wydechu (rys. 35)

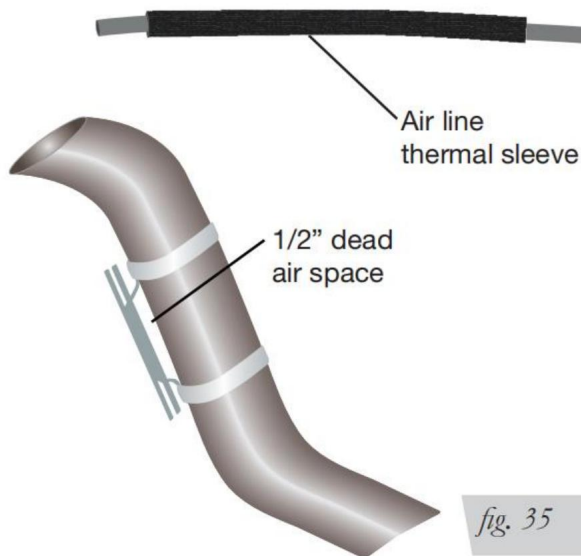


fig. 35

Zdjęcia gotowej instalacji

1. Widok z tyłu zespołu lewej strony (kierowcy) (Rys. 36).

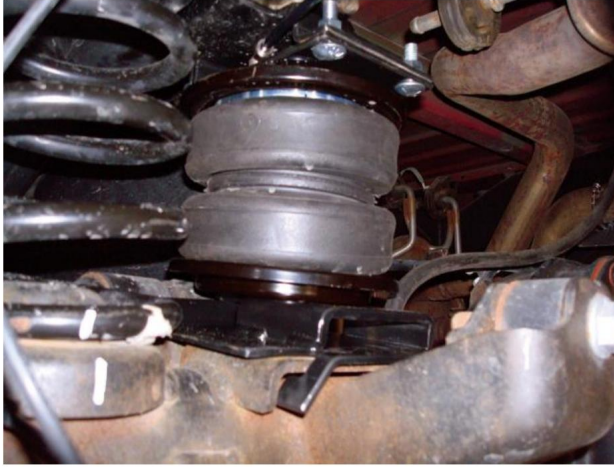


fig. 36

2. Widok z tyłu zespołu po prawej stronie (pasażera) (Rys. 37).



fig. 37

BEFORE OPERATING

SPRAWDZANIE WYCIEKÓW

1. Napompuj amortyzator pneumatyczny do ciśnienia 30 PSI.
2. Spryskaj wszystkie przyłącza i zawory pompujące roztworem składającym się z 1/5 płynu do mycia naczyń i 4/5 wody. Z łatwością wykryj wycieki, szukając pęcherzyków w wodzie z mydłem.
3. Po teście spuść powietrze ze sprężyn do minimalnego ciśnienia wymaganego do przywrócenia normalnej wysokości jazdy układu. Nie spuszczaaj powietrza poniżej 5 PSI.

4. Sprawdź ponownie ciśnienie powietrza po 24 godzinach. Strata 2-4 PSI po pierwszej instalacji jest normalna. Powtórz test pod kątem wycieków, jeśli strata jest większa niż 5 PSI.

NAPRAWIANIE WYCIEKÓW

1. Jeżeli występuje problem ze złączem obrotowym: Sprawdź

połączenie przewodu pneumatycznego, opróżniając sprężynę i wyjmując przewód, pociągając kołnierz do złączki i mocno pociągając przewód powietrzny. Odetnij 1" koniec przewodu pneumatycznego. Upewnij się, że cięcie jest czyste i proste (patrz rys. 31). Włóż ponownie przewód powietrza do złączki wciskanej. B. Sprawdź połączenie gwintowe, dokręcając złącze obrotowe o kolejne pół obrotu. Jeśli nadal przecieka, spuść powietrze ze sprężyny pneumatycznej, wyjmij złączkę i ponownie pokryj gwinty środkiem uszczelniającym do gwintów. Zamontuj ponownie, dokręcając ręcznie tak mocno, jak to możliwe

a następnie użyj klucza, aby wykonać dodatkowe dwa obroty.

2. Jeśli występuje problem z zaworem inflacyjnym:

A. Sprawdź rdzeń zaworu, dokręcając go za pomocą narzędzia do rdzeni zaworów. B.

Sprawdź przewód powietrzny, wyjmując go z łącznika karbowanego. Odetnij przewód powietrzny kilka cali przed złączką i za pomocą szczypiec lub imadła wyciągnij/odkręć przewód powietrzny ze złączki.



NIE ODCINAJ CAŁKOWICIE PRZEWODU POWIETRZA

ZWYKLE SPOWODUJE TO NACIĘCIE ZABRANIA I RYNKOWANIE
MOCOWANIE BEZUŻYTECZNE.

BEFORE OPERATING

Test luzu — napompuj resory pneumatyczne do ciśnienia 75-90 PSI i upewnij się, że jest co najmniej 1/2 cala odstępu od wszystkiego, co mogłoby ocierać się o każdą tuleję. Upewnij się, że sprawdź oponę, hamulce, ramę, amortyzatory i przewody hamulcowe.

Test szczelności przed testem drogowym — Napompuj resory pneumatyczne do ciśnienia 75-90 PSI i sprawdź wszystkie połączenia pod kątem wycieków. Przed wyruszeniem pojazdu w drogę należy usunąć wszystkie nieszczelności

przetestowany.

Test cieplny — upewnij się, że jest wystarczający odstęp od źródeł ciepła, co najmniej 6 cali resory pneumatyczne i przewody pneumatyczne. Jeżeli w zestawie znajdowała się osłona termiczna, należy ją zamontować.

Test elementów złącznych — ponownie sprawdź wszystkie śruby pod kątem odpowiedniego momentu obrotowego.

Próba drogowa — Pojazd należy poddać próbie drogowej po uprzednich badaniach. Napompuj sprężyny do zalecanego ciśnienia napędowego. Przejeźdź pojazdem 16 km i ponownie sprawdź, czy nie ma luzu, poluzowanych elementów złącznych i wycieków powietrza.

Instrukcja obsługi — W przypadku profesjonalnej instalacji instalator powinien zapoznać się z instrukcją obsługi z właścicielem. Pamiętaj, aby dostarczyć właścicielowi wszystkie dokumenty dołączone do zestawu.

POST-INSTALLATION CHECKLIST

Nocna próba szczelności — Sprawdź ponownie ciśnienie powietrza po 24 godzinach użytkowania pojazdu. Jeśli ciśnienie spadło o więcej niż 5 PSI, oznacza to nieszczelność, którą należy naprawić. Albo napraw wyciek samodzielnie, albo zwróć się do instalatora praca.

Wymagania dotyczące ciśnienia powietrza — ważne jest zrozumienie wymagań dotyczących ciśnienia powietrza w układzie zawieszenia pneumatycznego. Niezależnie od obciążenia ciśnienie powietrza należy zawsze regulować, aby przez cały czas jazdy utrzymywać odpowiednią wysokość jazdy.

Test trzydziestodniowy lub 500 mil — ponownie sprawdź układ zawieszenia pneumatycznego po 30 dniach lub 500 mil, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej. Jeśli jakkolwiek część wykazuje oznaki otarcia lub przetarcia, należy zidentyfikować źródło i, jeśli to możliwe, przenieść je. Jeżeli nie jest możliwe zlokalizowanie przyczyny przetarcia, może zaistnieć konieczność ponownego zamontowania amortyzatora pneumatycznego. W przypadku profesjonalnej instalacji należy skonsultować się z instalatorem. Sprawdź szczelność wszystkich elementów złącznych.

PRODUCT USE, MAINTENANCE AND SERVICING

Minimum Recommended Pressure

5 PSI

Maximum Air Pressure

100 PSI

WYTYCZNE KONSERWACJI

UWAGA: Wykonując poniższe czynności, właściciele pojazdów uzyskają najdłuższą żywotność i najlepsze wyniki swoich resorów pneumatycznych.

1. Co tydzień sprawdzaj ciśnienie powietrza.
2. Zawsze utrzymuj normalną wysokość do jazdy. Nigdy nie pompuj powyżej 100 PSI.
3. Jeśli w systemie wystąpi nieszczelność, użyj roztworu wody z mydłem (1/5 płynu do mycia naczyń i 4/5 wody), aby sprawdzić wszystkie połączenia przewodów powietrznych i rdzeń zaworu inflacyjnego przed spuszczeniem powietrza i wymontowaniem sprężyny pneumatycznej.



CAUTION

DLA BEZPIECZEŃSTWA I ZAPOBIEGANIA MOŻLIWYM USZKODZENIOM
DO POJAZDU NIE PRZEKRACZAJ MAKSYMALNEJ GRATIS

MASA POJAZDU (GVWR) WSKAZANA PRZEZ POJAZD

PRODUCENT. CHOCIAŻ PODUSZKI POWIETRZNE SĄ OCENIOWANE NA A

MAKSYMALNE CIŚNIENIE INFLACJI 100 PSI, CIŚNIENIE POWIETRZA

RZECZYWIŚCIE POTRZEBNE ZALEŻĄ OD OBCIĄŻENIA I DMC.

4. Załadowane pojazdy wymagają co najmniej 25 PSI. „Załadowany pojazd” oznacza pojazd z dużą ładunkiem, przyczepę lub jedno i drugie. Nigdy nie przekraczaj dopuszczalnej masy całkowitej, niezależnie od sprężyny pneumatycznej, ciśnienia powietrza lub innego wspomaganie obciążenia. Sprężyny w tym zestawie wytrzymują obciążenie około 40 funtów (łącznie na obu sprężynach) na każde ciśnienie 1 PSI. Wymagane ciśnienie powietrza będzie się różnić w zależności od stanu oryginalnego zawieszenia. Eksploatacja pojazdu poniżej minimalnego ciśnienia w resorach pneumatycznych spowoduje utratę gwarancji.
5. Zwiększając obciążenie, zawsze reguluj ciśnienie powietrza, aby utrzymać normalną wysokość jazdy. W razie potrzeby zwiększ lub zmniejsz ciśnienie w układzie, aby uzyskać normalną wysokość prześwitu, zapewniającą optymalną jazdę i prowadzenie. Należy pamiętać, że ładunki przenoszone za osi (w tym obciążenia wypustowe) wymagają większej siły poziomej (nacisku) niż te przenoszone bezpośrednio nad osi.

6. Zawsze dodawaj powietrze do sprężyn w małych ilościach, często sprawdzając ciśnienie.
7. Jeżeli konieczne będzie podniesienie pojazdu za ramę, upewnij się, że w układzie panuje minimalne ciśnienie (5 PSI), aby zmniejszyć napięcie elementów zawieszenia/hamulca. Korzystanie z pokładowych systemów poziomowania nie wymaga opróżniania lub odłączania.
8. Okresowo sprawdzaj mocowania układu zawieszenia pneumatycznego pod kątem szczelności. Sprawdź także resory pneumatyczne pod kątem oznak tarcia. Wyrównaj, jeśli to konieczne.
9. Od czasu do czasu mocno spryskaj resory pneumatyczne wężem ogrodowym, aby usunąć błoto, piasek, żwir i inne zanieczyszczenia.

REGULACJA CIŚNIENIA POWIETRZA Określenie

ciśnienia sprowadza się do trzech rzeczy — wypoziomowania pojazdu, komfortu jazdy i stabilności.

1. Wypoziomuj pojazd

Jeżeli reflektory pojazdu świecą na drzewa lub pojazd jest przechylony na bok, oznacza to, że nie jest on ustawiony poziomo (rys. 38). Podnieś ciśnienie powietrza, aby rozwiązać którykolwiek z tych problemów i wypoziomuj pojazd.

2. Komfort jazdy

Jeżeli pojazd jeździ nierówno lub nierówno, przyczyną może być zbyt duże lub niewystarczające ciśnienie (rys. 39). Wypróbuj różne ciśnienia, aby określić najlepsze komfort jazdy.

3. Stabilność

Stabilność przekłada się na bezpieczeństwo i powinna być priorytetem, co oznacza, że kierowca może być zmuszony poświęcić idealnie płaską i wygodną jazdę. Problemy ze stabilnością obejmują kontrolę przechyłu, odbicie, nurkowanie podczas hamowania i gąbczastość (ryc. 40). Wyeliminowanie tych problemów zwykle wymaga zwiększenia ciśnienia.



Bad headlight aim

fig. 38



Rough ride

fig. 39



Sway and
body roll

fig. 40

WSKAZÓWKI DODAWANIA POWIETRZA 1. Rozpocząć od

poziomu pojazdu lub nieco powyżej.

2. W razie wątpliwości zawsze dodawaj powietrza.

3. Jeżeli przód pojazdu opada podczas hamowania, zwiększ ciśnienie z przodu

poduszki powietrzne, jeśli są na wyposażeniu.

4. Jeśli kiedykolwiek podejrzewasz, że poduszki powietrzne wyczerpały się, zwiększ

ciśnienie (ryc. 41).

5. Reguluj ciśnienie w górę i w dół, aby znaleźć najlepszą jazdę.

6. Jeśli pojazd kołysze się i toczy, wyreguluj ciśnienie powietrza, aby ograniczyć ruchy.

7. Może zaistnieć konieczność utrzymania różnych ciśnień po obu stronach pojazdu.

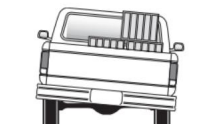
8. Ładunki takie jak woda, paliwo i urządzenia powodują, że pojazd będzie cięższy

z jednej strony (ryc. 42). Różnica aż 50 PSI nie jest rzadkością.

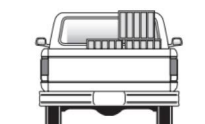


Bottoming out

fig. 41



Unlevel



Level

fig. 42

TROUBLESHOOTING GUIDE

PROBLEM	PRZYCZYNA	ROZWIĄZANIE
System nie będzie utrzymywał ciśnienia przez noc.	Nieprawidłowo zainstalowany przewód powietrzny, przewód linia ma dziury lub pęknięcia.	Test szczelności połączeń przewodu pneumatycznego, połączenie gwintowe w resor pneumatyczny i wszystkie elementy układu sterującego.
Sprężyna pneumatyczna lub przewód powietrzny przeciek.	Montaż uszczelki lub powietrza linia jest skompromitowany.	Sprawdź, czy przewody lotnicze są osadzone w złączach. Sprawdź złączki wodą z mydłem. Przycięć wąż lub ponownie uszczelnić złączkę. Upewnij się, że linie są przecięte prosto.
Narożnik nie podnosi się lub wyciek powietrza rozwija się.	Poszukaj załamania lub złóż przewód powietrzny.	Wymień przewód powietrzny, który był załamany.

