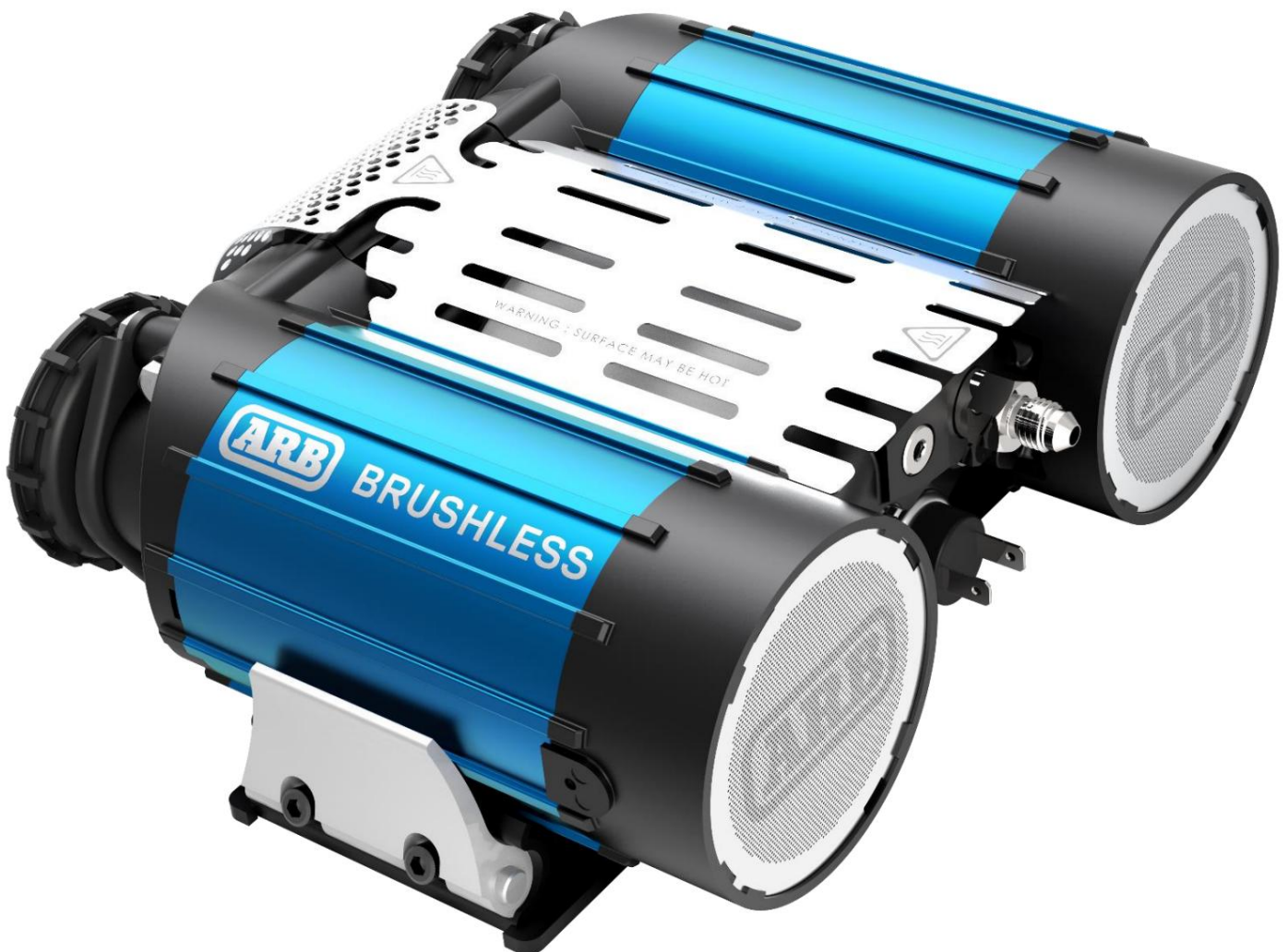




BOITIER SANS BALAIS EMBARQUÉ

GUIDE D'INSTALLATION



CKBLTA12

Numéro de pièce :
2102BLTA12 Date de révision :

08/07/2025 Copyright © 2025 par ARB Corporation Limited



DÉCLARATION DE CONFORMITÉ DE L'UE

1. Cette déclaration concerne ce produit :

- | | |
|----------------------|--------------------------------------|
| 1.1 Nom du produit | Compresseur d'air sans balais ARB |
| 1.2 Numéro de modèle | CKBLA12, CKBLP12, CKBLTA12, CKBLTP12 |

2. Fabricant

- | | |
|-------------|---|
| 2.1 Société | ARB Corporation Limited |
| 2.2 Adresse | 42-44 Garden St, Kilsyth, Victoria, Australie |

3. Cette déclaration de conformité est établie sous la seule responsabilité du fabricant.

4. L'objet de la déclaration décrit ci-dessus est conforme à la législation d'harmonisation de l'Union applicable :

- | | |
|----------------|-----------------------------------|
| 4.1 Directives | 4.2 Normes harmonisées appliquées |
| 2014/30/UE | EN 55014-1:2021 |
| | EN 55014-2:2021 |

5. Le dossier technique de ce produit est conservé à l'adresse du fabricant indiquée ci-dessus.

6. Signé pour et au nom de : ARB Corporation Ltd

6.1 Signature

6.2 Nom Lachlan McCann

6.3 Position Directeur général

6.4 Lieu et date d'émission Kilsyth, décembre 2024

ACCESSOIRES ARB 4x4

Siège social de l'entreprise

42-44, rue Garden
Kilsyth, Victoria
AUSTRALIE
3137

Tél.: +61 (3) 9761 6622

Enquêtes australiennes
Enquêtes nord-américaines et sud-américaines
Autres demandes internationales

ventes@arb.com.au
ventes@arbusa.com
exportations@arb.com.au

www.arb.com.au

Table des matières

1 Introduction

1.1 Préparation avant l'installation.....	4	1.2 Recommandations relatives à la trousse à outils.....	5
1.2.1 Outillage.....	5	1.2.2 Fournitures.....	5
montage.....	6	2.2 Essai de montage du compresseur d'air pour un ajustement optimal.....	7
2.3 Perçage et montage du support de montage du compresseur.....	10	2.4 Installation du pressostat.....	12
comprimé	13	2.5 Raccords de sortie d'air air	14
2.6 Assemblage/installation des filtres à option)	15	3.1 Pose et fixation de la conduite d'air sur l'essieu	17
3.2 Raccordement au raccord de cloison du compartiment à			

4 Montage et raccordement du système électrique

4.1 Montage du ou des interrupteurs d'actionnement.....	19	4.2 Interrupteurs non standard.....	20
4.2.1 Pas d'éclairage.....	20	4.2.2 Éclairage simple.....	20
d'actionnement.....	21	4.3 Câblage du système d'alimentation positifs (ROUGES)	24
4.4 Connexion des fils de terre négatifs (NOIRS)	25		

5 Tests et dépannage

5.1 Comprendre les dispositifs de protection intégrés.....	26	5.1.1 Soupape de sécurité contre les suppressions.....	26
5.1.2 Protection thermique électronique.....	26	5.1.3 Protection électronique contre les surcharges.....	27
5.1.4 Codes d'erreur du système.....	28	5.2 Test d'étanchéité.....	29
5.3 Test de l'actionnement du sas à air.....	29	5.4 Liste de vérification après installation.....	30

Liste des 6 pièces

1 Introduction

IMPORTANT:

Pour garantir le plus haut niveau de planification et de fiabilité dans cette installation, veuillez lire ce guide dans son intégralité avant de tenter toute modification du véhicule.

POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES HAUTE TENSION (HT)



Les travaux et l'installation de pièces sur un véhicule électrique haute tension (HT) susceptibles d'impliquer une interaction avec les systèmes HT de ce véhicule présentent des risques importants de blessures graves ou de décès dus à un choc électrique, à des arcs électriques et à des explosions ou incendies potentiels.

Lors de travaux ou de montage de pièces susceptibles d'impliquer une interaction avec le système haute tension du véhicule, un personnel qualifié doit effectuer ces travaux ou monter ces pièces conformément aux procédures de l'entreprise et aux exigences réglementaires locales. Les qualifications requises peuvent varier selon le lieu ou la région.

Le non-respect de ces exigences et instructions peut entraîner des blessures graves, voire la mort.

1.1 Préparation avant l'installation

Bien que votre compresseur d'air ARB soit fourni avec toutes les instructions étape par étape nécessaires à l'installation de votre nouvelle source d'air, ARB recommande de le faire installer par un professionnel qualifié. De nombreux distributeurs ARB à travers le monde ont été formés à l'installation de compresseurs d'air par ARB et ont acquis une solide expérience et des compétences acquises au fil des ans.

Assurez-vous que votre kit de compresseur d'air correspond au modèle adapté à votre application et qu'il contient toutes les pièces listées au dos de ce livret. Assurez-vous également d'avoir tous les outils, pièces et matériaux nécessaires à l'installation (voir section 1.2 : Recommandations pour le kit d'outils) et de minimiser les temps d'immobilisation du véhicule.

