

Mechanizm kierowniczy JRP1160, JRP219, JRP289, JRP739

Jeżeli po wymianie jednej z wyżej wymienionych przekładni kierowniczych i ustawieniu geometrii przedniej i tylnej osi pojazdu koła kierownicy przy ustawieniu kół na wprost byłyby skrócone bardziej niż 45°, wówczas można to skorygować tylko stosując następującą procedurę.

Uwaga: Proszę nie próbować korygowania ustawienia na wprost poprzez drażki kierownicze. Może to prowadzić do awarii układu kierowniczego!



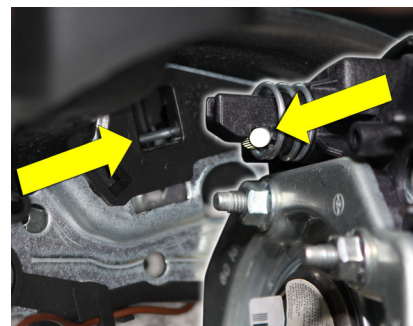
Wskazówka: Wszystkie opisane prace mogą być wykonywane tylko przez przeszkolony personel specjalistyczny w sposób zgodny z wytycznymi oraz przepisami bezpieczeństwa producenta pojazdu! Prace przy poduszce powietrznej mogą być wykonywane tylko przez osoby, które dodatkowo posiadają uprawnienia zgodne z przepisami dotyczącymi materiałów wybuchowych (certyfikat w zakresie poduszek powietrznych)! Instrukcje naprawcze producenta pojazdu oraz odpowiedni sprzęt testowy powinny być do dyspozycji podczas wykonywania prac. Rysunki w niniejszej instrukcji mają charakter przykładowy i służą lepszemu zrozumieniu. Kolejność kroków roboczych może być różna w zależności od typu pojazdu. Zastrzega się prawa zmian technicznych. W przypadku nieprawidłowej obsługi się lub złego montażu TRW w żadnym wypadku nie ponosi odpowiedzialności!

Sposób postępowania:

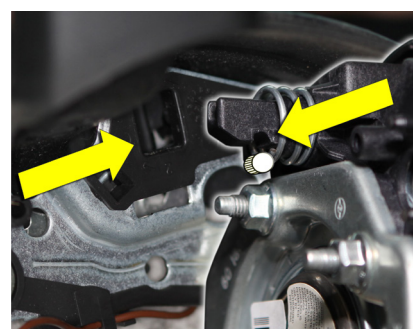
1. Niezależnie od położenia koła kierownicy ustawić koła w położeniu na wprost.
2. Dokonać regulacji geometrii przedniej i tylnej osi zgodnie z informacjami producenta pojazdu.
3. Odłączyć akumulator pojazdu.
Upewnić się, że są dostępne ewentualnie potrzebne informacje, np. kod radiowy.
4. Koło kierownicy obrócić w danym wypadku o 90° w lewo i w prawo, aby odblokować klamry ustalające poduszkę powietrzną, jak to pokazano na rys. 1 i rys. 2.
5. Ostrożnie opuścić moduł poduszki powietrznej, odblokować wtyczkę i wyciągnąć ją (rys.3) Zabrać moduł poduszki powietrznej.
Uwaga: Moduł poduszki powietrznej odłożyć poza pojazdem stroną wtyczki skierowaną do dołu na czystym, antystatycznym podłożu!
6. Niezależnie od położenia koła kierownicy ustawić koła w położeniu na wprost.



rys.1



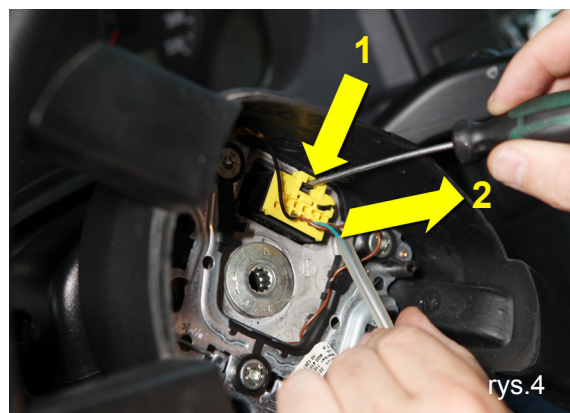
rys.2



rys.3



7. Odblokować zabezpieczenie wtyczki bębna stykowego (1 - rys.4) i wyciągnąć wtyczkę (2 - rys.4).
8. Poluzować śrubę mocującą koła kierownicy (rys.5) i usunąć ją. Ostrożnie zdjąć koło kierownicy.
9. Wyciągnąć bęben stykowy (1 - rys.6), obrócić w położenie jazdy na wprost (cokół wtyczki do góry) (2 - rys.6) i nałożyć (3 - rys.6)
10. Nałożyć prosto koło kierownicy. Dociągnąć nową nakrętkę mocującą (rys.7), stosując zalecany przez producenta pojazdu moment obrotowy.



rys.4

Ponownie skompletować pojazd:

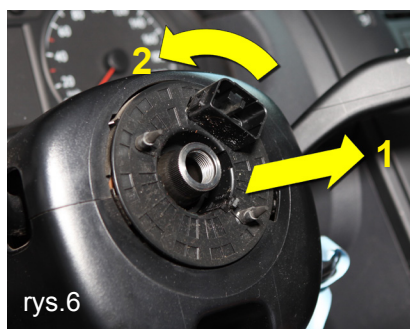
- Podłączyć wtyczkę bębna stykowego
 - Podłączyć kable poduszki powietrznej
 - Przyłożyć moduł poduszki powietrznej do koła kierownicy i umieścić w klamrach ustalających.
 - Podłączyć akumulator
11. Uruchomić silnik. Lampki kontrolne układu kierowniczego oraz kontrolka stabilności pojazdu (rys.8) muszą zgasnąć. *Jeśli jedna lub obydwie lampki kontrolne nie zgasną, może pomóc następujący środek zaradczy: **Podczas pracy silnika obrócić koło kierownicy od ogranicznika do ogranicznika.***



rys.5

Spowoduje to kalibrację czujnika kąta kierowania, a lampki kontrolne zgasną. Jeśli nie miałyby to miejsca, należy zresetować i skalibrować układ za pomocą przyrządu diagnostycznego.

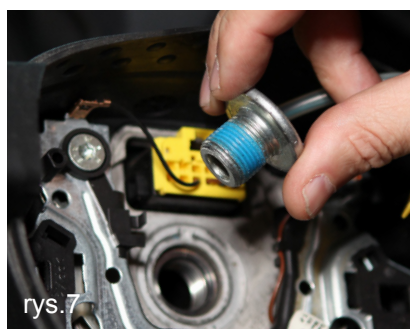
Po zakończeniu prac należy odczytać i skasować istniejące kody błędów!



rys.6



12. Wykonać jazdę próbną. *Jeśli opisane prace zostały wykonane prawidłowo, wówczas przy jeździe na wprost koło kierownicy stoi w prawidłowej pozycji. Nie mogą już występować żadne kody błędów.*



rys.7



rys.8