CZĘSTO ZADAWANE PYTANIA P. Czy montaż resorów pneumatycznych zwiększy dopuszczalną masę pojazdu?

Nie. Dodanie resorów pneumatycznych nie zmienia dopuszczalnej masy (GAWR, GCWR i/lub GVWR) pojazdu. Przekroczenie DMC jest niebezpieczne i powoduje utratę gwarancji.

P. Czy konieczne jest ciągle utrzymywanie powietrza w resorach pneumatycznych i jakie ciśnienie będzie potrzebne?

Zalecane dla standardu 7X 57365, Ultimate i Ultimate Plus

minimalne ciśnienie powietrza wynosi 5 PSI, ale można go bezpiecznie eksploatować przy zerowym ciśnieniu powietrza bez obciążenia (bez obciążenia).

P. Czy konieczne jest dodanie układu sprężarki do resorów pneumatycznych?

Nie. Ciśnienie powietrza można regulować za pomocą dowolnego typu sprężarki, o ile może wytworzyć ciśnienie wystarczające do obsługi sprężyn. Można użyć nawet pompki do opon rowerowych, ale jest to bardzo pracochłonne.

P. Jak długo powinny wytrzymać resory pneumatyczne?

Jeśli resory pneumatyczne są prawidłowo zamontowane i konserwowane, mogą służyć przez czas nieokreślony.

P. Czy podniesienie pojazdu na podnośniku w celu wykonania prac serwisowych uszkodzi resory pneumatyczne?

Nie. Pojazd można podnieść na podnośniku w celu krótkotrwałych prac serwisowych, np. przy oponach rotacja lub wymiana oleju. Jeśli jednak pojazd będzie znajdował się na podnośniku przez dłuższy czas, należy podeprzeć oś podpórkami, aby zmniejszyć napięcie resorów pneumatycznych.

Producent: Shanghaimuxinmuyeyouxiangongsi

Adres: Shuangchenglu 803nong11hao1602A-1609shi, baoshanqu,
Szanghaj 200000 CN.

Import do AUS: SIHAO PTY LTD. 1 ROKEVA STREETEASTWOOD

Nowa Południowa Walia 2122 Australia

Import do USA: Sanven Technology Ltd. Suite 250, 9166 Anaheim Place, Rancho
Cucamonga, CA 91730



YH CONSULTING SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ.

C/O YH Consulting Limited Biuro 147,
Dom Centuriona, London Road,
Staines-upon-Thames, Surrey, TW18 4AX



E-CrossStu GmbH
Mainzer Landstr.69,
60329 Frankfurt nad Menem.

VEVOR®

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Wsparcie techniczne i certyfikat e-gwarancji

www.vevor.com/support

VEVOR[®]

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Technische ondersteuning en e-garantiecertificaat www.vevor.com/support

Airbagophangingsset

MODEL: 7X 57365

Wij blijven ons inzetten om u gereedschap te bieden tegen een concurrerende prijs.

'Bespaar de helft', 'Halve prijs' of andere soortgelijke uitdrukkingen die door ons worden gebruikt vertegenwoordigen slechts een schatting van de besparingen die u zou kunnen profiteren als u bepaalde gereedschappen bij ons koopt in vergelijking met de grote topmerken en betekenen niet noodzakelijkerwijs dat ze alle categorieën van aangeboden gereedschappen dekken. door ons. Wij verzoeken u vriendelijk om bij het plaatsen van een bestelling bij ons goed na te gaan of u daadwerkelijk de helft bespaart in vergelijking met de grote topmerken.

VEVOR[®]

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Airbagophangingsset

MODEL: 7X 57365



HULP NODIG? NEEM CONTACT MET ONS OP!

Heeft u productvragen? Technische ondersteuning nodig? Neem gerust contact met ons op:

Technische

**ondersteuning en e-garantiecertificaat [www.vevor.com/
support](http://www.vevor.com/support)**

Dit is de originele instructie. Lees alle instructies in de handleiding zorgvuldig door voordat u ermee aan de slag gaat. VEVOR behoudt zich een duidelijke interpretatie van onze gebruikershandleiding voor. Het uiterlijk van het product is afhankelijk van het product dat u heeft ontvangen. Vergeef ons alstublieft dat we u niet opnieuw informeren als er technologie- of software-updates zijn voor ons product.

VEILIGHEID & WAARSCHUWINGEN

De retrofitset die u hebt gekocht, is een opblaassysteem met één ventiel.

Neem tijdens de installatie dienovereenkomstig veiligheidsmaatregelen.

De installatie-instructies zijn gebaseerd op de linkerkant of op de bestuurderszijde van het voertuig en de structuur aan de rechterkant kunnen naar dezelfde methode verwijzen de linkerkant.

Houd er rekening mee dat de luchtveer onder werkomstandigheden zal buigen en uitzetten.

Zorg ervoor dat er voldoende ruimte is om goed te kunnen werken en vermijd wrijving tussen de luchtveer en andere chassisonderdelen.

BELANGRIJKE VEILIGHEIDSMEDEDELING

De installatie van deze set heeft geen invloed op het bruto voertuiggewicht (GVWR) of het laadvermogen van het voertuig. Raadpleeg de gebruikershandleiding van het voertuig en overschrijd de maximale belasting die voor dit voertuig wordt vermeld niet.

Maximaal toelaatbaar gewicht van het voertuig: het maximaal toegestane gewicht van het volledig beladen voertuig (inclusief passagiers en vracht). Dit getal staat, samen met andere gewichtslimieten, evenals gegevens over de band-, velgmaat en bandenspanning, op het Safety Compliance Certification Label van het voertuig.

Laadvermogen: het gecombineerde, maximaal toegestane gewicht van vracht en passagiers waarvoor de truck is ontworpen. Het laadvermogen is het GVWR minus het basisleeggewicht.

NOTATIE UITLEG

Gevarenaanduidingen verschijnen op verschillende plaatsen in deze publicatie. Informatie die door een van deze aantekeningen wordt benadrukt, moet in acht worden genomen om het risico op persoonlijk letsel of een mogelijke onjuiste installatie, waardoor het voertuig onveilig kan worden, tot een minimum te beperken. Aantekeningen worden gebruikt om gebieden van procedureel belang te benadrukken en nuttige suggesties te geven. In de volgende definities wordt het gebruik van deze notaties uitgelegd zoals ze in deze handleiding voorkomen.



GEEFT ONMIDDELLIJKE GEVAREN AAN DIE ZULLEN RESULTEREN BIJ ERNSTIG PERSOONLIJK LETSEL OF DOOD.



GEEFT GEVAREN OF ONVEILIGE PRAKTIJKEN AAN DIE KAN LEIDEN TOT ERNSTIG PERSOONLIJK LETSEL OF DOOD.



GEEFT GEVAREN OF ONVEILIGE PRAKTIJKEN AAN DIE KAN LEIDEN TOT SCHADE AAN DE MACHINE OF LICHT PERSOONLIJK LETSEL.

PARAMETERLIJST

Model	standaard
Aangepaste modellen	2011-2018 Dodge Ram 1500 2019-2021 Dodge Ram 1500 Klassieker
nominale belasting (lbs)	5000
Gebruik de druk (psi)	5-100

PARTS LIST

Left (driver's side)

Right (passenger's side)

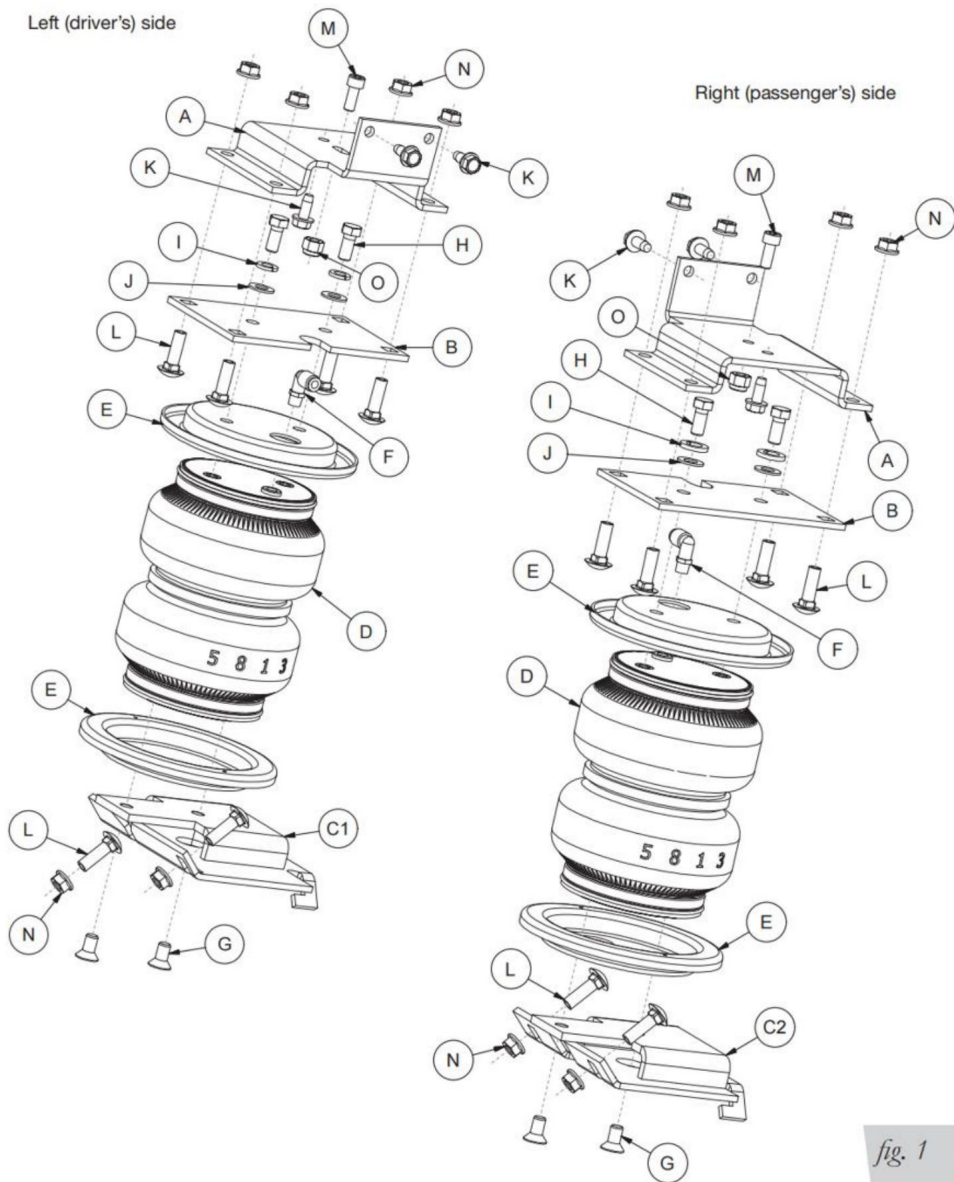
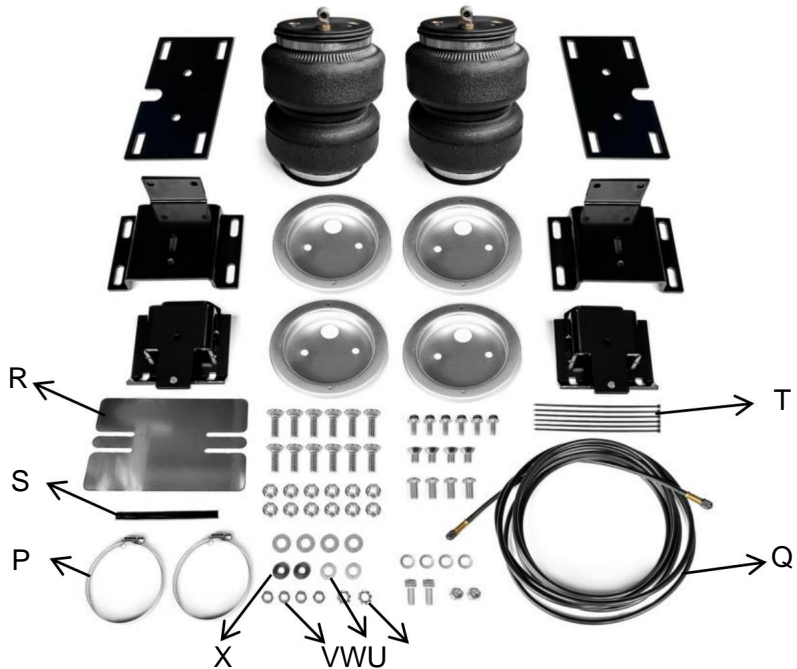


fig. 1



ITEM	BESCHRIJVING	AANTAL	ITEM	BESCHRIJVING	AANTAL
Een framebeugel		2	H	Zeskantbout 3/8"-24 x7/8"	4
B	Luchtveerbeugel	2	I	3/8" borgring	4
C1 LH onderste beugel		1	J	3/8" platte sluitring	4
C2 Rechter onderste beugel		1	K	5/16"-18 x 3/4" Zelftappende schroef	6
D	Luchtvering	2	L	3/8"-16 x 1,25" Slotbout	12
EN	Rolplaat (zilver verzinkt)	4	M	M8-1,25 x 20 mm Inbusschroef	2

F	Push-to-connect (PTC) montage	2	N	3/8"-16 Getand slot noot	12
G	Platkopschroef 3/8"-24 x 3/4"	4	O M8	1,25 Nylon moer	2

*

niet afgebeeld in het installatieschema

BESCHRIJVING	AANTAL
Standaard en metrische steek- of ringsleutels	SET
Verstelbare sleutel	1
Ratel	1
Standaard en metrische, normale en diepe doppen	SET
1/4" en 5/16" boren (zeer scherp)	2
Zware boormachine	1
Momentsleutel	1
4" slijpmachine of metaalsnijgereedschap	1
Standaard en metrische inbussleutels	1
Slangsnijder, scheermesje of scherp mes	1
Hijs- of vloerkrikken	1
Veiligheidsstandaards	2
Veiligheidsbril	1
Zwarte verf of onderlaag	1
Luchtcompressor of persluchtbron	1
Spuutfles met afwasmiddel/wateroplossing	1

INSTALLATION INSTRUCTIONS

Het 7X 57365-serie systeem installeren

AAN DE SLAG

Om de bovenste framebeugels (A) te installeren, is het nodig om de spiraalveren als volgt te verwijderen: 1. Til het voertuig op en ondersteun het frame met kriksteunen. Laat voldoende ruimte over om de as laag genoeg naar beneden te laten zakken om de schroefveren te verwijderen (Fig. 2). Verwijder de achterwielen.