Si vous installez le compresseur avec un ou plusieurs Air Locker ARB, les instructions d'installation spécifiques à chaque Air Locker seront indiquées en rouge. Vous pouvez ignorer le contenu en rouge si aucun Air Locker n'est connecté à votre compresseur.

Veuillez vous référer au manuel d'utilisation et d'entretien de votre ARB Air Locker pour obtenir des informations sur le fonctionnement, l'entretien, la technique de conduite ou le dépannage de votre/vos ARB Air Locker.

CONSEIL : Placez une marque à l'intérieur de chacun des symboles au fur et à mesure que vous complétez chaque étape.

Il est très important de ne manquer aucune étape !



1 Introduction

1.2 Recommandations de la boîte à outils

Vous trouverez ci-dessous une liste des outils et fournitures dont vous pourriez avoir besoin pour terminer cette installation.

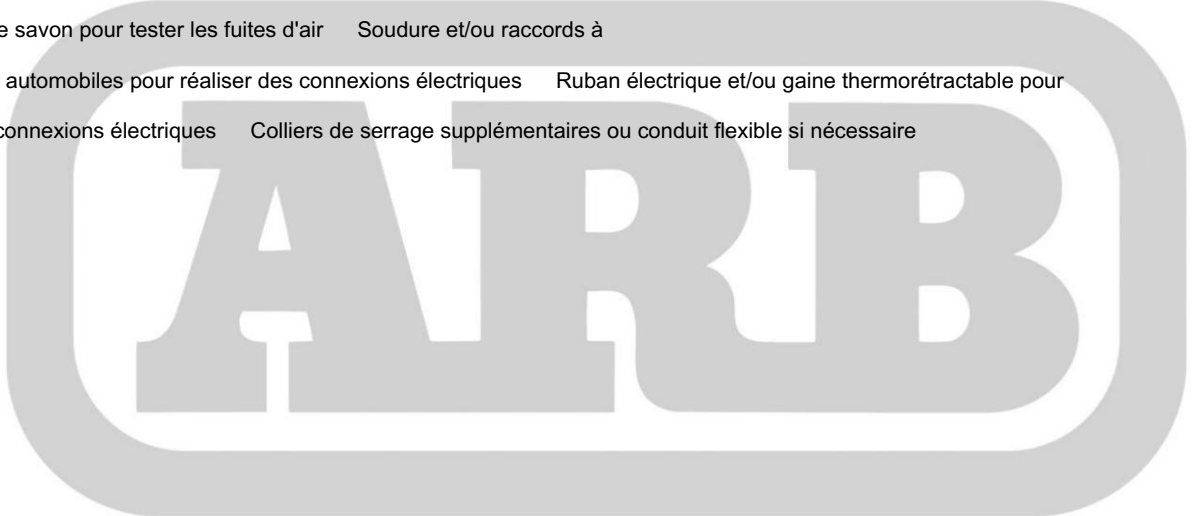
1.2.1 Outils

Douilles, clés, clés Allen de taille automobile standard (métriques et/ou impériales) et
exercices

Un couteau rasoir pour couper les tubes en nylon (le cas échéant) Un
multimètre Un fer à
souder Une pince à sertir

1.2.2 Fournitures

Lubrifiant/composé d'étanchéité pour filetages pour raccords sous pression (par exemple LOCTITE #567 Téflon
pâte et/ou fournitures de plomberie (ruban Téflon) Un mélange
d'eau et de savon pour tester les fuites d'air Soudure et/ou raccords à
sertir pour automobiles pour réaliser des connexions électriques Ruban électrique et/ou gaine thermorétractable pour
isoler les connexions électriques Colliers de serrage supplémentaires ou conduit flexible si nécessaire



2 Installation du compresseur

2.1 Identification de la meilleure position de montage

En utilisant les points suivants comme ligne directrice, identifiez une position sur le véhicule ou à l'intérieur de la cabine où le compresseur peut être monté en toute sécurité et de manière pratique.

IMPORTANT:
La position de montage idéale du compresseur doit
prendre en compte tous les points suivants

1. La position du véhicule où se trouve le compresseur doit permettre la connexion à une source d'alimentation capable de supporter une consommation continue de 90 ampères tout en maintenant une tension d'alimentation de 12,5 volts ou plus (véhicule en marche).
2. La position NE DOIT PAS exposer le compresseur à des sources de chaleur telles que la proximité des composants du système d'échappement ou directement derrière le radiateur, etc.
3. L'emplacement doit être protégé des dommages ou de l'abrasion causés par le sable ou le gravier de la surface de la route.
4. Le poste doit éviter toute exposition prolongée à la lumière directe du soleil.
5. L'emplacement doit être éloigné de toute humidité excessive (par exemple, directement exposé aux projections de la route ou au ruissellement de la pluie).
6. Dans la mesure du possible, l'emplacement doit être au-dessus de la ligne de flottaison la plus haute possible pour éviter l'immersion lors des traversées d'eau.
7. L'emplacement doit permettre une libre circulation de l'air sec et frais vers l'ensemble du filtre à air, à moins que des kits de relocalisation de filtre à air (ARB #171319) ne soient utilisés, auquel cas ce sont les ensembles de filtres et les tubes d'extension qui doivent être situés en conséquence.
8. L'emplacement doit permettre l'accès aux ensembles de filtres à air pour le démontage et le nettoyage du filtre, à moins que des kits de relocalisation de filtre à air (ARB #171319) ne soient utilisés.
9. L'emplacement doit permettre un espace de ventilation autour des ventilateurs de refroidissement à l'arrière des moteurs. (c'est-à-dire, au moins 50 mm [2 po] entre la grille du ventilateur et toute surface.)
10. Si des kits de relocalisation de filtre à air (ARB #171319) doivent être utilisés, il convient de tenir compte de la position d'admission afin que la distance (longueur du tube) entre l'emplacement de montage du compresseur et le point d'admission d'air réel puisse être réduite au minimum.
11. La position doit permettre au support de montage du moteur du compresseur de fixer fermement le compresseur à l'aide d'au moins quatre boulons.
12. La position doit permettre l'accès au côté opposé de l'emplacement de montage afin que les fixations et les rondelles puissent être installées.
13. Certaines pièces du compresseur chauffent lorsqu'il fonctionne pendant de longues périodes, et par conséquent, le compresseur doit être placé loin de tout endroit où il pourrait être touché par des enfants ou des animaux domestiques.
14. L'emplacement doit permettre un chemin court (c'est-à-dire proche de la batterie), protégé et accessible pour le faisceau de câbles.

FILS D'ALIMENTATION PLUS LONGS = PLUS DE RÉSISTANCE EN LIGNE = MOINS DE DÉBIT D'AIR



2 Installation du compresseur

15. Le compresseur ne doit pas être monté dans une position où le bruit de fonctionnement pourrait être considéré comme surprenant ou irritant pour les occupants du véhicule.
16. Le compresseur ne doit pas être monté à proximité d'appareils sensibles aux champs électromagnétiques des moteurs à courant continu (par exemple, boussoles, antennes radio/GPS, capteurs de gestion du moteur, etc.).
17. Ne montez jamais le compresseur dans une position où il serait considéré comme une masse non suspendue (par exemple, monté directement sur l'essieu ou le bloc moteur).

2.2 Essai d'ajustement du compresseur d'air pour un ajustement optimal

Les compresseurs d'air sans balais jumeaux CKBLTA12 d'ARB sont les plus petits compresseurs d'air de leur niveau de performance à haut rendement disponible, mais vous devrez essayer d'ajuster la position cible sur ou à l'intérieur du véhicule pour établir la meilleure position de montage finale, fournir le meilleur accès aux ports de sortie et d'admission, et avoir l'air le plus attrayant une fois installé et câblé.

CONSEIL : Prenez le temps d'expérimenter différentes positions avant de percer les quatre trous de montage.

Ouvrez la pince à came (A), puis placez le compresseur dans la pince à l'emplacement souhaité. position de rotation avec le bord rigide du support de montage contre l'une des nervures du compresseur (B) comme illustré à la figure 1.

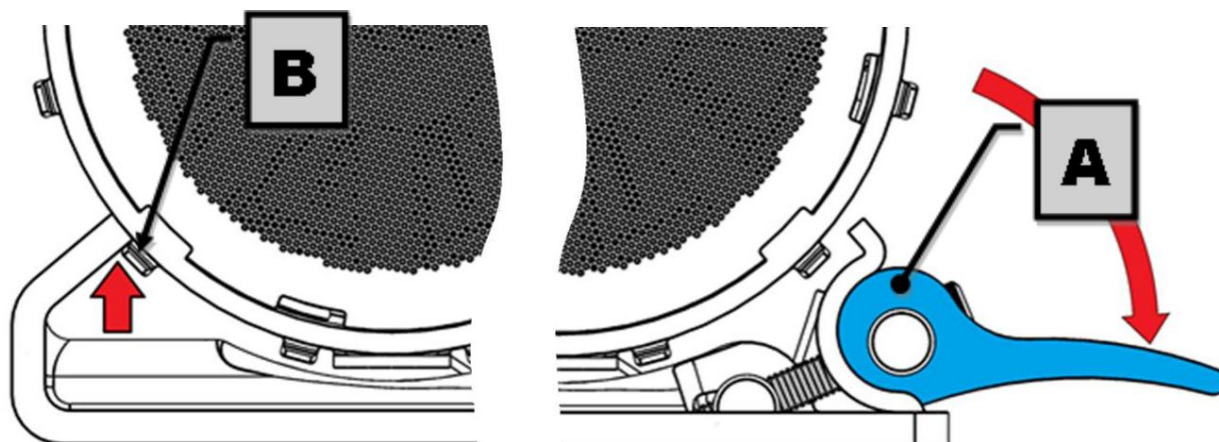


Figure 1. Le compresseur est placé dans une pince à came déverrouillée

REMARQUE : Le support de fixation de la pince à came peut être fixé sur le compresseur avec la pince à came de chaque côté. Choisissez le côté offrant le plus d'accès pour serrer et desserrer le compresseur.

2 Installation du compresseur

La pince de montage (A) DOIT être engagée dans la plaque de base (B) comme indiqué ci-dessous, avant de serrer la came.

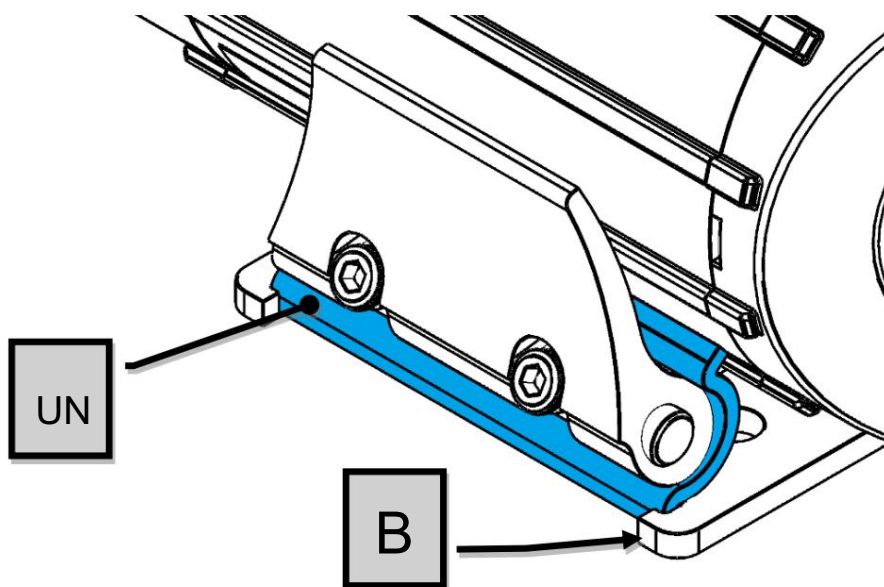


Figure 2. Engagement correct de la pince avec la plaque de montage

La pince à came (A) permet de saisir le tube moteur (B) sur toute sa longueur. Cela permet d'adapter le support de montage à son emplacement dans le véhicule.

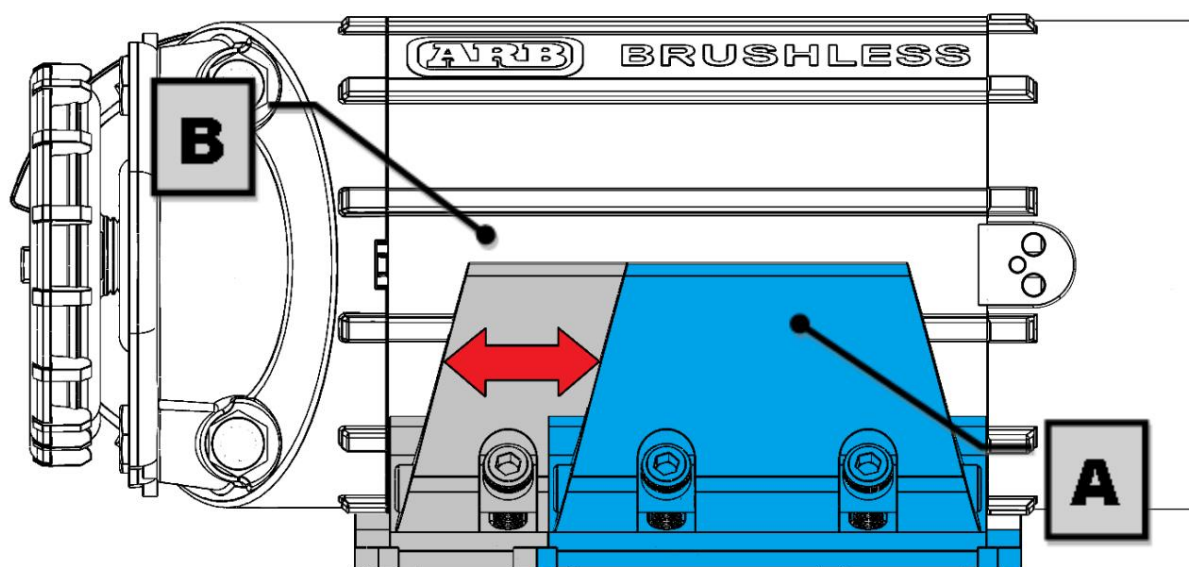


Figure 3. Réglage de l'axe coulissant du support

2 Installation du compresseur

Fermez la pince à came jusqu'à ce que la pince touche le moteur (A) pour verrouiller le compresseur lieu.

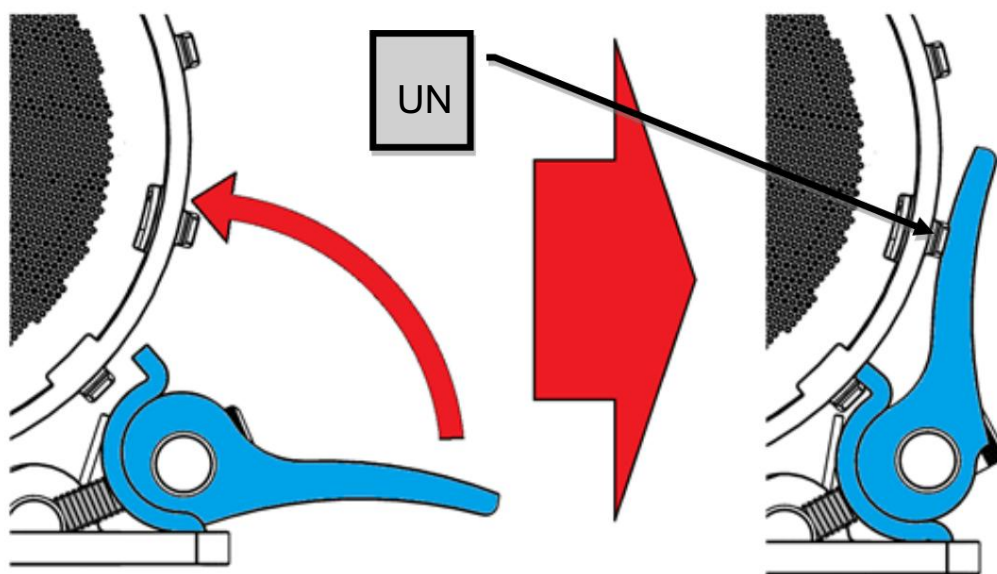


Figure 4. Fixation du compresseur avec la pince à came

Pour garantir une force de serrage suffisante pour la plupart des applications, la pince à came (A) doit être réglée de manière à ce qu'il soit difficile de la fermer complètement à la main. L'installateur devra déterminer la force de serrage adéquate pour l'application. Pour augmenter ou diminuer la force de serrage, il suffit d'ajuster les deux vis de montage (B) à l'aide d'une clé hexagonale de 4 mm. Les deux vis doivent être serrées de manière égale.