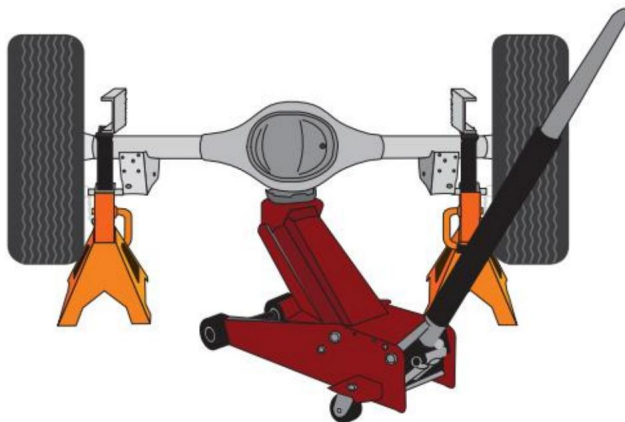


fig. 2

2. Markeer de onderkant van de rechter en linker spiraalveren en de onderste veerzittingbevestigingen met krijt of een verfstift om er zeker van te zijn dat de veer op dezelfde manier wordt teruggeplaatst als waarop deze is verwijderd (Fig. 3).



fig. 3

3. Verwijder de beide onderste schokdemperbouten en laat de as langzaam zakken totdat de veren kunnen worden verwijderd.

OPMERKING: Laat de as voorzichtig zakken en voorkom dat er spanning op de flexibele remleidingen komt te staan.

4. Verwijder beide stootbumpers aan beide zijden (Fig. 4).



fig. 4

5. Slijp de lasnaden van de stootbumpercups waarmee ze aan de framebeugel van de stootbumper zijn bevestigd (Fig. 5). Verwijder het en gooi het weg aan beide zijden van het voertuig.



fig. 5

6. Slijp de resterende lasnaden gelijk met het frame (Fig. 6). Spuit het frame na het slijpen in met verf of grondverf om het kale oppervlak te bedekken (Fig. 7).



fig. 6



fig. 7

7. Installeer de M8-bout met inbuskop (M) in de sleuf van de framebeugel (A) die zich het dichtst bij de flens op de beugel bevindt (Fig. 8). Sluit de kap af met de nylon borgmoer (O), zoals afgebeeld (Fig. 9).

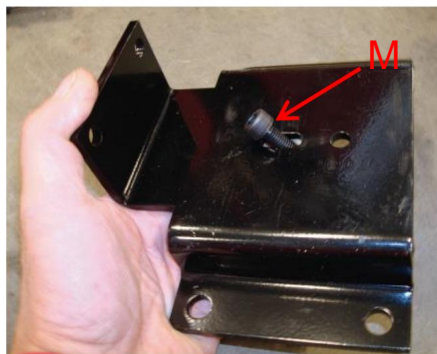


fig. 8

De boutkop wijst in dezelfde richting als de flens op de beugel.



fig. 9

8. Laat de M8-bout (M) op dit moment los.

9. Plaats de framebeugel (met de inbusbout erin) op het frame, met de flens naar boven gericht. Steek de inbusbout in het bestaande gat in het frame dat zich onder de standaard schokdemper bevond (Fig. 10).

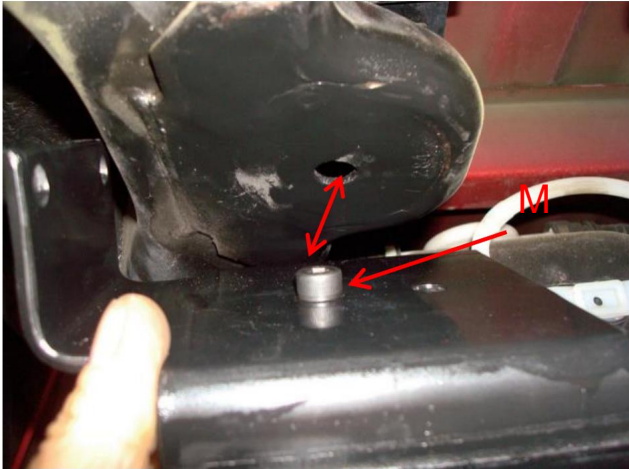


fig. 10

10. De beugel moet gelijk met de onderkant van het frame zitten. Als er lasresten achterblijven die de beugel van het frame houden, verwijder deze dan en slijp hem af zodat de beugel gelijk ligt.

11. Druk, terwijl de inbusbout in het gat zit, de flens tegen de zijkant van het frame (Fig. 11) en markeer het bestaande gat onder het frame met een verfstift (Fig. 12).



fig. 11

OPMERKING: Gebruik indien mogelijk, terwijl de beugel op zijn plaats zit, een centreerpons 21/64 (of dichtstbijzijnde) om in het gat te passen en maak een centreerpons in het frame voor een exact midden van de gat.

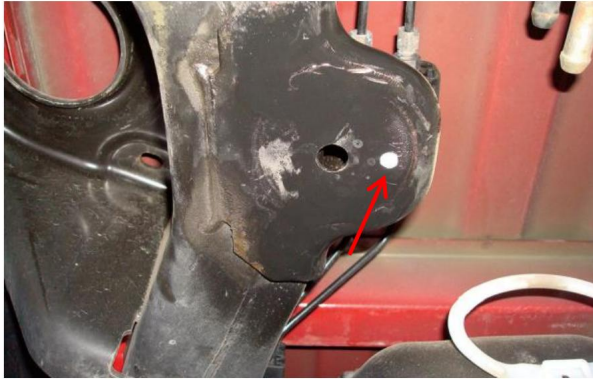


fig. 12

12. Maak een centrering in het frame en boor een gat van 1/4" (Fig. 13). Steek een 5/16" zelftappende schroef (K) in het gat, zorg ervoor dat deze recht is, en draai hem voldoende vast om de schroefdraad te vormen die nodig is om de schroef vast te zetten (Fig. 13). Verwijder de schroef zodra er schroefdraad is gevormd.

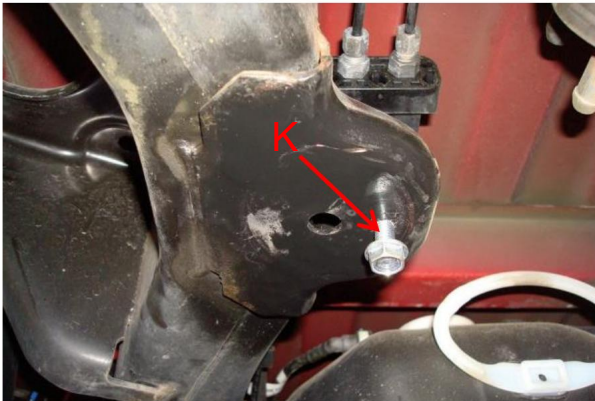


fig. 13

13. Plaats de beugel terug op zijn plaats op het frame en schroef hem op zijn plaats met behulp van de zelftappende schroef die eerder in het frame is geplaatst. Draai de schroef vast en zorg ervoor dat het gedeelte met de sluitringkop van de schroef plat op de beugel ligt, en draai aan tot 15 lb.-ft. (20Nm).

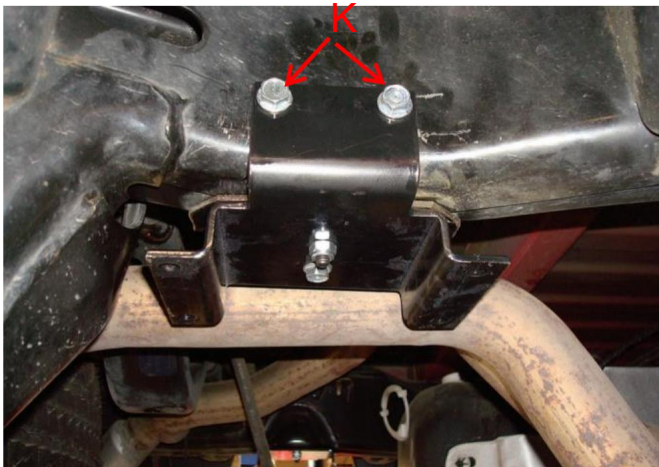
14. Zorg ervoor dat de beugel vlak is ten opzichte van de onderkant van het frame, maak een centerpons en boor door het frame met een 1/4" boor, waarbij u de gaten in de zijkant van de flens als geleider gebruikt (Fig. 14).



fig. 14

15. Installeer nog twee zelftappende schroeven (K) in de zijkant, zorg ervoor dat het platte kopgedeelte van de bout gelijk ligt met de beugel, en draai aan tot 15 lb.-ft. (20 Nm) (Afb. 15).

Herhaal voor de andere kant. Bestuurderskant



beugel getoond
op zijn plaats
gemonteerd en klaar
voor de
luchtveermontage.

fig. 15

16. Nadat de framebeugels aan beide zijden zijn gemonteerd, kan de standaardophanging weer in elkaar worden gezet.

17. Plaats de spiraalveren terug op hun plaats met behulp van de indexmarkeringen uit de vorige stap en breng de as weer omhoog, waarbij u ervoor zorgt dat de veerindexen correct in de bovenste en onderste veerschotels passen.

18. Plaats de wielen terug en laat het voertuig zakken zodat de wielen op de grond rusten.

Draai de wielmoeren aan volgens de aanhaalspecificaties van de fabrikant.

19. Monteer de onderste schokdemperbouten terug op de as en draai ze aan tot 135 Nm (100 lb.-ft.).

MONTEREN LUCHTVEREN 1. Plaats een rolplaat (E)

op de luchtveer (D).

OPMERKING: De radius (afgeronde) rand van de rolplaat (E) zal in de richting van de luchtveer zijn gericht, zodat de luchtveer in beide rolplaten zit.

2. Installeer de draaibare fitting (F) in de bovenkant van de luchtveer, handvast plus 1 1/2 slag. Het wordt aanbevolen om het luchtmondstuk (F) tijdens de montage te omwikkelen met PTFE TAPE. (Afb. 16).



fig. 16

3. Steek vier slotbouten (L) in de bovenste luchtveerbeugel (B) en plaats de bovenste beugel op het luchtveersamenstel (Fig. 17).

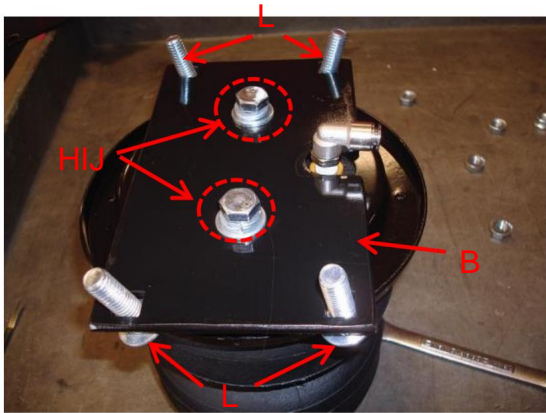


fig. 17

4. Bevestig de bovenste luchtveerbeugel met behulp van twee 3/8" zeskantbouten (H), twee borgingen (I) en twee platte ringen (J). Aandraaien tot niet meer dan 20 lb.-ft. Herhaal dit voor de andere kant. Figuur 18 toont beide bovenste samenstellen.



fig. 18

5. Draai de luchtveerconstructies ondersteboven en plaats een rolplaat (E) over de luchtveer (hetzelfde als in stap één).

6. Plaats de luchtveerconstructies zo dat de fittingen naar buiten wijzen en uit elkaar liggen (Fig. 19).



fig. 19

OPMERKING: De voltooide assemblages zijn specifiek voor links en rechts, en de fittingen die zich bovenop de luchtveren bevinden, moeten naar de buitenkant (bandzijde) van het voertuig wijzen zodra ze op hun plaats zitten.

7. Plaats de linker onderste beugel (C1) op de linkerkant en bevestig deze met twee 3/8" schroeven met platte kop (G). Monteer de andere luchtveer met behulp van de rechter onderste beugel (C2). Aandraaien tot niet meer dan 20 lb.-ft. (27 Nm) (Afb. 19). Figuur 20 toont de voltooide assemblages.

Montage links
(bestuurderszijde)
met behulp van
onderste beugel (C1).



Rechts
(passagiers)
idemontage met
behulp van de
onderste beugel (C2).

INSTALLEREN VAN DE MONTAGES 1. Steek een slotbout van 3/8" (L) in de opening aan de voorkant van de bestuurderszijde, zoals afgebeeld (Fig. 21).

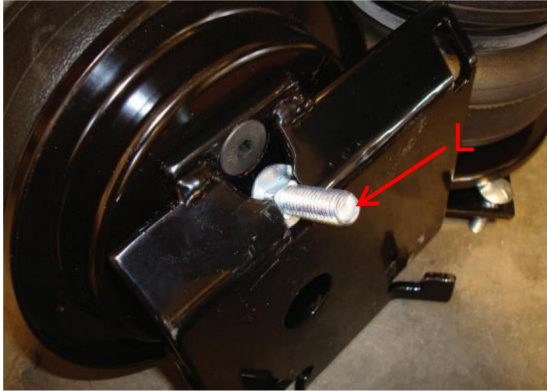


fig. 21

2. Laat de as weer zakken om ruimte te krijgen om de twee delen op hun plaats te zetten de as.

3. Plaats het linkergedeelte (bestuurderszijde) op zijn plaats met de slotbout nog in de sleuf (eerder geïnstalleerd). Plaats het op zijn plaats op de as en zorg ervoor dat de achterkant van de beugel onder de slagplaat van de stootbumper “gehaakt” is. Duw het geheel naar voren terwijl u de slotbout uitlijnt met het bestaande gat aan de voorkant van de onderste slagplaat van de schokdemper (Fig. 22 en 23). Sluit de slotbout af met een gekartelde borgmoer van 3/8" (N), maar laat deze op dit moment los.



fig. 22



fig. 23

4. Steek nog een 3/8" slotbout (L) door het resterende gat aan de voorkant van de beugel (Fig. 24).



fig. 24

5. Het zal nodig zijn om een dopsleutel met een verlengstuk te gebruiken om de binnenschroefdraad op de slotbout te bereiken die eerder op zijn plaats is gezet (Fig. 25). Het kan handig zijn om de slotbout iets naar buiten te trekken, zodat deze voldoende schuin kan worden gezet om aan de slag te gaan draad.