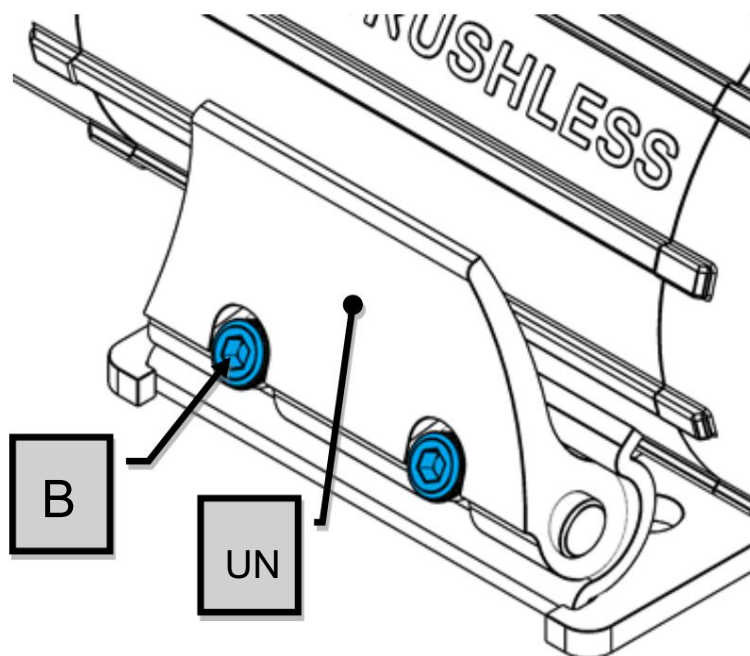


Figure 5. Réglage de la force de serrage

2 Installation du compresseur

CONSEIL : Un montage lâche du pressostat et du tuyau de sortie peut vous aider à trouver la meilleure configuration possible pour un espace restreint.

2.3 Perçage et montage du support de montage du compresseur

Une fois le compresseur configuré en place dans l'emplacement de montage du véhicule, utilisez un crayon ou un marqueur pour marquer la position souhaitée du support de montage (A).

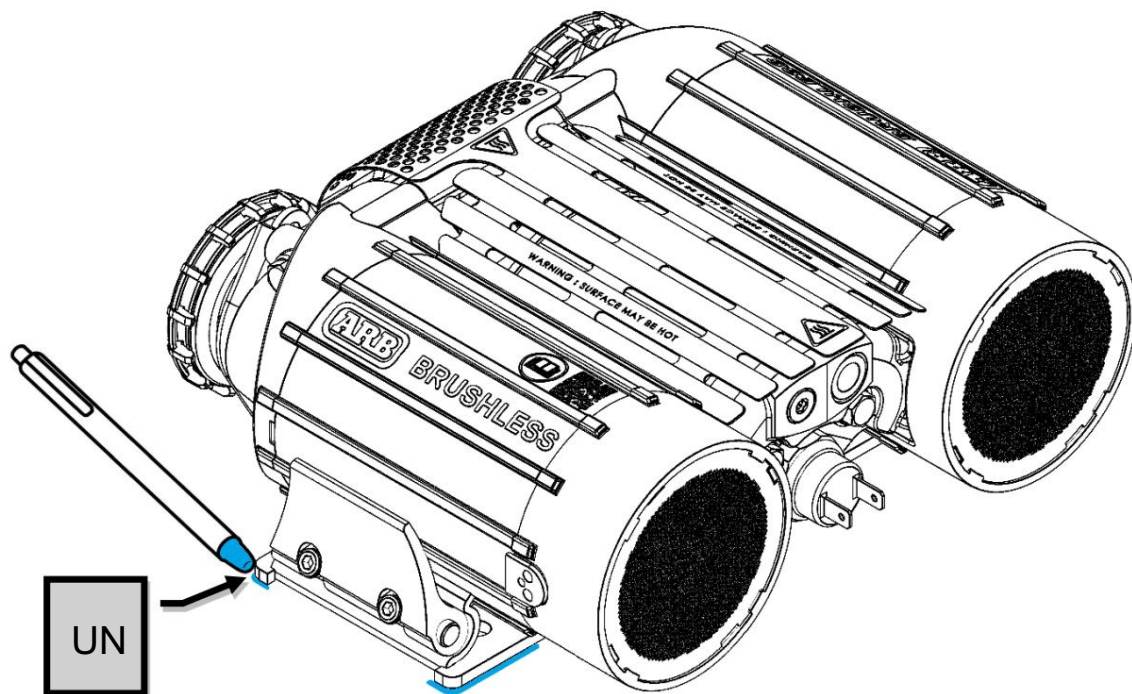
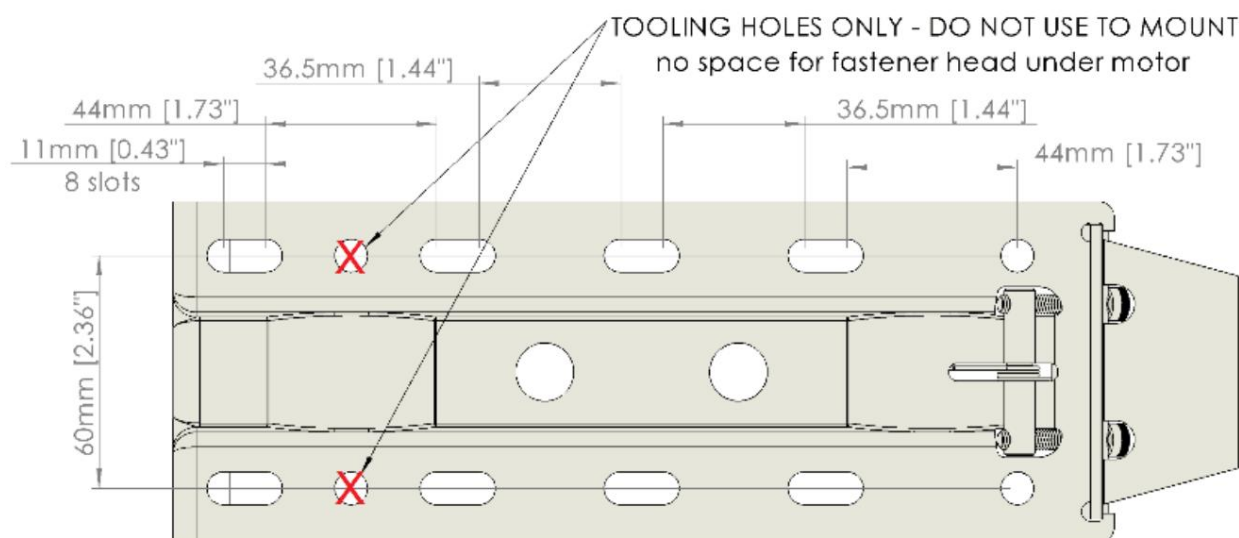


Figure 6. Marquage de la position du support

Retirez le support de montage du compresseur et remettez uniquement le support à sa position marquée dans la voiture.

2 Installation du compresseur

Assurez-vous que le côté opposé de l'emplacement de montage est libre de percer, qu'il supporte les écrous et les rondelles utilisés pour le montage et qu'il permet également d'accéder à leur serrage.



PAS À L'ÉCHELLE
NE PAS UTILISER COMME MODÈLE

Figure 7. Schéma des trous du support de montage

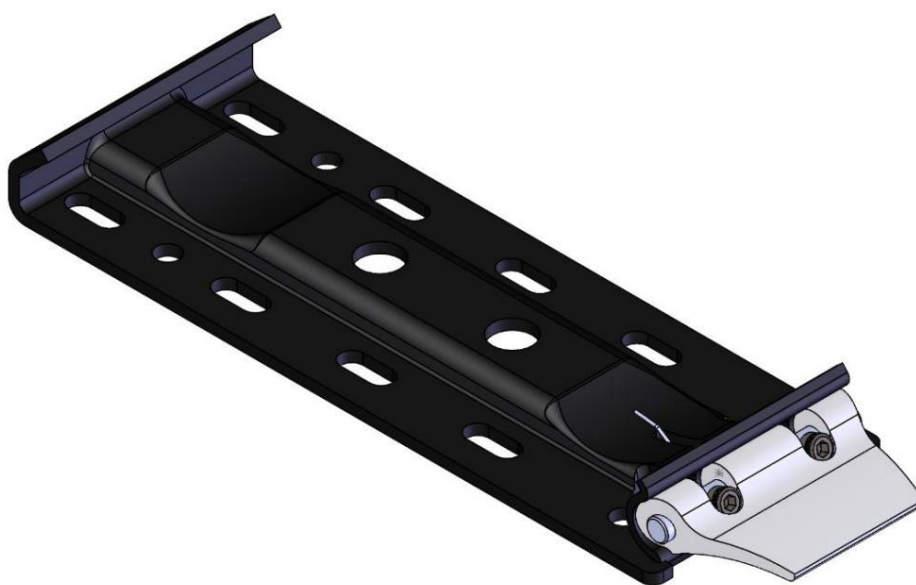


Figure 8. Schéma des trous du support de montage

À l'aide d'une perceuse à main de Ø6,5 mm [1/4"], percez les trous/fentes du support de montage.

REMARQUE : Au moins 4 boulons M6 [14 po] ou plus doivent être utilisés dans des trous/fentes aussi espacés que possible pour fixer le support de montage au véhicule.

2 Installation du compresseur

Traitez tous les bords métalliques nus avec de la peinture ou de la graisse pour les protéger de la corrosion.

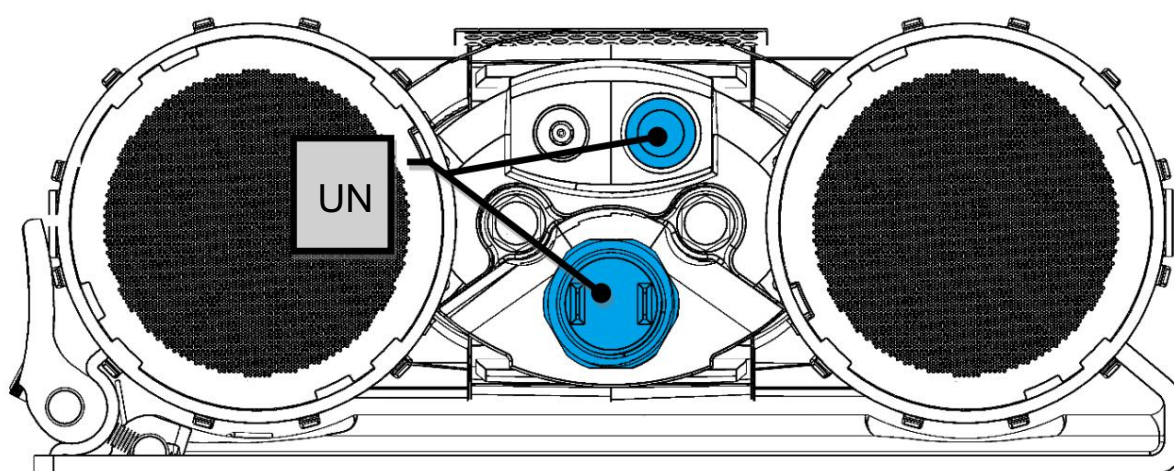
Assemblez les 4 boulons hexagonaux M6 et les rondelles (inclus) dans les trous/fentes du support de montage et les trous percés.

Installez les écrous de blocage et les rondelles (inclus) sur le côté opposé et à l'aide d'une clé de 10 mm douille, serrer à un couple d'environ 6 Nm [4,4 pi-lb].

2.4 Installation du pressostat

Retirez le bouchon anti-poussière en plastique de l'un des deux ports de sortie 1/4" NPT (A) du collecteur du compresseur et jetez-le. Les deux orifices conviennent au pressostat. et le tuyau de sortie, choisissez donc celui qui convient le mieux à l'application.

Figure 9. Ports 1/4 NPT utilisés pour le pressostat ou le raccordement du tuyau de sortie



Si le pressostat a des filetages coniques (c'est-à-dire s'il n'a pas de joint torique), alors

Appliquez généreusement de la pâte ou du ruban Téflon sur les filetages du pressostat. Les pressostats à joints toriques ne nécessitent aucun produit d'étanchéité supplémentaire.

Assemblez le pressostat (inclus) dans le port choisi et serrez-le avec une clé.

REMARQUE : les raccords sous pression ne nécessitent pas de couple élevé pour former une bonne étanchéité à l'air. Ne serrez pas plus qu'à la main, sous peine d'endommager le collecteur. Ajoutez de la pâte ou du ruban Téflon si nécessaire.

2 Installation du compresseur

2.5 Raccords de sortie d'air comprimé

REMARQUE : Cette note s'applique aux vannes connectées telles que le 12 V Air Locker solénoïdes et/ou vannes de régulation de pression ARB, ou raccords de tuyaux, etc. (non inclus)

Le compresseur double sans balais CKBLTA12 génère beaucoup de chaleur grâce à ses hautes performances. Toute connexion directe au compresseur doit être résistante aux hautes températures et supporter jusqu'à 150 °C [300 °F].

Les vannes et les raccords de tuyaux peuvent être fixés en toute sécurité à des emplacements externes (par exemple, après un réservoir d'air ou un collecteur, ou à l'extrémité d'une longueur de tuyau haute température supérieure à 1,2 m [47 po] de longueur).

Le connecteur mâle JIC-4 (inclus) peut être installé dans le port de sortie ¼ NPT restant (Figure 9) à côté du pressostat.

ARB propose un kit de collecteur externe haute température permettant de réaliser facilement de telles connexions. (171503).



Figure 10. Kit de collecteur externe ARB (171503)

2 Installation du compresseur

2.6 Assemblage / Installation des filtres à air

Les filtres à air doivent être vissés manuellement dans les trous filetés à l'avant du compresseur. Ils sont pré-assemblés.

REMARQUE : Si des tubes d'extension d'admission doivent être utilisés pour déplacer les prises d'air, les tubes d'extension seront vissés à l'avant du compresseur, et les filtres à air seront ensuite vissés dans les tubes rallonges (Voir section 2.7).

CONSEIL : Si une force de serrage supplémentaire est nécessaire, un filtre à air peut être serré en démontant le couvercle, retirer le disque filtrant et utiliser une clé hexagonale de 8 mm [5/16"] au centre du port.

Les logos du couvercle du filtre à air peuvent être tournés à la main comme souhaité.

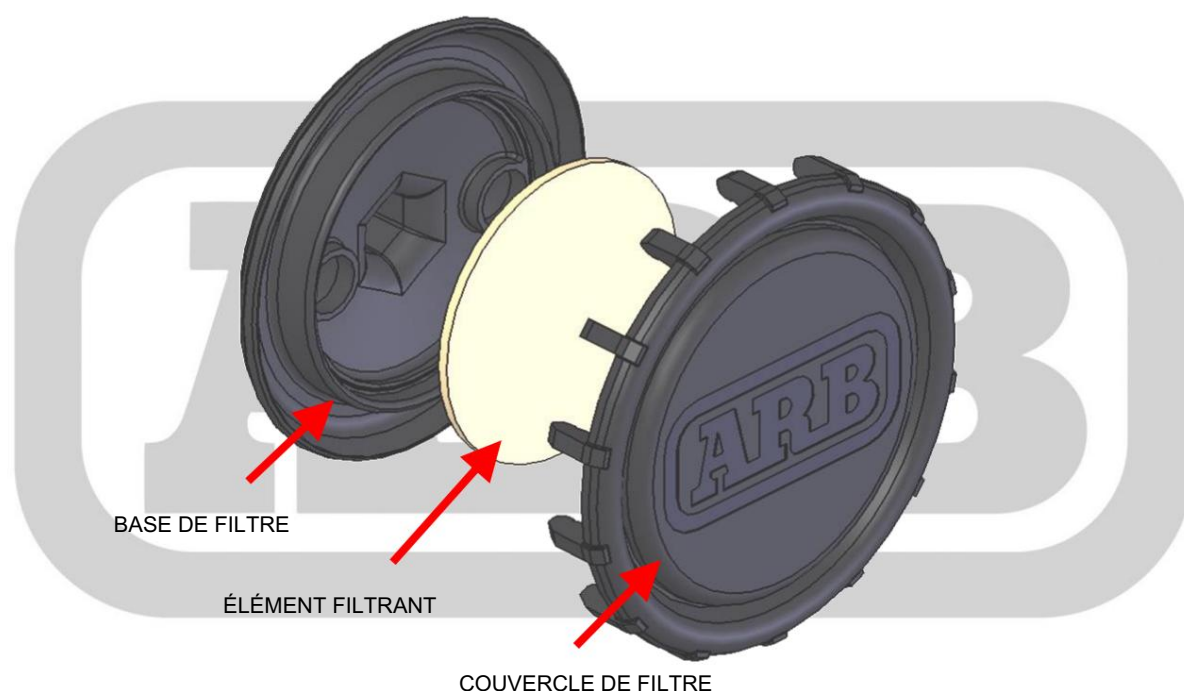


Figure 11. Ensemble de filtre à air ARB (320501)

2 Installation du compresseur

2.7 Utilisation des tubes d'extension de filtre à air (en option)

Les filtres à air du CKBLTA12 ont été conçus de manière à pouvoir être déplacés vers un emplacement plus approprié (si nécessaire) à l'aide de tubes rallonges.

IMPORTANT:

L'utilisation d'une longueur de tube d'extension incorrecte correspondant au diamètre intérieur du tube d'extension peut restreindre le débit d'admission et affecter négativement la

Les performances du compresseur d'air peuvent être affectées. Dans les cas les plus graves, cela pourrait entraîner une surchauffe et/ou endommager les composants du compresseur. Consultez le tableau suivant pour vous assurer que le tube prolongateur ne gêne pas le débit d'admission.

Longueur maximale de chaque tube	Diamètre intérieur minimum de chaque tube
150 mm [5,9 po]	Ø8 mm [0,32"]
400 mm [15,7 po]	Ø10 mm [0,39"]
885 mm [34,8 po]	Ø12 mm [0,47"]
1715 mm [67,5"]	Ø14 mm [0,55"]
3065 mm [120,7 po]	Ø16 mm [0,63"]
REMARQUE : Il n'y a pas de longueur minimale ni de diamètre intérieur maximal pour les tubes d'extension.	

Mesurez la longueur prévue des tubes d'extension le long du trajet entre les l'emplacement de montage du compresseur où les filtres à air seront montés et consultez le tableau ci-dessus pour connaître le diamètre intérieur minimum recommandé des tubes à utiliser.

REMARQUE : Le passage des tubes d'admission du compresseur dans des zones de températures élevées préchauffera l'air d'admission et réduira les performances du compresseur.