Gebruik de sleuf in de lagere controle arm monteren voor de verlengstuk om te passen door de moer op de bout.

fig. 25
het inrijgen van de

6. Zet de rechter (passagiers)zijde op dezelfde manier op zijn plaats, waarbij u de onderste beugel indexeert met de lipjes onder de slagplaat van de schokdemper en, met uitzondering van het gebruik van de gleuf voor de slotbout in de onderste beugel, installeer de slotbouten op dezelfde manier. Draai beide zijden van de hardware van de onderste beugel gelijkmatig aan tot 31 lb.-ft. (42 Nm), zorg ervoor dat de lipjes nog steeds geïndexeerd zijn onder de slagplaat van de stootbumper. Figuren 26 en 27 tonen de assemblages die op hun plaats zijn vastgeschroefd.

OPMERKING: De fittingen moeten zich aan de buitenkant (bandzijde) van de assemblages bevinden.

Montage links (bestuurderszijde).



fig. 26

Montage rechterzijde (passagierszijde).



fig. 27

7. Breng de as weer omhoog terwijl u de slotbouten van de luchtveermontageplaat uitlijnt met de gaten in de framemontagebeugel. Sluit alle slotbouten, zodra ze op hun plaats zitten, af met 3/8" gekartelde borgmoeren (N) en draai alle geïnstalleerde moeren aan tot 31 lb.-ft. (42 Nm) (Afb. 28).

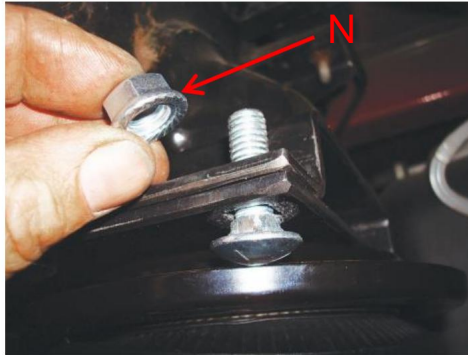


fig. 28

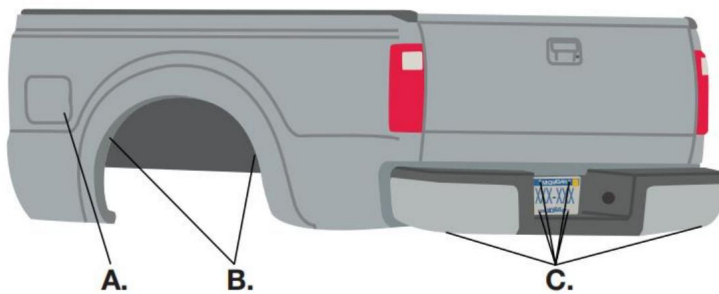
8. Linkerzijde (bestuurderskant) afgebeeld met het geheel vastgeschroefd aan de framebeugel (Fig. 29).



fig. 29

Het installeren van de luchtleidingen

Luchtleidingen worden vanaf de luchtbalgen naar de Schrader-kleppen geleid. De luchtleidingen uit de 7X 57365-serie zijn verkrijgbaar in twee stijlen: nylon en gevlochten roestvrij staal. Begin met het kiezen van locaties voor de Schrader-kleppen en boor indien nodig een gat van 5/16" (Fig. 30).



A. Binnenbrandstof tankvuldeur

C. Kentekenplaat of

B. Binnenkant achter wielkasten achterzijde bumpergebied

Voor LoadLifter Ultimate Plus-sets: de aanbevolen locatie voor de Schrader-kleppen is het achterbumpergedeelte of kentekenplaat.



CAUTION

HOUD TEN MINSTE 15 cm vrije ruimte TUSSEN ALLEN
LUCHTLEIDING EN HET UITLAATSYSTEEM. VOORKOMEN

SCHERPE BOCHTEN EN RANDEN.

INSTALLEREN VAN NYLON LUCHTLIJNEN

1. Snij de luchtleiding doormidden. Maak schone, vierkante sneden met een scheermesje of een slangsnijder (Fig. 31). Gebruik geen schaar of draadknipper.

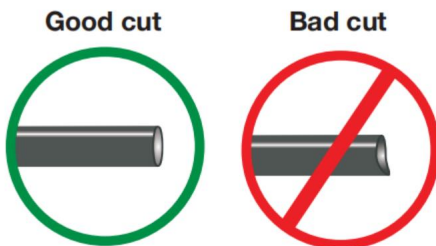


fig. 31

2. Gebruik kabelbinders om de luchtleiding op vaste punten langs het chassis vast te zetten. Knijp of knik de luchtleiding niet. De minimale buigradius voor de luchtleiding is 1". Laat minstens 2" over

Zorg voor voldoende speling in de luchtleiding, zodat elke beweging mogelijk is die aan de luchtleiding zou kunnen trekken.

3. Installeer de Schraderklep op de gekozen locatie (Fig. 32).

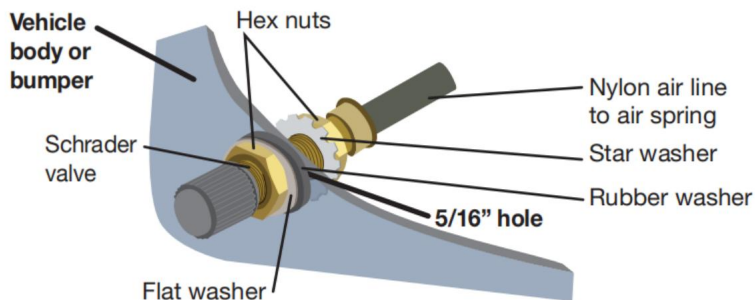


fig. 32

INSTALLEREN VAN GEVLOCHTEN ROESTVRIJ STALEN LUCHTLIJNEN



CAUTION

HOUD DE LUCHTLIJN UIT DE BUURT VAN DE BRANDSTOFLEIDING, REMLEIDINGEN EN ELEKTRISCHE DRADEN.

1. Gebruik kabelbinders om de luchtleiding elke 15 tot 20 cm aan vaste punten langs het chassis vast te maken. Laat minimaal 5 cm speling vrij, zodat er beweging mogelijk is die aan de luchtleiding kan trekken.
2. Draai de zeskantmoer van de luchtleiding handvast aan en gebruik vervolgens 2 sleutels om nog 1 extra slag te draaien (1/6 van een volledige slag). Draai het niet te vast (afb. 33 of 34). De eenvoudigste manier om de fitting vast te draaien is buiten het voertuig. Installeer de Schrader-klep in de gekozen plaats.
3. Rol overtollige luchtleiding op en zet deze vast op een plaats waar deze niet gevoelig is voor beschadiging. De gevlochten roestvrijstalen luchtleiding kan niet worden ingekort.

Air Line Setup Without Compressor System

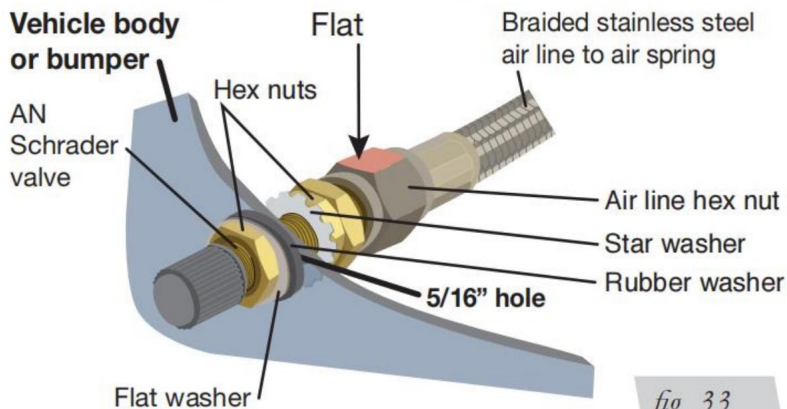


fig. 33

Air Line Setup for Compressor Integration

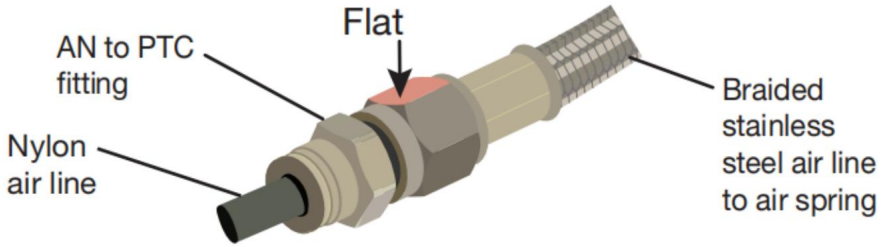


fig. 34

HET HITTESCHILD INSTALLEREN

1. Bevestig het metalen hitteschild aan de uitlaat, waar dit zich het dichtst bij de luchtveer bevindt.

Schuif de thermische mof van de luchtleiding over de luchtleiding en plaats deze op de plaats waar de luchtleiding zich het dichtst bij de uitlaat bevindt (Fig. 35)

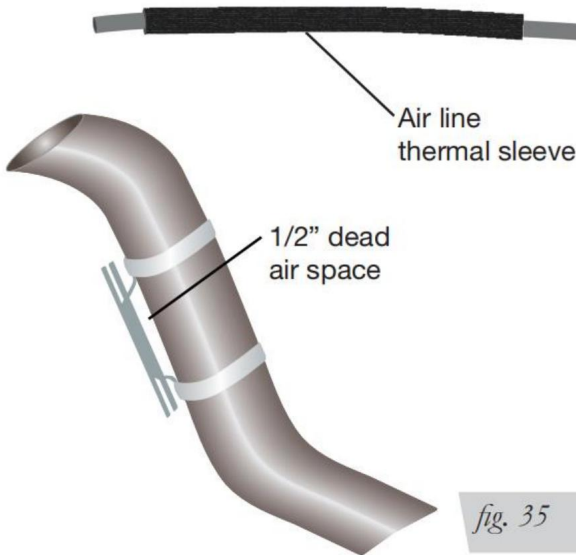


fig. 35

Voltooid installatiefoto's

1. Achteraanzicht van de linkerszijde (bestuurderszijde) (Fig. 36).

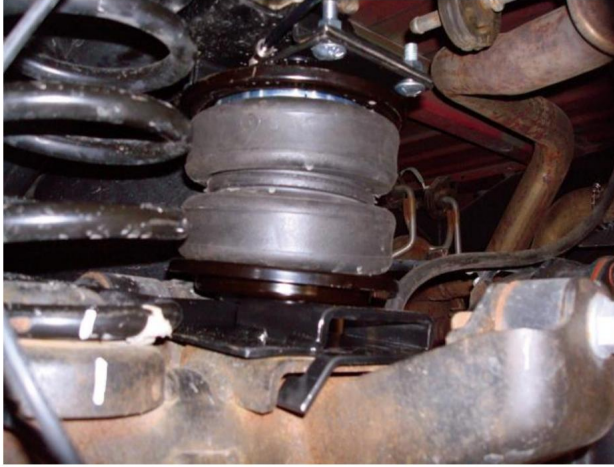


fig. 36

2. Achteraanzicht van de rechterzijde (passagierszijde) (Fig. 37).



fig. 37

BEFORE OPERATING

CONTROLLEREN OP LEKKAGES

1. Blaas de luchtveer op tot 30 PSI.
2. Spuit alle aansluitingen en de opblaasventielen in met een oplossing van 1/5 vloeibaar afwasmiddel en 4/5 water. Spoor lekken gemakkelijk op door te zoeken naar belletjes in het zeepsop.
3. Laat na de test de veren leeglopen tot de minimaal vereiste druk om het systeem weer op de normale rijhoogte te brengen. Laat het apparaat niet leeglopen tot minder dan 5 PSI.

4. Controleer na 24 uur opnieuw de luchtdruk. Een verlies van 2-4 PSI na de eerste installatie is normaal. Test opnieuw op lekkage als het verlies meer dan 5 PSI bedraagt.

LEKKAGES HERSTELLEN

1. Als er een probleem is met de draaikoppeling:

Controleer de luchtleidingaansluiting door de veer leeg te laten lopen en de leiding te verwijderen door de kraag tegen de fitting te trekken en stevig aan de luchtleiding te trekken. Knip 2,5 cm van het uiteinde van de luchtleiding af. Zorg ervoor dat de snede schoon en haaks is (zie Afb. 31). Steek de luchtleiding opnieuw in de push-to-connect-fitting. B.

Controleer de schroefdraadverbinding door de wartelfitting nog een halve slag vast te draaien. Als het nog steeds lekt, laat u de luchtveer leeglopen, verwijdert u de fitting en smeert u de schroefdraad opnieuw in met draadafdichtmiddel. Installeer het geheel opnieuw, zoveel mogelijk met de hand vast te draaien en gebruik dan een sleutel voor nog eens twee slagen.

2. Als er een probleem is met het oppompventiel:

A. Controleer de klepkern door deze vast te draaien met een ventielkerngereedschap. B. Controleer de luchtleiding door de luchtleiding uit de getande fitting te verwijderen. Knip de luchtleiding een paar centimeter voor de fitting af en gebruik een tang of bankschroef om de luchtleiding van de fitting te trekken/draaien.



CAUTION

SNIJD DE LUCHTLIJN NIET VOLLEDIG AF ZOALS

DIT ZAL GEWOONLIJK DE WEERHAAK NIKKEN EN WEERGEVEN
DE PASSENDE NUTTELOOS.

BEFORE OPERATING

Spelingtest — Blaas de luchtveren op tot 75-90 PSI en zorg ervoor dat er minstens 1/2" ruimte is voor alles dat tegen elke hoes zou kunnen wrijven. Zorg dat je controleer de band, remmen, frame, schokdempers en remkabels.

Lektest vóór de wegstest — Blaas de luchtbalgen op tot 75-90 PSI en controleer alle aansluitingen op lekkage. Alle lekken moeten worden verholpen voordat het voertuig de weg op gaat getest.

Hittetest — Zorg ervoor dat er voldoende afstand is tot warmtebronnen, minimaal 15 cm luchtbalgen en luchtleidingen. Als er een hitteschild in de set zat, installeer dit dan.

Bevestigingstest — Controleer alle bouten opnieuw op het juiste aanhaalmoment.

Test op de weg — Het voertuig moet na de voorafgaande tests op de weg worden getest. Pomp de veren op tot de aanbevolen rijdruk. Rijd 16 km met het voertuig en controleer opnieuw op speling, losse bevestigingsmiddelen en luchtlekken.

Bedieningsinstructies — Indien professioneel geïnstalleerd, dient de installateur de bedieningsinstructies met de eigenaar door te nemen. Zorg ervoor dat u de eigenaar alle papieren verstrekt die bij de kit zijn geleverd.

POST-INSTALLATION CHECKLIST

Nachtelijke lektest — Controleer de luchtdruk opnieuw nadat het voertuig 24 uur is gebruikt. Als de druk meer dan 5 PSI is gedaald, is er sprake van een lek dat moet worden verholpen. Repareer het lek zelf of ga terug naar de installateur dienst.

Luchtdrukvereisten — Het is belangrijk om de luchtdrukvereisten van het luchtveersysteem te begrijpen. Ongeacht de belading moet de luchtdruk altijd worden aangepast om tijdens het rijden te allen tijde voldoende rijkhoogte te behouden.

Test van dertig dagen of 800 kilometer —Controleer het luchtveersysteem opnieuw na 30 dagen of 800 kilometer, afhankelijk van wat zich het eerst voordoet. Als een onderdeel tekenen van wrijving of slijtage vertoont, moet de bron worden geïdentificeerd en, indien mogelijk, worden verplaatst. Als het niet mogelijk is de oorzaak van de slijtage te achterhalen, moet de luchtveer mogelijk opnieuw worden gemonteerd. Indien professioneel geïnstalleerd, moet de installateur worden geraadpleegd. Controleer of alle bevestigingsmiddelen goed vastzitten.

PRODUCT USE, MAINTENANCE AND SERVICING

Minimum Recommended Pressure

5 PSI

Maximum Air Pressure

100 PSI

ONDERHOUDSRICHTLIJNEN

OPMERKING: Door de onderstaande stappen te volgen, verkrijgen voertuigeigenaren de langste levensduur en de beste resultaten uit hun luchtbalgen.

1. Controleer de luchtdruk wekelijks.
2. Houd altijd de normale rijhoogte aan. Blaas nooit verder dan 100 PSI op.
3. Als er een luchttek in het systeem ontstaat, gebruik dan een sopje (1/5 vloeibaar afwasmiddel en 4/5 water) om alle luchtleidingaansluitingen en de kern van het opblaasventiel te controleren voordat u de luchtveer leeg laat lopen en verwijdert.



CAUTION

VOOR DE VEILIGHEID EN OM MOGELIJKE SCHADE TE VOORKOMEN
VOOR HET VOERTUIG: Overschrijd het maximale bruto niet

voertuiggewicht (GVWR), zoals aangegeven door het voertuig fabrikant. Hoewel de luchtveren een nominale waarde hebben maximale opblaasdruk van 100 PSI, de luchtdruk het daadwerkelijk nodige is afhankelijk van lading en GVWR.

4. Geladen voertuigen vereisen minimaal 25 PSI. Een "beladen voertuig" verwijst naar een voertuig met een zware laadvloer, een aanhangwagen of beide. Overschrijd nooit de GVWR, ongeacht de luchtveer, luchtdruk of andere lastondersteuning. De veren in deze set ondersteunen ongeveer 40 pond belasting (gecombineerd op beide veren) voor elke 1 PSI druk. De vereiste luchtdruk zal variëren afhankelijk van de staat van de originele ophanging. Als u het voertuig onder de minimale luchtveerdruk gebruikt, vervalt de garantie.

5. Pas bij het verhogen van de belasting altijd de luchtdruk aan om de normale rijhoogte te behouden. Verhoog of verlaag de druk van het systeem indien nodig om de normale rijhoogte te bereiken voor optimaal rijgedrag en rijgedrag. Houd er rekening mee dat lasten die achter de as worden vervoerd (inclusief tonglasten) meer nivelleringskracht (druk) vereisen dan lasten die direct over de as worden gedragen.

6. Voeg altijd kleine hoeveelheden lucht toe aan de veren en controleer de druk regelmatig.
7. Mocht het nodig zijn om het voertuig aan het frame op te tillen, zorg er dan voor dat het systeem op een minimale druk (5 PSI) staat om de spanning op de ophangings-/remcomponenten te verminderen. Voor het gebruik van ingebouwde waterpassystemen is leeglopen of loskoppelen niet nodig.
8. Controleer regelmatig of de bevestigingen van het luchtveersysteem goed vastzitten. Controleer ook de luchtveren op tekenen van wrijving. Indien nodig opnieuw uitlijnen.
9. Geef de luchtveren zo nu en dan een harde spray met een tuinslang om modder, zand, grind of ander vuil te verwijderen.

DE LUCHTDRIK AFSTELLEN Het bepalen van

de druk hangt af van drie dingen: voertuig op niveau, rijcomfort en stabiliteit.

1. Voertuig waterpas zetten

Als de koplampen van het voertuig in de bomen schijnen of als het voertuig naar één kant leunt, staat het niet waterpas (Fig. 38). Verhoog de luchtdruk om een van deze problemen te verhelpen en zet het voertuig waterpas.

2. Rijcomfort

Als het voertuig een ruige of zware rit maakt, kan dit te wijten zijn aan te veel of te weinig druk (Fig. 39). Probeer verschillende drukken om de beste te bepalen rijcomfort.

3. Stabiliteit

Stabiliteit vertaalt zich in veiligheid en zou de prioriteit moeten zijn, wat betekent dat de bestuurder mogelijk een perfect vlakke en comfortabele rit moet opofferen. Stabiliteitsproblemen zijn onder meer rolbeheersing, stuiteren, duiken tijdens het remmen en sponsachtigheid (Fig. 40). Het oplossen van deze problemen vereist meestal een verhoging van de druk.



Bad headlight aim

fig. 38



Rough ride

fig. 39



Sway and
body roll

fig. 40

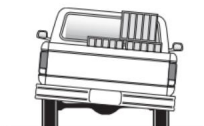
RICHTLIJNEN VOOR HET TOEVOEGEN VAN LUCHT

1. Begin met het voertuig horizontaal of iets daarboven.
2. Voeg bij twijfel altijd lucht toe.
3. Als de voorkant van het voertuig tijdens het remmen duikt, verhoog dan de druk aan de voorkant airbags, indien aanwezig.
4. Als u ooit vermoedt dat de airbags het dieptepunt hebben bereikt, verhoogt u de waarde druk (Afb. 41).
5. Pas de druk op en neer aan om de beste rit te vinden.
6. Als het voertuig schommelt en rolt, pas dan de luchtdruk aan om beweging te verminderen.
7. Het kan nodig zijn om aan elke kant van het voertuig een verschillende druk te handhaven.
8. Ladingen zoals water, brandstof en apparaten zorgen ervoor dat het voertuig zwaarder wordt aan één kant (Afb. 42). Een verschil van maar liefst 50 PSI is niet ongewoon.

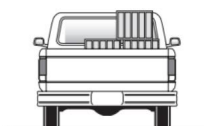


Bottoming out

fig. 41



Unlevel



Level

fig. 42

TROUBLESHOOTING GUIDE

PROBLEEM	ORZAAK	OPLOSSING
Het systeem kan de druk niet gedurende de nacht handhaven.	Verkeerd geïnstalleerde luchtleiding, luchtlijn bevat gaten of scheuren.	Test de luchtleidingverbindingen op lekkage, draai de schroefdraadverbinding in de luchtveer en alle fittingen in het besturingssysteem.
Luchtveer of luchtleiding lek.	Passende afdichting of luchtlijn is gecompromitteerd.	Controleer of de luchtleidingen aanwezig zijn zitten in connectoren. Inspecteer de fittingen met zeepsop. Knip de slang af of sluit de fitting opnieuw af. Zorg ervoor dat de lijnen recht worden afgesneden.
Corner gaat niet omhoog of luchtlekage ontwikkelt.	Zoek naar een knik of vouw de luchtleiding in.	Vervang eventuele luchtleidingen die zijn geweest geknikt.

VEELGESTELDE VRAGEN V. Zal het installeren van luchtbalgen het gewicht van een voertuig verhogen?

Nee. Het toevoegen van luchtveren zal de gewichtsclassificaties (GAWR, GCWR en/of GVWR) van een voertuig niet veranderen. Het overschrijden van de GVWR is gevaarlijk en maakt de garantie ongeldig.

V. Is het nodig om te allen tijde lucht in de luchtveren te houden en hoeveel druk hebben ze nodig?

Voor 7X 57365 standaard, Ultimate en Ultimate Plus, aanbevolen

De minimale luchtdruk is 5 PSI, maar kan veilig worden gebruikt bij nulluchtdruk, onbeladen (onbelast).

V. Is het nodig om een compressorsysteem aan de luchtbalgen toe te voegen?

Nee. De luchtdruk kan met elk type compressor worden aangepast, zolang deze maar voldoende druk kan produceren om de veren te onderhouden. Zelfs een fietsbandenpomp kan gebruikt worden, maar dat is veel werk.

V. Hoe lang moeten luchtveren meegaan?

Als de luchtveren op de juiste manier worden geïnstalleerd en onderhouden, kunnen ze voor onbepaalde tijd meegaan.

V. Zal het optillen van het voertuig op een takel voor onderhoudswerkzaamheden de luchtbalgen beschadigen?

Nee. Het voertuig kan aan een takel worden gehesen voor kortdurende servicewerkzaamheden, zoals banden rotatie of olie verversen. Als het voertuig echter langere tijd op de takel staat, ondersteun dan de as met kriksteunen om de spanning van de luchtveren te halen.

Fabrikant: Shanghaimuxinmuyeyouxiangongsi

Adres: Shuangchenglu 803nong11hao1602A-1609shi, baoshanqu,
Sjanghai 200000 CN.

Geïmporteerd naar AUS: SIHAO PTY LTD. 1 ROKEVA STREETEASTWOOD
NSW 2122 Australië

Geïmporteerd naar de VS: Sanven Technology Ltd. Suite 250, 9166 Anaheim
Place, Rancho Cucamonga, CA 91730



YH CONSULTING LIMITED.
C/O YH Consulting Limited Kantoor 147,
Centurion House, Londen Road,
Staines-upon-Thames, Surrey, TW18 4AX



E-CrossStu GmbH
Mainzer Landstr.69,
60329 Frankfurt am Main.

VEVOR[®]

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

**Technische ondersteuning en e-
garantiecertificaat www.vevor.com/support**

VEVOR[®]

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Teknisk support och e-garanticertifikat www.vevor.com/support

Krockuddeupphängningsatts

MODELL: 7X 57365

Vi fortsätter att vara engagerade i att ge dig verktyg till konkurrenskraftiga priser.

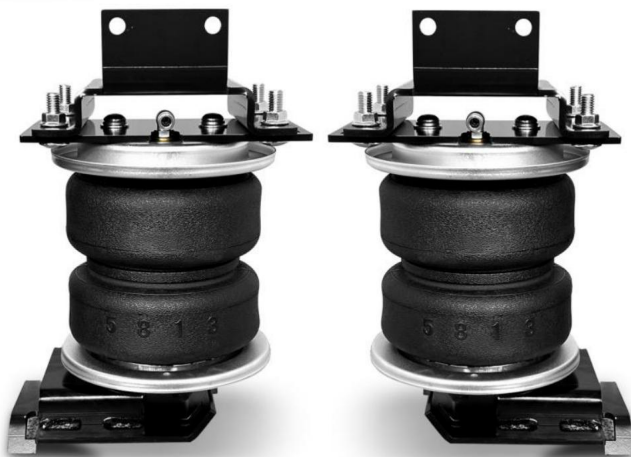
"Spara hälften", "halva priset" eller andra liknande uttryck som används av oss representerar bara en uppskattning av besparingar du kan dra nytta av att köpa vissa verktyg hos oss jämfört med de stora toppmärkena och betyder inte nödvändigtvis att täcka alla kategorier av verktyg som erbjuds av oss. Du påminns vänligen om att noggrant kontrollera när du gör en beställning hos oss om du faktiskt sparar hälften i jämförelse med de främsta stora varumärkena.

VEVOR®

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Krockkuddeupphängningsatts

MODELL: 7X 57365



BEHÖVS HJÄLP? KONTAKTA OSS!

Har du produktfrågor? Behöver du teknisk support? Kontakta oss gärna: **Teknisk support och e-**

garanticertifikat www.vevor.com/support

Detta är den ursprungliga instruktionen, läs alla instruktioner noggrant innan du använder den. VEVOR reserverar sig för en tydlig tolkning av vår användarmanual. Utseendet på produkten är beroende av den produkt du fått. Ursäkta oss att vi inte kommer att informera dig igen om det finns någon teknik eller mjukvaruuppdateringar på vår produkt.

SÄKERHET OCH VARNINGAR

Eftermonteringssetsen du köpte är ett uppblåsningssystem med en ventil.

Vänligen vidta säkerhetsåtgärder i enlighet med detta under installationen.

Monteringsanvisningen är baserad på vänster sida eller baserad på förarsidan

av fordonet, och strukturen på höger sida kan referera till samma metod på

vänster sida.

Observera att luftfjädern kommer att böjas och expandera under arbetsförhållanden.

Se till att det finns tillräckligt med utrymme för att den ska fungera korrekt och undvik friktion mellan luftfjädern och andra chassidelar.

VIKTIGT SÄKERHETSMEDDELANDE

Installationen av denna sats förändrar inte fordonets bruttovikt (GVWR) eller nyttolasten för fordonet.

Kontrollera fordonets instruktionsbok och överskrid inte den maxlast som anges för detta fordon.

Bruttovikt klassificering: Den högsta tillåtna vikten för det fullastade fordonet (inklusive passagerare och last). Detta nummer – tillsammans med andra viktgränser, såväl som däck-, fälgstorlek och lufttrycksdata – visas på fordonets certifikat för säkerhetsöverensstämmelse.