Assemblez un tube rallonge avec un raccord mâle NPT ¼" à une extrémité et un raccord femelle NPT ¼" à l'autre. (Le kit de 1,2 m [4"] est disponible sous la référence ARB PN 171319)

Installer les tubes en ligne avec le filtre à air.

REMARQUE : Si les tubes d'extension sont utilisés en raison du risque de Si le compresseur est exposé à l'eau, du ruban Téflon ou un produit d'étanchéité pour filetage doit être utilisé sur les filetages des tubes à l'extrémité du compresseur.

Fixez les sections détachées du tube et du filtre à air.

2 Installation du compresseur

CONSEIL : L'ensemble du filtre à air peut être facilement monté sur le panneau si vous le souhaitez en fixant la base du filtre à air à l'aide des deux bossages pour vis à tête fraisée situés à l'intérieur de la base du filtre.



Figure 12. Kit de relocalisation du filtre à air ARB (171319)

3 Connexion du système d'air

3.1 Pose et fixation de la conduite d'air sur l'essieu

IMPORTANT:

Le trajet de la conduite d'air entre le compresseur et le sas pneumatique est propre à chaque véhicule et à la position souhaitée du compresseur. Planifiez soigneusement l'installation de la conduite d'air et suivez toujours ces consignes :

REMARQUE : La conduite d'air flexible de 6 mm décrite ici est fournie avec chaque Kit de verrouillage, non inclus avec ce kit de compresseur d'air ARB. Si vous avez besoin d'une conduite d'air pour réaliser cette installation, contactez votre distributeur ARB Air Locker.

Tenez compte du déplacement de l'essieu lors du passage de la ligne de l'essieu à un point fixe sur le Véhicule. Laissez suffisamment de jeu dans la conduite d'air pour permettre un débattement maximal de la suspension dans les deux sens. (Inutile sur les installations IFS)

Évitez de laisser de grandes longueurs de conduite d'air suspendues sous le véhicule où elles pourraient s'emmêler dans des rochers, des bâtons, etc.

CONSEIL : Le câble reliant la conduite d'air à l'une des conduites de frein flexibles représentera déplacement de l'essieu et devrait aider à empêcher la conduite d'air de se coincer.

Faites passer la conduite d'air du compresseur au différentiel avant de couper l'une ou l'autre extrémité à la bonne longueur. Cela évitera les complications liées au démontage de la conduite.

Assurez-vous que la conduite d'air n'entre pas en contact avec des bords tranchants ou des surfaces abrasives qui pourraient endommager le tube au fil du temps.

Ne faites pas passer la conduite d'air dans des virages serrés qui pourraient plier le tube et restreindre ou bloquer le flux d'air.

Maintenez la conduite d'air à bonne distance des composants d'échappement du véhicule. Les conduites d'air fondront si elles sont exposées à une chaleur extrême.

Ne pas utiliser une conduite d'air plus longue que nécessaire. Un volume excessif créé par l'enroulement du tuyau restant ou l'utilisation d'un tuyau de diamètre anormalement grand, etc., augmentera la consommation du compresseur, ce qui entraînera son fonctionnement plus souvent que nécessaire.

Soutenez et fixez la conduite d'air en la fixant avec des serre-câbles dans la mesure du possible (par exemple, au moins tous les 40 cm [15 pouces] le long du harnais).

À l'extrémité du solénoïde de la conduite d'air, coupez toujours la conduite à la longueur souhaitée avec un couteau bien aiguisé pour éviter de déformer le tube à l'endroit où il se branche sur le raccord enfichable.

Pour fixer la conduite d'air au raccord enfichable du solénoïde, insérez fermement la conduite dans le Raccord, tirez vers l'extérieur sur la bride du raccord tout en maintenant la ligne aussi loin que possible dans le raccord, puis tirez doucement vers l'extérieur sur la conduite d'air pour serrer la ligne en place.

REMARQUE : Pour retirer la conduite d'air du raccord enfichable, poussez la conduite d'air dans le raccord aussi loin que possible, puis appuyez sur la bride vers l'intérieur, puis retirez la conduite d'air du raccord.

3 Connexion du système d'air

3.2 Raccordement au raccord de cloison du casier à air

Dans le cas d'un ensemble d'essieu IFS ou dans le cas où l'ensemble d'essieu a été complètement démonté du véhicule, l'ensemble devra être remonté afin de positionner le raccord de cloison à son emplacement correct pour l'accès à la conduite d'air.

Coupez la conduite d'air à la longueur souhaitée à l'aide d'un couteau bien aiguisé.

Assemblez une rondelle en aluminium sur le boulon banjo et insérez-la à travers le raccord banjo.

Assemblez la deuxième rondelle en aluminium et serrez-la dans le raccord de cloison à l'aide d'une clé de 14 mm [9/16 po]. (Fig. 11.)

Appliquez du mastic d'étanchéité sur le filetage conique du corps du raccord à compression et vissez-le dans le raccord banjo. Serrez à l'aide d'une clé de 12 mm.

Insérez l'écrou de compression extérieur et la virole sur la conduite d'air. La virole doit être orientée selon la figure 13.

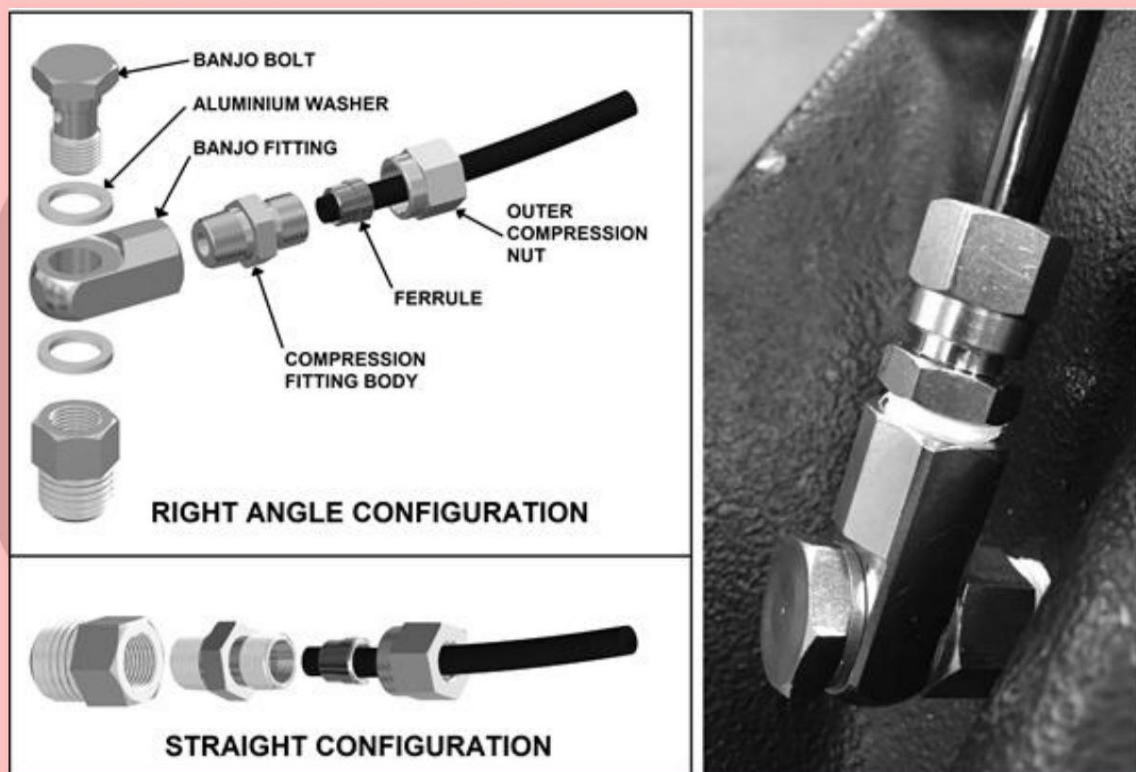


Figure 13. Ensemble de raccords de cloison pour casier à air (170114)

Poussez le conduit d'air dans le corps du raccord à compression et vissez l'écrou extérieur dessus.

À l'aide d'une clé de 12 mm, serrez l'écrou extérieur sur le corps du raccord à compression.

REMARQUE : Une certaine force est nécessaire pour écraser la virole, cependant, la virole extérieure L'écrou de compression se serrera jusqu'à une butée. Un serrage excessif n'améliorera pas l'étanchéité.

Fixez toutes les sections détachées du tube avec un serre-câble.

REMARQUE : Lorsque le routage à angle droit du tube n'est pas nécessaire, vissez le corps du raccord à compression directement dans le corps du raccord de cloison (Figure 13).

4 Montage et raccordement du système électrique

4.1 Montage du ou des interrupteurs d'actionnement

Les interrupteurs du tableau de bord ARB peuvent être montés sur un panneau à l'intérieur du véhicule dans une découpe rectangulaire de 21,2 x 37,0 mm [0,83" x 1,46"] dans un panneau en plastique ou en métal à l'intérieur du véhicule.

Assurez-vous d'avoir pris en considération les points suivants :

Les interrupteurs DOIVENT être montés et ne doivent jamais être laissés pendre du faisceau de câbles pendant l'utilisation du véhicule.

Le ou les interrupteurs doivent être facilement accessibles au conducteur. Idéalement, ils doivent pouvoir être actionnés sans effort physique ni distraction.

Le(s) interrupteur(s) doivent être montés dans la ligne de visée du conducteur afin que la position de l'interrupteur (« ON » ou « OFF ») puisse être déterminée visuellement par la position de la bascule et l'état d'éclairage.

La position du ou des interrupteurs doit éliminer au mieux toute possibilité d'actionnement accidentel par le conducteur ou l'un des passagers.

Les positions de coupure de l'interrupteur doivent être situées dans une zone avec un espace libre minimum de 50 mm [2 po] derrière la face de la coupure.

Les interrupteurs ne doivent pas être montés à un endroit où ils seront exposés à l'eau (par exemple, dans la partie inférieure d'un panneau de porte intérieur).

REMARQUE : Si aucune position adéquate ne peut être trouvée sur les panneaux de tableau de bord existants, une gamme de supports montés en surface (Figure 14) peut être achetée auprès de votre distributeur ARB pour s'adapter à 1, 2 ou 3 commutateurs.



Figure 14. Support d'interrupteur à 3 gangs

4 Montage et raccordement du système électrique

REMARQUE : les commutateurs d'actionneur Air Locker décrits ici sont fournis avec chaque Kit ARB Air Locker, non fourni avec le kit compresseur ARB. Si vous avez besoin d'interrupteurs pour terminer l'installation, contactez votre distributeur ARB Air Locker.

REMARQUE : Pour des raisons de sécurité et de facilité d'utilisation, le(s) commutateur(s) de l'actionneur Air Locker doivent être montés à l'emplacement choisi pour convenir le mieux à l'opérateur.

4.2 Commutateurs non standard

4.2.1 Pas d'éclairage

Connectez les fils rouge, rouge/jaune et noir de la même manière que pour l'interrupteur d'origine. Ne connectez pas les fils bleu/blanc et bleu clair. Ceux-ci sont connectés aux bornes six et sept de l'interrupteur d'origine (voir Erreur ! Source de référence introuvable).

En connectant votre compresseur de cette manière, le clignotement des codes d'erreur des LED du commutateur sera désactivé (section « Erreur ! Source de référence introuvable ».) Le compresseur pourra toujours communiquer le code d'erreur par un bip.

Assurez-vous que les fils non connectés sont terminés ou scotchés de manière à ce qu'ils ne puissent pas entrer en court-circuit avec d'autres fils ou avec le châssis du véhicule.

4.2.2 Éclairage unique

Connectez les fils rouge et rouge/jaune de la même manière que pour l'interrupteur d'origine. Au lieu du fil noir, utilisez le fil bleu clair. Les fils noir et bleu/blanc resteront déconnectés.

L'interrupteur s'allume lorsque le compresseur est en marche. En cas d'erreur, laissez l'interrupteur en position « marche » ; le code d'erreur s'affichera.

Assurez-vous que les fils non connectés sont terminés ou scotchés de manière à ce qu'ils ne puissent pas entrer en court-circuit avec d'autres fils ou avec le châssis du véhicule.

4 Montage et raccordement du système électrique

4.3 Câblage du système d'actionneur

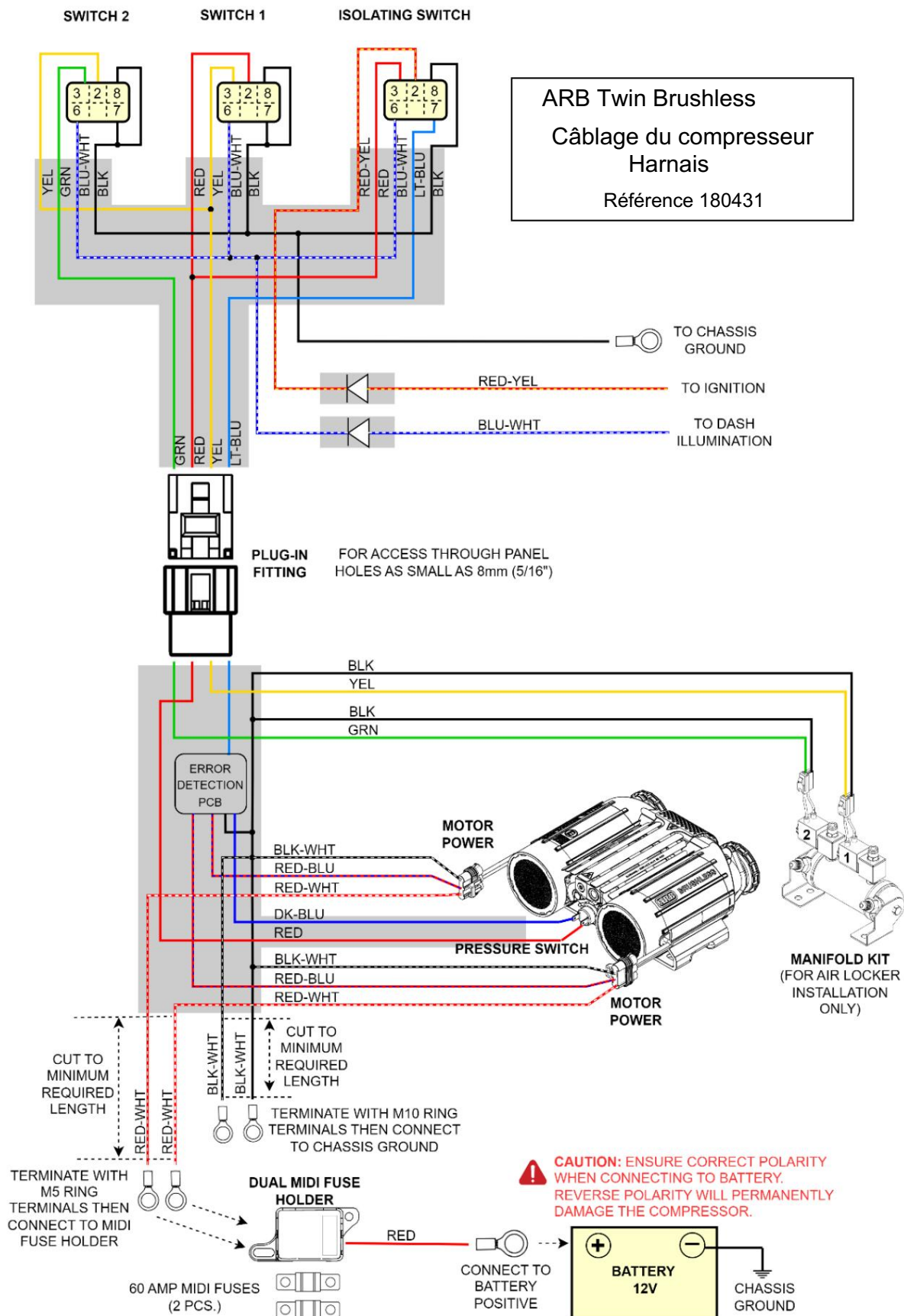


Figure 15. Schéma de câblage du compresseur d'air CKBLTA12 (180431)

4 Montage et raccordement du système électrique

Lors de la connexion d'un interrupteur d'isolement de compresseur d'air ARB (inclus), d'un pressostat (inclus) et interrupteur(s) d'actionneur ARB Air Locker en option et ARB Air Locker solénoïde(s) à un compresseur d'air ARB, toutes les connexions peuvent être facilement configurées en utilisant uniquement le faisceau de câbles fourni (pièce ARB n° 180431)

Consulter le schéma de câblage (Fig. 13.) pour les couleurs des fils et la borne de l'interrupteur illustration (Fig. 14.), branchez chacune des bornes à fourche femelles sur leur borne de commutation appropriée.

IMPORTANT:

Par mesure de sécurité, l'interrupteur 2 du faisceau de câbles ne s'active que si l'interrupteur 1 est déjà activé. Par conséquent, si des Air Lockers avant et arrière sont installés, l'arrière doit impérativement être commandé par l'interrupteur 1 et l'avant par l'interrupteur 2. Cette fonction de sécurité réduit le risque d'activation accidentelle de l'Air Locker avant.

Si un seul Air Locker est installé, il doit être câblé à l'aide des bornes du « SWITCH 1 », qu'il soit monté sur l'essieu avant ou arrière.