Nyttolast: Den kombinerade, högsta tillåtna vikten av last och passagerare som lastbilen är konstruerad för att bära. Nyttolasten är GVWR minus den grundläggande tjänstevikten.

NOTATIONSFÖRKLARING

Farobeteckningar förekommer på olika platser i denna publikation. Information som markeras med en av dessa beteckningar måste följas för att minimera risken för personskada eller eventuell felaktig installation som kan göra fordonet osäkert. Anteckningar används för att framhäva områden av procedurmässig betydelse och ge användbara förslag. Följande definitioner förklarar användningen av dessa beteckningar som de visas i den här guiden.



INDIKERAR OMEDELBARA RISKER SOM KOMMER ATT RESULTAT
VID ALLVARLIG PERSONSKADA ELLER DÖDSFALL.



INDIKERAR RISKER ELLER OSÄKRA PRAXIS SOM
KAN RESULTERA I ALLVARLIGA PERSONSKADA ELLER
DÖD.



INDIKERAR RISKER ELLER OSÄKRA PRAXIS SOM
KAN RESULTERA I SKADA PÅ MASKINEN ELLER
LINDRE PERSONSKADA.

PARAMETERLISTA

Modell	standard
Anpassade modeller	2011-2018 Dodge Ram 1500 2019-2021 Dodge Ram 1500 Classic
nominell belastning (lbs)	59000
Använd trycketypsij	5-100

PARTS LIST

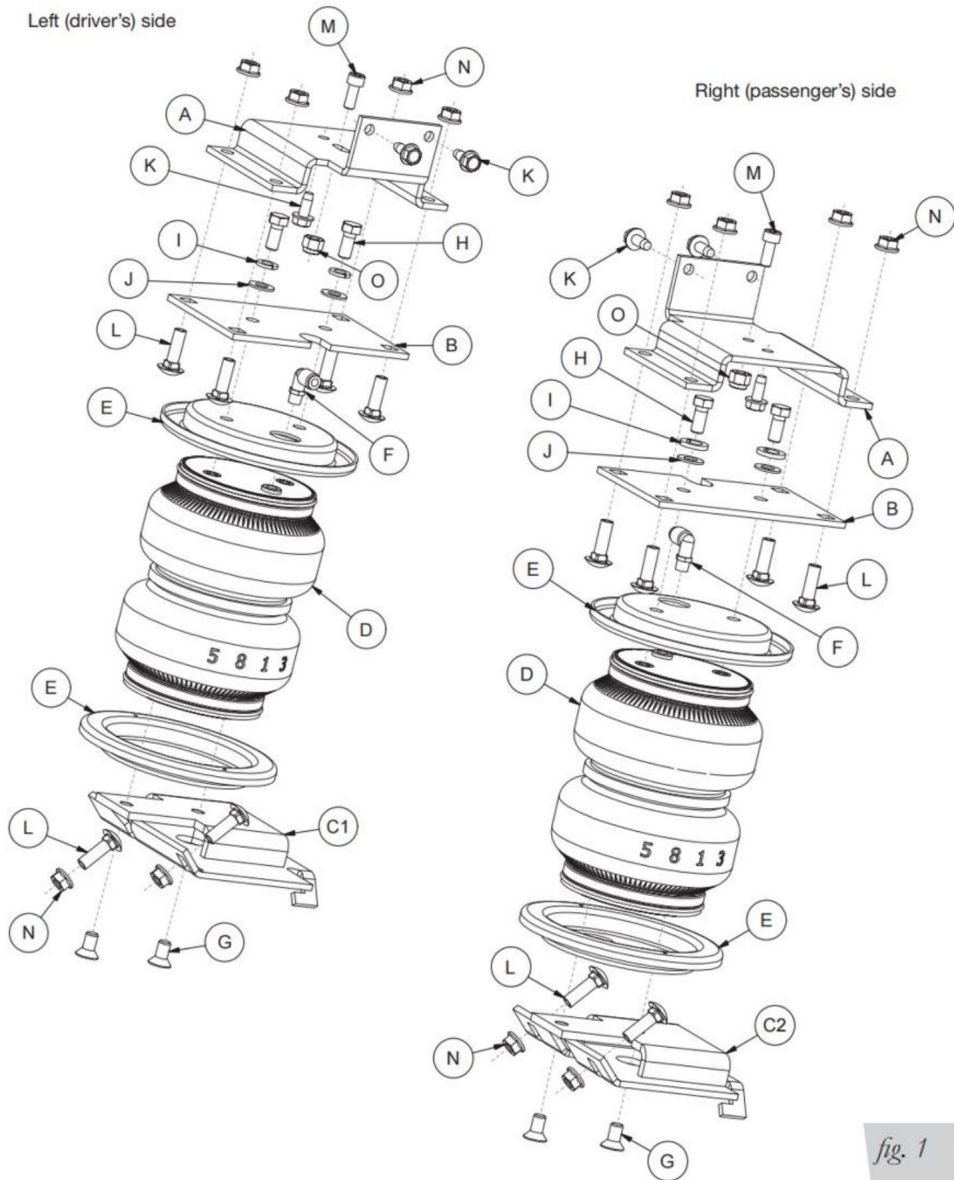
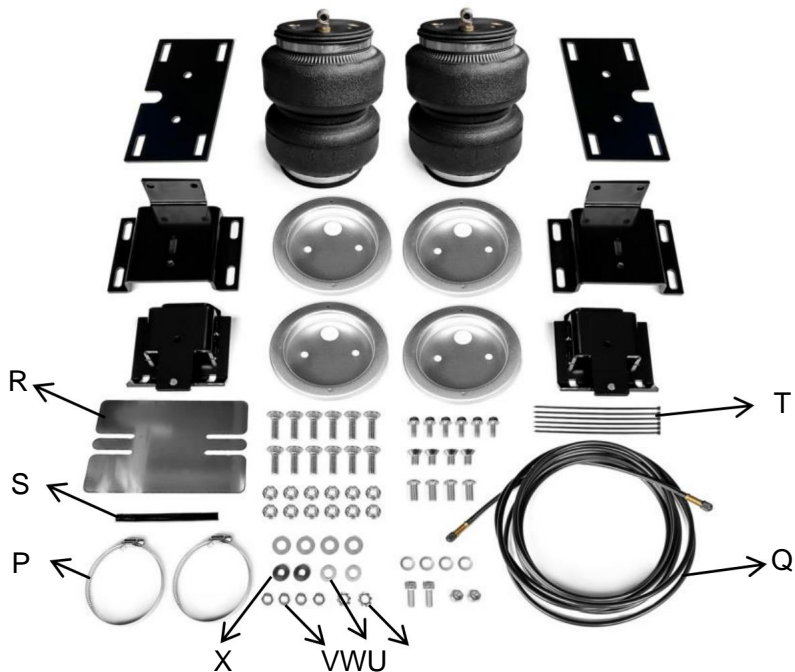


fig. 1



ARTIKEL	BESKRIVNING	ANTAL	ARTIKEL	BESKRIVNING	ANTAL
	Ett ramfäste	2	H	Sexkantsbult 3/8"-24 x 7/8"	4
B	Luftfjäderfäste	2	.	3/8" Låsbricka	4
C1 LH	nedre fäste	1	J	3/8" platt bricka	4
C2 RH	nedre fäste	1	K	5/16"-18 x 3/4" Självgängande skruv	6
D	Luftfjäder	2	L	3/8"-16 x 1,25" Vagnsbult	12
OCH	Rullplåt (förzinkad)	4	M	M8-1,25 x 20 mm Insexskruv	2

F	Tryck för att ansluta (PTC) passning	2	N	3/8"-16 Tandlås nöt	12
G	Platt skruv 3/8"-24 x 3/4"	4	O M8-	1,25 Nylonmutter	2

*
visas inte i installationsdiagrammet

BESKRIVNING	ANTAL
Standard och metriska skiftnycklar eller lådnycklar	UPPSÄTTNING
Skiftnyckel	1
Ratchet	1
Standard och metriska, vanliga och djupa brunnsuttag	UPPSÄTTNING
1/4" och 5/16" borrar (mycket vassa)	2
Kraftig bormaskin	1
Momentnyckel	1
4" slipmaskin eller metallskärverktyg	1
Standard och metriska insexnyckelnycklar	1
Slangskärare, rakblad eller vass kniv	1
Lyft- eller golvdomkrafter	1
Säkerhetsställ	2
Säkerhetsglasögon	1
Svart färg eller underlack	1
Luftkompressor eller tryckluftskälla	1
Sprayflaska med diskmedel/vattenlösning	1

INSTALLATION INSTRUCTIONS

Installation av 7X 57365-serien

KOMMA IGÅNG

För att montera de övre ramfästena (A) är det nödvändigt att ta bort spiralfjädrarna enligt följande: 1. Lyft upp fordonet och stöd ramen med domkrafter. Lämna tillräckligt med utrymme för att sänka axeln tillräckligt lågt för att ta bort spiralfjädrarna (fig. 2). Ta bort bakhjul.

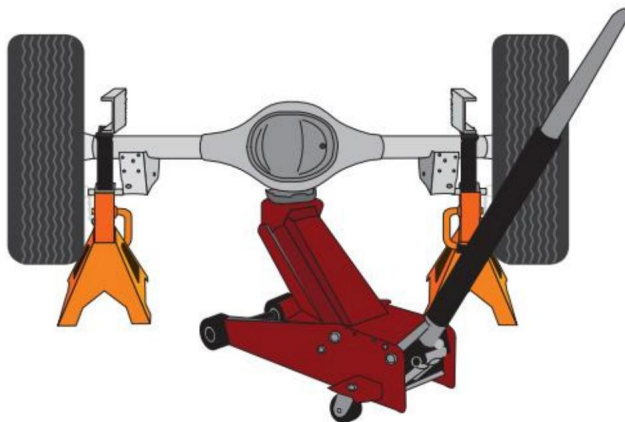


fig. 2

2. Markera botten på de högra och vänstra spiralfjädrarna och nedre fjäderfästena med krita eller en färgmarkör för att säkerställa att fjädern sätts tillbaka på samma sätt som den togs bort (fig. 3).



fig. 3

3. Ta bort de båda nedre stötbultarna och sänk långsamt axeln tills fjädrarna kan tas bort.

OBS: Sänk axeln försiktigt och undvik att belasta de flexibla bromsledningarna.

4. Ta bort båda stötfångarna från båda sidor (fig. 4).

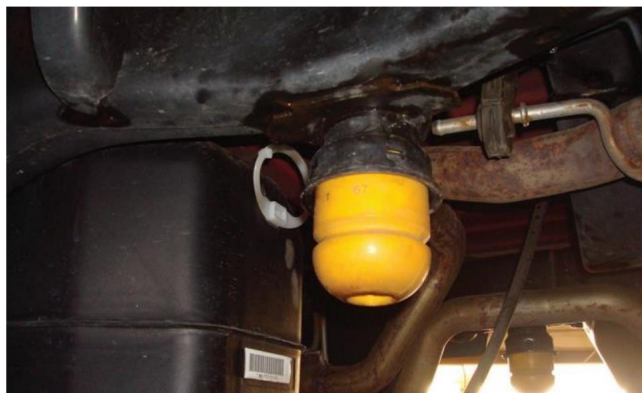


fig. 4

5. Slipa av svetsarna från stötfångarskålarna som fäster dem på fästet för stötfångarens ram (Fig. 5).

Ta bort och kassera från båda sidor av fordonet.



fig. 5

6. Slipa de återstående svetsarna jämnt med ramen (fig. 6). Spraya ramen med färg eller underlack för att täcka den kala ytan efter slipning (fig. 7).



fig. 6



fig. 7

7. Montera insexhuvudet M8-bult (M) i ramfästet (A) spåret närmast flänsen på fästet (fig. 8). Lock med nylonlåsmuttern (O) enligt bilden (fig. 9).

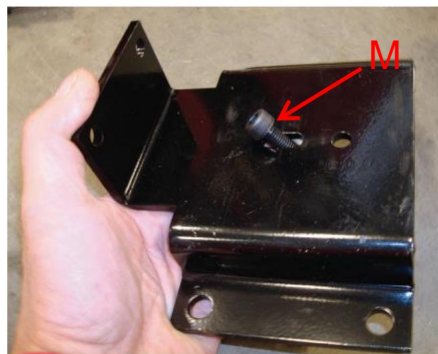


fig. 8

Bulthuvudet pekar i samma riktning som flänsen på fästet.



fig. 9

8. Lämna insexhuvudet M8 bult (M) lös vid denna tidpunkt.

9. Sätt in ramfästet (med hylsbulten i) på ramen, med flänsen uppåt. Sätt in hylsbulten i det befintliga hålet i ramen som var under stötfångaren (fig. 10).



fig. 10

10. Fästet ska sitta jämnt med botten av ramen. Om det finns någon överbliven svets som håller konsolen från ramen, ta bort och slipa ner så att konsolen är jämn.

11. Med insexbulten i hålet, tryck flänsen mot sidan av ramen (Fig. 11) och markera det befintliga hålet under ramen med en färgmarkör (Fig. 12).



fig. 11

OBS: Om möjligt, med fästet på plats, använd en 21/64 (eller närmast) centreringsstans för att passa in i hålet och centrera ramen för en exakt mitten av hål.



fig. 12

12. Centrera ramen och borra ett 1/4" hål (Fig. 13). Sätt in en 5/16" självgående skruv (K) i hålet, se till att den är rak, och dra åt den tillräckligt för att bilda de gängor som behövs för att sätta skruven (Fig. 13). Ta bort skruven när gängorna har bildats.

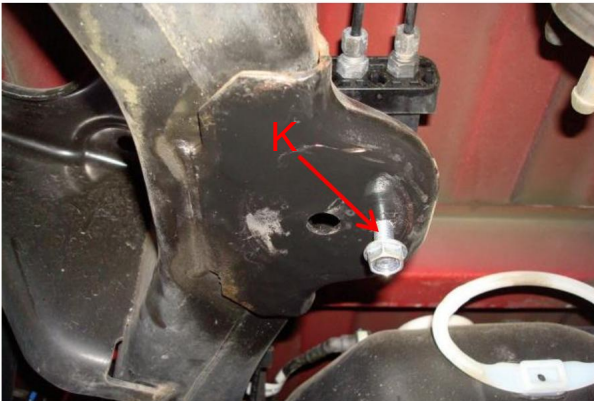


fig. 13

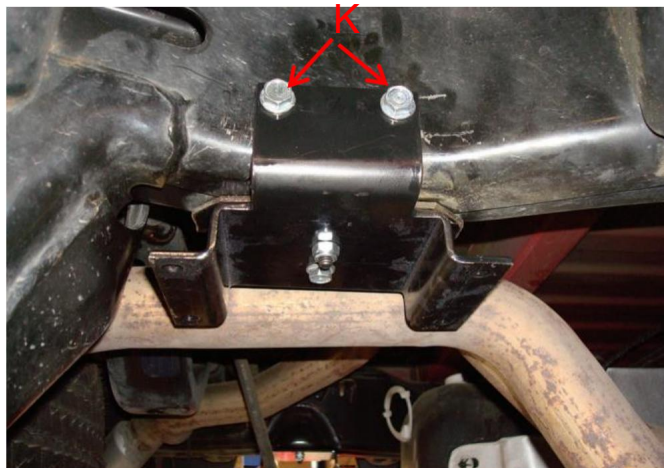
13. Sätt tillbaka fästet på ramen och skruva fast med den självgående skruven som tidigare satts in i ramen. Dra åt skruven och se till att brickhuvuddelen av skruven är platt mot fästet och dra åt till 15 lb.-ft. (20Nm).

14. Se till att fästet är plant mot botten av ramen, centrera stansen och borra genom ramen med en 1/4" borrar med hjälp av hålen på sidan av flänsen som en guide (Fig. 14).



fig. 14

15. Sätt i ytterligare två självgående skruvar (K) på sidan, se till att bultens plana huvuddel ligger i nivå med fästet och dra åt till 15 lb.ft. (20Nm) (Fig. 15). Upprepa för andra sidan. Förarsidan



fästet visas
monterad på plats
och redo för
luftfjädermonteringen.

fig. 15

16. När ramfästena har monterats på båda sidor kan lagerupphängningen sättas ihop igen.

17. Sätt tillbaka spiralfjädrarna på plats med hjälp av indexmarkeringarna från föregående steg och höj axeln uppåt och se till att fjädern indexerar in i de övre och nedre fjäderplatserna korrekt.

18. Sätt tillbaka hjulen och sänk fordonet så att hjulen vilar på marken.

Dra åt muttrarna enligt tillverkarens vridmomentspecifikationer.

19. Sätt tillbaka de nedre stötbultarna på axeln och dra åt till 135 Nm (100 lb.-ft.).

MONTERING AV LUFTFJÄDERNA 1. Sätt en

rullplatta (E) på luftfjädern (D).

OBS: Den rundade kanten på rullplattan (E) kommer att vara mot luftfjädern, så att luftfjädern sitter inuti båda rullplattorna.

2. Montera svivelkopplingen (F) i toppen av luftfjädern fingertätt plus 1 1/2 varv. Det rekommenderas att luftmunstycket (F) lindas med PTFE-TEJP under monteringen. (Fig. 16).



fig. 16

3. Sätt i fyra vagnsbultar (L) i det övre luftfjäderfästet (B) och sätt in det övre fästet på luftfjäderenheten (Fig. 17).

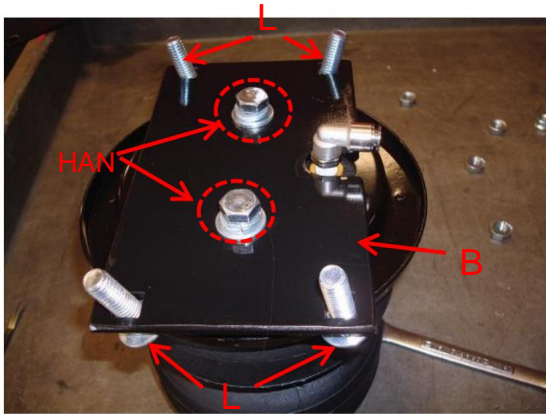


fig. 17

4. Fäst det övre luftfjäderfästet med två 3/8" sexkantsbultar (H), två låsbrickor (I) och två plana brickor (J). Vridmoment till högst 20 lb.-ft. Upprepa för motsatt sida. Figur 18 visar båda övre enheterna.



fig. 18

5. Vänd luftfjäderenheterna upp och ner och placera en rullplatta (E) över luftfjädern (samma som i steg ett).
6. Placera luftfjäderenheterna så att beslagen är utombordare och borta från varandra (Fig. 19).



fig. 19

OBS: De färdiga monteringarna kommer att vara vänster- och högerhandsspecifika, och beslagen som finns på toppen av luftfjädrarna ska vara vända mot utsidan (däcksidan) av fordonet när de är på plats.

7. Sätt det vänstra nedre fästet (C1) på den vänstra sidoenheten och fäst med två 3/8" plattschruvar (G). Montera den andra luftfjädern med det nedre fästet på höger sida (C2). Vridmoment till högst 20 lb.-ft. (27Nm) (Fig. 19). Figur 20 visar de färdiga monteringarna.

Vänster (förar) sida montering med undre fäste (C1).



Höger (passagerares) sida montering med undre fäste (C2).

INSTALLATION AV ENHETERNA 1. För in en 3/8" vagnbult (L) i öppningen på framsidan av förarsidan som visas (Fig. 21).

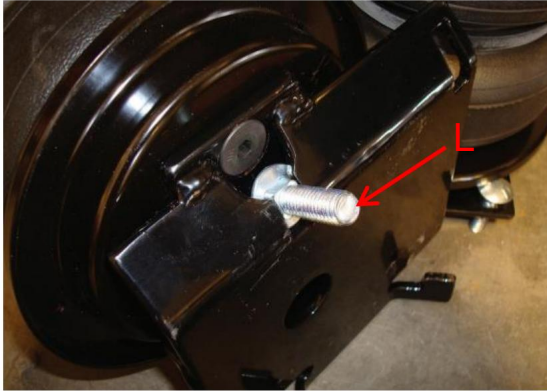


fig. 21

2. Släpp axeln igen för att få spelrum att sätta de två enheterna på plats på axeln.
3. Sätt den vänstra (förarsidan) monteringen på plats med vagnsbulten kvar i skåran (tidigare installerad). Sätt på plats på axeln och se till att baksidan av fästet är "hakad" under stötfångarens stötplatta. Skjut enheten framåt samtidigt som du riktar in vagnsbulten med det befintliga hålet i den främre delen av den nedre stötfångarens stötplatta (fig. 22 och 23). Koppla vagnsbulten med en 3/8" tandad låsmutter (N), men låt den vara lös vid det här laget.



fig. 22



fig. 23

4. Sätt i ytterligare en 3/8" vagnbult (L) genom det återstående hålet på framsidan av fästet (Fig. 24).



fig. 24

5. Det kommer att vara nödvändigt att använda en hylsa med förlängning för att nå de inre gängorna på vagnbulten som tidigare satts på plats (fig. 25). Det kan vara bra att dra ut vagnsbulten något så att den kan vinklas tillräckligt för att komma igång med tråd.



Använd öppningen i den nedre kontrollarm fäste för förlängning för att passa genom medan muttern på bulten.

fig. 25
träning av

6. Sätt den högra (passagerarsidans) sida på plats på samma sätt, indexera det nedre fästet med flikarna under stötfångarens stötplatta och, med undantag för att använda spåret för vagnbulten i det nedre fästet, installera vagnbultar på samma sätt. Dra åt båda sidorna av det nedre fästet jämnt till 31 lb.-ft. (42Nm), se till att flikarna fortfarande är indexerade under stötfångarens stötplåt. Figuren 26 och 27 visar enheterna bultade på plats.

OBS: Beslag ska sitta på utsidan (däcksidan) av enheterna.

Vänster (förar) sida montering



fig. 26

Höger (passagerar) sida montering



fig. 27

7. Lyft axeln uppåt samtidigt som du riktar in luftfjäders monteringsplattas vagnbultar med hålen för ramens monteringsfäste. Koppla alla vagnsbultar, en gång på plats, med 3/8" tandade låsmuttrar (N) och dra åt alla installerade muttrar till 31 lb.-ft. (42Nm) (Fig. 28).

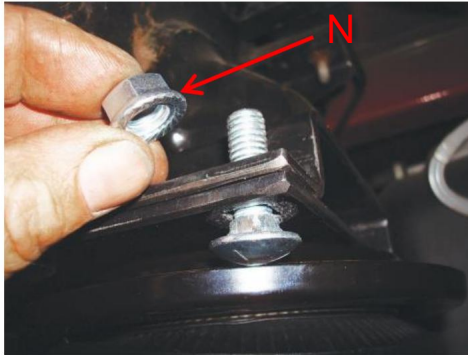


fig. 28

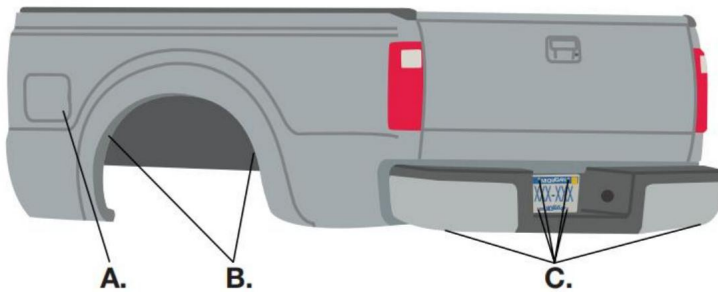
8. Vänster (förarsidan) visas med enheten fastskruvad till ramfästet (Fig. 29).



fig. 29

Installation av Air Lines

Luftledningar leds från luftfjädrarna till Schrader-ventilerna. 7X 57365-seriens luftledningar finns i två stilar: nylon och flätat rostfritt stål. Börja med att välja placeringar för Schrader-ventilerna och borra ett 5/16" hål vid behov (fig. 30).



A. Invändigt bränsle tankpåfyllningsdörr

C. Nummerskylt eller

B. Inside bak hjulhus bak

stötfångarområdet

För LoadLifter Ultimate Plus-kit, den rekommenderade platsen för Schrader-ventilerna är det bakre stötfångarområdet eller registreringsskylten.



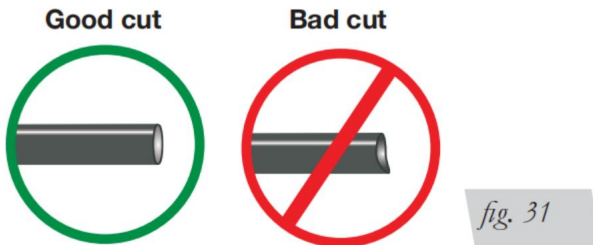
CAUTION

HÅLL MINST 6" AVSTÄLLNING MELLAN ALLA
LUFTLEDNINGAR OCH AVGASSYSTEMET. UNDVIKA

SKARPA böjar och kanter.

INSTALLERA NYLON AIR LINES

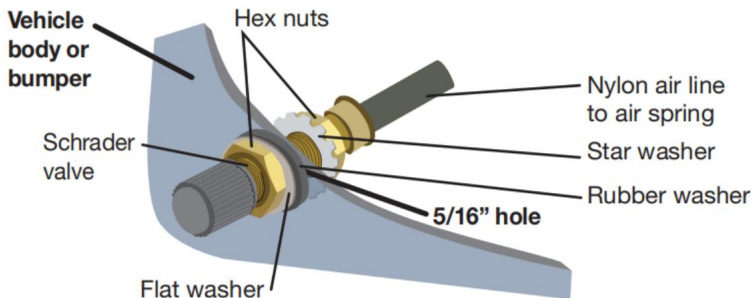
1. Skär luftledningen på mitten. Gör rena, fyrkantiga snitt med ett rakblad eller slangklippare (bild 31).
Använd inte sax eller trådklippare.



2. Använd dragkedjor för att fästa luftledningen vid fasta punkter längs chassit. Nyp inte eller knäck inte luftledningen. Minsta böjradie för luftledningen är 1". Lämna minst 2"

av slack i luftledningen för att tillåta alla rörelser som kan dra på luftledningen.

3. Installera Schrader-ventilen på den valda platsen (fig. 32).



INSTALLERA FLÄTADE LUFTLEDNINGAR AV ROSTFRITT STÅL



CAUTION

HÅLL LUFTLEDNINGEN BORTA FRÅN BRÄNSLELEDNINGEN, BROMSLINJER OCH ELEKTRISKA KABLAR.

1. Använd dragkedjor för att fästa luftledningen till fasta punkter längs chassit var 6:e till 8:e tum. Lämna minst 2" slack för att tillåta alla rörelser som kan dra på luftledningen.
2. Dra åt luftledningens sexkantsmutter med fingrarna och använd sedan 2 skiftnycklar för att vrida ytterligare 1 platt (1/6 av ett helt varv). Dra inte åt för hårt (fig. 33 eller 34). Det enklaste sättet att dra åt beslaget är från fordonet. Installera Schrader-ventilen i den valda plats.
3. Rulla och säkra eventuell överflödlig luftledning i ett område där den inte kan skadas. Den flätade luftledningen i rostfritt stål kan inte trimmas.

Air Line Setup Without Compressor System

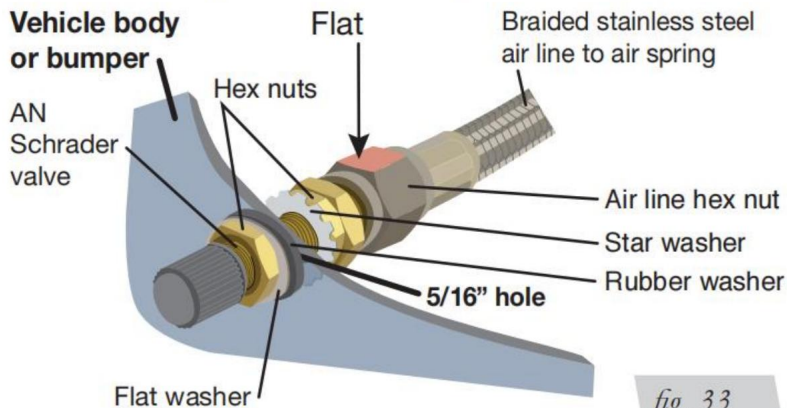


fig. 33

Air Line Setup for Compressor Integration

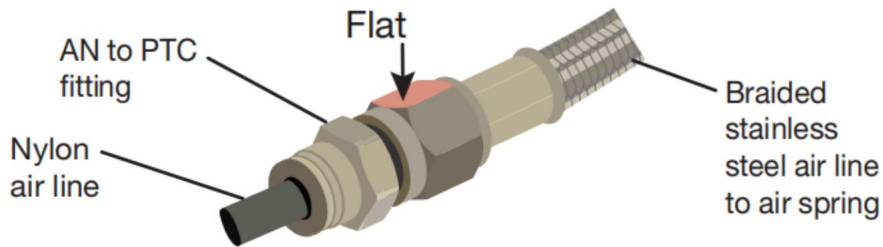


fig. 34

INSTALLATION AV VÄRMESKÖLD

1. Fäst metallvärmeskölden på avgasröret där det är närmast luftfjädern. Skjut luftledningens termiska hylsa över luftledningen och placera den där luftledningen är närmast utblåset (fig. 35)

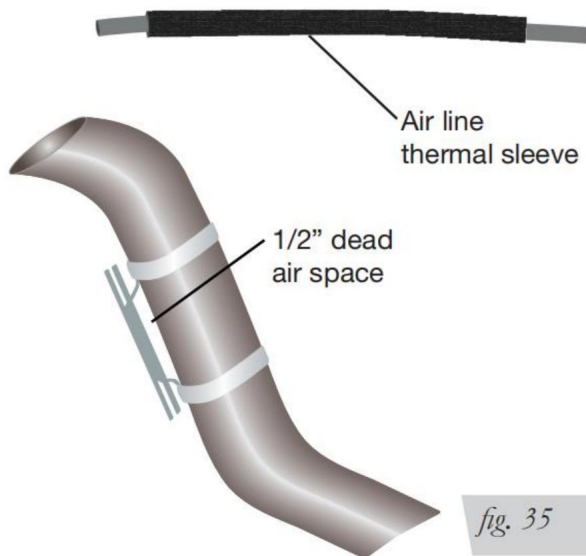


fig. 35

Färdiga installationsfoton

1. Vy bakifrån av den vänstra (förarens) sidan (Fig. 36).



fig. 36

2. Vy bakifrån av höger sida (passagerarens sida) (Fig. 37).



fig. 37

BEFORE OPERATING

KONTROLLERA FÖR LÄCKOR

1. Blås upp luftfjädern till 30 PSI.
2. Spraya alla anslutningar och uppblåsningsventilerna med en lösning av 1/5 flytande diskmedel och 4/5 vatten. Spotläckage lätt genom att leta efter bubblor i tvålvattnet.
3. Efter testet, töm fjädrarna till det lägsta tryck som krävs för att återställa systemet till normal körhöjd. Töm inte luften till lägre än 5 PSI.

4. Kontrollera lufttrycket igen efter 24 timmar. En förlust på 2-4 PSI efter den första installationen är normalt. Testa igen för läckor om förlusten är mer än 5 PSI.

ÅTGÄRDER LÄCKOR

1. Om det finns ett problem med vridbeslaget: a. Kontrollera

luftledningens anslutning genom att tömma fjädern och ta bort ledningen genom att dra kragen mot kopplingen och dra ordentligt i luftledningen. Klipp av 1" från änden av luftledningen. Se till att snittet är rent och fyrkantigt (se Fig. 31). Sätt tillbaka luftledningen i tryck-för-anslutningskopplingen. b. Kontrollera den gängade anslutningen genom att dra åt svivelbeslaget ytterligare ett halvt varv. Om det fortfarande läcker, töm luftfjädern, ta bort kopplingen och täck gängorna igen med gängtätningssmedel. Återmontera för hand och dra åt så mycket som möjligt och använd sedan en skiftnyckel i ytterligare två varv.

2. Om det finns ett problem med uppblåsningsventilen:

a. Kontrollera ventilkärnan genom att dra åt den med ett ventilkärnverktyg. b.

Kontrollera luftledningen genom att ta bort luftledningen från den hullingförsedda kopplingen. Klipp av luftledningen några centimeter framför kopplingen och använd en tång eller skruvstäd för att dra/vrida av luftledningen från beslaget.



Skär INTE AV LUFTLEDNINGEN HELT SOM

DETTA KOMMER VANLIGT att SNÄCKA HYLLING OCH GÖRA
PASSATIONEN ANVÅNDBAR.

BEFORE OPERATING

Spelrumstest — Blås upp luftfjädrarna till 75-90 PSI och se till att det finns minst 1/2" spelrum från allt som kan skava mot varje hylsa. Var säker på att kontrollera däck, bromsar, ram, stötdämpare och bromskablar.

Läckagetest före vägtest — Blås upp luftfjädrarna till 75-90 PSI och kontrollera alla anslutningar för läckor. Alla läckor måste elimineras innan fordonet är på väg testat.

Värmetest — Se till att det finns tillräckligt med avstånd från värmekällor, minst 6" för luftfjädrar och luftledningar. Om en värmesköld ingick i satsen, installera den.

Fästelementstest — Kontrollera om alla bultar för korrekt vridmoment.

Vägprov — Fordonet bör vägprovast efter föregående prov. Blås upp fjädrarna till rekommenderat drivtryck. Kör fordonet 10 miles och kontrollera igen efter spelrum, lösa fästen och luftläckor.

Bruksanvisning — Om den är professionellt installerad bör installatören gå igenom bruksanvisningen med ägaren. Se till att förse ägaren med alla papper som följde med satsen.

POST-INSTALLATION CHECKLIST

Läckagetest över natten — Kontrollera lufttrycket igen efter att fordonet har använts i 24 timmar. Om trycket har sjunkit mer än 5 PSI, så finns det en läcka som måste åtgärdas. Antingen åtgärda läckan själv eller återvänd till installatören för service.

Luftryckskrav — Det är viktigt att förstå luftryckskraven för luftfjädersystemet. Oavsett belastning bör luftrycket alltid justeras för att bibehålla tillräcklig körhöjd hela tiden under körning.

Trettiodagars eller 500 mils test — Kontrollera luftfjädersystemet igen efter 30 dagar eller 500 mil, beroende på vad som kommer först. Om någon del visar tecken på skavning eller nötning, ska källan identifieras och flyttas om möjligt. Om det inte går att flytta orsaken till nötningen kan luftfjädern behöva monteras om. Om den är professionellt installerad bör installatören rådfrågas. Kontrollera att alla fästelement är åtdragna.

PRODUCT USE, MAINTENANCE AND SERVICING

Minimum Recommended Pressure

5 PSI

Maximum Air Pressure

100 PSI

RIKTLINJER FÖR UNDERHÅLL

OBS: Genom att följa stegen nedan kommer fordonsägare att få den längsta livslängden och bästa resultat från sina luftfjädrar.

1. Kontrollera lufttrycket varje vecka.
2. Håll alltid normal körhöjd. Blås aldrig upp över 100 PSI.
3. Om systemet utvecklar en luftläcka, använd en tvålvattenlösning (1/5 flytande diskmedel och 4/5 vatten) för att kontrollera alla luftledningsanslutningar och uppblåsningsventilens kärna innan luftfjädern töms och tas bort.



CAUTION

FÖR SÄKERHET OCH FÖR ATT FÖRHINDRA MÖJLIG SKADA
TILL FORDONET, ÖVERSKRIVA INTE MAXIMAL BRUTTO

FORDONS VIKTKLASSNING (GVWR), SOM ANGIVS AV FORDON
TILLVERKARE. TROTS LUFTFJÄDRARNA ÄR KLASSADE TILL A
MAXIMALT INFLATIONSTRYCK PÅ 100 PSI, LUFTRYCKET
FAKTISKT BEHOVS ÄR BEROENDE AV LAST OCH GVWR.

4. Lastade fordon kräver minst 25 PSI. Med "lastat fordon" avses ett fordon med tung last, ett släp eller båda. Överskrid aldrig GVWR, oavsett luftfjäder, lufttryck eller annan belastningshjälp. Fjädrarna i detta kit kommer att stödja cirka 40 pund belastning (kombinerat på båda fjädrarna) för varje 1 PSI tryck. Det erforderliga lufttrycket kommer att variera beroende på originalupphängningens tillstånd. Att köra fordonet under det lägsta luftfjädertrycket upphäver garantin.

5. När du ökar lasten, justera alltid lufttrycket för att bibehålla normal körhöjd.

Öka eller minska trycket från systemet efter behov för att uppnå normal körhöjd för optimal körning och hantering. Kom ihåg att laster som bärs bakom axeln (inklusive tunglast) kräver mer utjämningskraft (tryck) än de som bärs direkt över axeln.

6. Tillsätt alltid luft till fjädrarna i små mängder, kontrollera trycket ofta.
7. Om det skulle bli nödvändigt att höja fordonet i ramen, se till att systemet är på lägsta tryck (5 PSI) för att minska spänningen på fjädrings-/bromskomponenterna. Användning av nivelleringsystem ombord kräver inte tömning eller frånkoppling.
8. Kontrollera regelbundet att luftfjäderssystemets fästelement är åtdragna. Kontrollera också luftfjädrarna för tecken på skavning. Justera om det behövs.
9. Spray ibland luftfjädrarna med en trädgårdsslang för att ta bort lera, sand, grus eller annat skräp.

INSTÄLLNING AV LUFTRYCKET

Tryckbestämning handlar om tre saker - ett jämnt fordon, åkkomfort och stabilitet.

1. Nivå fordon

Om fordonets strålkastare lyser in i träden eller fordonet lutar åt ena sidan, är det inte plant (bild 38). Höj lufttrycket för att åtgärda något av dessa problem och jämna ut fordonet.

2. Åkkomfort

Om fordonet har en tuff eller hård körning kan det bero på antingen för högt tryck eller inte tillräckligt (fig. 39). Prova olika tryck för att avgöra det bästa åkkomfort.

3. Stabilitet

Stabilitet översätts till säkerhet och bör vara prioritet, vilket innebär att föraren kan behöva offra en perfekt jämn och bekväm körning. Stabilitetsproblem inkluderar rollkontroll, studs, dyk under bromsning och svampighet (Fig. 40). Att lösa dessa problem kräver vanligtvis en ökning av trycket.



Bad headlight aim

fig. 38



Rough ride

fig. 39



Sway and
body roll

fig. 40

RIKTLINJER FÖR ATT TILLFÖRA LUFT 1. Börja

med fordonsnivån eller något över.

2. Vid tveksamhet, tillsätt alltid luft.

3. Om fronten på fordonet dyker under bromsning, öka trycket i fronten
krockkuddar, om sådana finns.

4. Om det någonsin misstänks att krockkuddarna har nått botten, öka
tryck (fig. 41).

5. Justera trycket upp och ner för att hitta den bästa åkturen.

6. Om fordonet gungar och rullar, justera lufttrycket för att minska rörelsen.

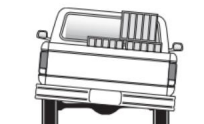
7. Det kan vara nödvändigt att upprätthålla olika tryck på varje sida av fordonet.

8. Laster som vatten, bränsle och apparater gör att fordonet blir tyngre
på ena sidan (bild 42). Så mycket som en skillnad på 50 PSI är inte ovanligt.

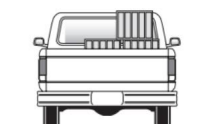


Bottoming out

fig. 41



Unlevel



Level

fig. 42

TROUBLESHOOTING GUIDE

PROBLEM	ORSAK	LÖSNING
Systemet kommer inte att hålla trycket över natten.	Felaktigt installerad luftledning, luftlinje har hål eller sprickor.	Läckteta luftledningsanslutningarna, den gängade anslutningen i luftfjäder och alla beslag i styrsystemet.
Luftfjäder eller luftledning läcka.	Montering av tätning eller luftlinje är äventyras.	Kontrollera att luftledningarna är sitter i kontakter. Inspektera beslag med tvålvatten. Trimma slangen eller tätta igen kopplingen. Se till att linjerna skärs rakt.
Hörn höjs inte eller luftläckage utvecklas.	Leta efter en kink eller vik in luftledningen.	Byt ut någon luftledning som har varit knäckt.

VANLIGA FRÅGOR F. Kommer installation av

luftfjädrar att öka fordonets viktklassificering?

Nej. Att lägga till luftfjädrar kommer inte att ändra viktklassificeringarna (GAWR, GCWR och/eller GVWR) för ett fordon. Att överskrida GVWR är farligt och gör garantin ogiltig.

F. Är det nödvändigt att hålla luft i luftfjädrarna hela tiden och hur mycket tryck kommer de att behöva?

För 7X 57365 standard, Ultimate och Ultimate Plus rekommenderas

lägsta luftrycket är 5 PSI, men det kan säkert köras med noll luftryck olastat (ingen belastning).

F. Är det nödvändigt att lägga till ett kompressorsystem till luftfjädrarna?

Nej. Luftrycket kan justeras med vilken typ av kompressor som helst så länge den kan producera tillräckligt tryck för att serva fjädrarna. Även en cykeldäckspump kan användas, men det är mycket jobb.

F. Hur länge ska luftfjädrar hålla?

Om luftfjädrarna är korrekt installerade och underhållna kan de hålla på obestämd tid.

F. Kommer luftfjädrarna att skadas av att lyfta fordonet på en hiss för servicearbete?

Nej. Fordonet kan lyftas på en lyftanordning för kortvariga servicearbeten som däck rotation eller oljebyten. Men om fordonet kommer att vara på lyften under en längre tid, stödja axeln med domkrafter för att ta bort spänningen från luftfjädrarna.

Tillverkare: Shanghaimuxinmuyeyouxiangongsi

Adress: Shuangchenglu 803nong11hao1602A-1609shi, baoshanqu,
Shanghai 200000 CN.

Importerad till AUS: SIHAO PTY LTD. 1 ROKEVA STREETEASTWOOD
NSW 2122 Australien

Importerad till USA: Sanven Technology Ltd. Suite 250, 9166 Anaheim Place,
Rancho Cucamonga, CA 91730



YH CONSULTING LIMITED.

C/O YH Consulting Limited Office 147,
Centurion House, London Road,
Staines-upon-Thames, Surrey, TW18 4AX



E-CrossStu GmbH

Mainzer Landstr.69,
60329 Frankfurt am Main.

VEVOR®

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Teknisk support och e-garanticertifikat

www.vevor.com/support