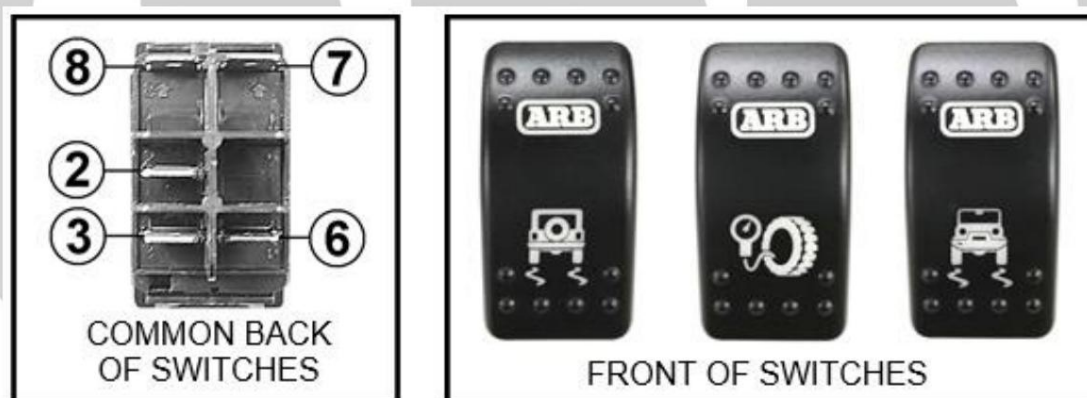


Figure 16. Désignations des bornes de commutation

À l'aide d'un multimètre ou d'une lampe témoin automobile, localisez une prise accessoire du « port allume-cigare » dans le véhicule.

REMARQUE : La prise souhaitée doit fournir une tension positive de 12 V CC et être protégée par un fusible, au moins 8 ampères et être sous tension uniquement lorsque la clé de contact du véhicule est en position « ACC » ou en position « ON ».

À l'aide d'un fer à souder ou d'un connecteur à sertir de qualité automobile, raccordez le fil rouge avec une bande jaune (ROUGE-JAUNE) situé sur la courte section séparée du faisceau sur le fil positif de la paire de prises accessoires.

REMARQUE : si vous raccourcissez le fil ROUGE-JAUNE, veillez à ne pas retirer la chaleur diode en ligne rétrécie qui protège les composants électroniques sensibles contre les fuites de courant.

4 Montage et raccordement du système électrique

Isolez bien la zone de jonction avec du ruban isolant.

À l'aide d'un multimètre ou d'une lampe témoin automobile, localisez un fil d'alimentation d'éclairage de tableau de bord actif.

REMARQUE : Le fil souhaité doit fournir 12 VDC (moins s'il est atténué) et réagir à la niveau d'éclairage du variateur d'éclairage de l'instrumentation/du tableau de bord.

À l'aide d'un fer à souder ou d'un connecteur à sertir de qualité automobile, raccordez le fil bleu avec une bande blanche (BLU-WHT) situé sur la courte section séparée du faisceau sur le fil d'alimentation de l'éclairage actif.

REMARQUE : si vous raccourcissez le fil BLU-WHT, veillez à ne pas retirer la chaleur diode en ligne rétrécie qui protège les composants électroniques sensibles contre les fuites de courant.

Isolez bien la zone de jonction avec du ruban isolant.

Acheminez les quatre bornes mâles libres de la longue section du faisceau à travers tout panneau qui sépare la position de montage du compresseur des commutateurs (par exemple, le pare-feu séparant la cabine du compartiment moteur).

REMARQUE : cette connexion a été fournie démontée pour faciliter l'acheminement du faisceau du compresseur à travers un trou percé d'au moins 8 mm [5/16"] dans les panneaux si nécessaire (par exemple à travers le pare-feu).

REMARQUE : En cas de routage à travers un trou percé dans des panneaux en acier, un isolant en caoutchouc un œillet doit TOUJOURS être utilisé pour protéger le harnais.

Assemblez les quatre connecteurs à fourche dans le boîtier de connecteur en plastique fourni de sorte que chaque couleur de fil corresponde à la même couleur sur le boîtier de connecteur correspondant de la section courte du faisceau lorsque les deux moitiés du connecteur sont branchées ensemble.

Acheminez le reste du faisceau vers la position de montage du compresseur.

Branchez les deux cosses femelles sur les deux pressostats du compresseur terminaux.

Connectez la borne d'alimentation du moteur du faisceau au câble du moteur.

Branchez le connecteur du solénoïde femelle avec un fil jaune (YEL) dans le solénoïde à contrôler par le COMMUTATEUR 1.

Branchez le connecteur du solénoïde femelle avec un fil vert (GRN) dans le solénoïde à contrôler par le COMMUTATEUR 2.

REMARQUE : Si aucun deuxième solénoïde ne doit être utilisé, fixez simplement le solénoïde restant. connecteur du solénoïde sur le faisceau avec un serre-câble.

4 Montage et raccordement du système électrique

4.4 Connexion des fils d'alimentation positifs (ROUGE)

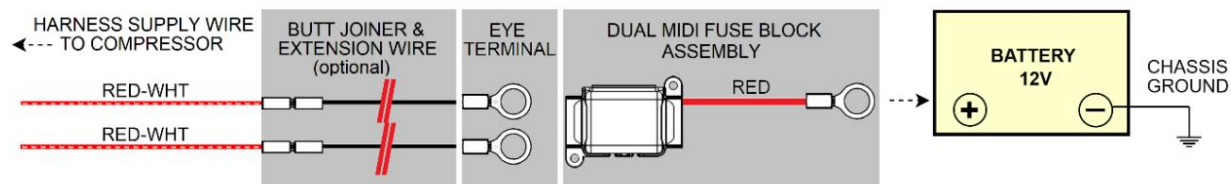


Figure 17. Câbles d'extension d'alimentation

Connectez le bloc-fusibles MIDI double 60 A (fourni) à la borne positive (+) de la batterie à l'aide de la borne à œil préinstallée du bloc-fusibles.

REMARQUE : pour la protection contre les courts-circuits, le bloc de fusibles en ligne doit toujours être situé le plus près possible de la connexion de la batterie.

Acheminez soigneusement les deux fils d'alimentation (ROUGE) de la position de montage du compresseur à la position du bloc de fusibles en utilisant la plus petite longueur de fil possible le long du chemin.

Coupez ou rallongez les fils positifs ROUGES à la longueur appropriée pour la connexion au fusible assemblage de blocs.

IMPORTANT:

La connexion d'un compresseur sans balais à une alimentation électrique utilisant une polarité incorrecte entraînera des dommages immédiats et importants au moteur sans balais du compresseur. Veuillez donc suivre attentivement les instructions de connexion électrique.

IMPORTANT:

Ne branchez jamais l'alimentation du compresseur lorsque la clé du véhicule est en position ACC, car cela pourrait entraîner un démarrage accidentel du compresseur.

REMARQUE : si les câbles d'alimentation nécessitent une longueur supplémentaire pour atteindre la batterie, utilisez une rallonge en utilisant UNIQUEMENT un câble d'un calibre approprié conformément au tableau ci-dessous.

REMARQUE : Ne rallongez que les fils d'alimentation positifs du côté opposé du fusible de la batterie.

4 Montage et raccordement du système électrique

OPTION 1 : Ajout de la longueur de fil ci-dessous à chacun des deux fils ROUGES 10AWG de 2,0 m [79 po] existants du kit de faisceau fourni		
Longueur maximale prévue Rallonge de câble d'alimentation supplémentaire		Plus petite section de cuivre [calibre] de Fil à utiliser pour l'extension
Jusqu'à 1 m [39"]	=	5 mm2 [10 AWG]
Jusqu'à 3 m [118"]	=	8 mm2 [8 AWG]
Jusqu'à 7 m [276"]	=	13 mm2 [6 AWG]
OPTION 2 : Couper/retirer tous les 2,0 m [79 po] de fils ROUGES 10AWG existants du harnais fourni et en remplaçant chacun par la longueur de fil de calibre plus épais ci-dessous		
Longueur maximale prévue Rallonge de câble d'alimentation		Plus petite section de cuivre [calibre] de Fil à utiliser pour l'extension
Jusqu'à 6 m [236"]	=	8 mm2 [8 AWG]
Jusqu'à 10 m [394"]	=	13 mm2 [6 AWG]
Il n'y a pas de longueur minimale ni de taille maximale de fil pour les rallonges.		
Raccordez les câbles d'extension uniquement à l'aide de raccords bout à bout appropriés ou de méthodes de jonction par soudure/rétraction thermique.		
Pour les compresseurs d'air montés à l'arrière du véhicule et connectés aux batteries montées à l'avant, ARB recommande une extension à l'aide du kit de faisceau d'alimentation arrière 6AWG (pièce n° 180441).		

Sertir une borne à œil jaune (fournie) sur l'extrémité libre des deux alimentations positives fils.

REMARQUE : Un calibre plus lourd de cosse à œil (non fournie) sera nécessaire pour terminer les fils d'extension dont le diamètre est supérieur à 6 mm [10 AWG].

Connectez l'un des fils d'alimentation à chacune des deux bornes libres du porte-fusible en fixation de la borne à œil sous l'écrou des boulons de serrage du fusible.

Fixez tout câblage d'alimentation positif avec des colliers de serrage sur toute sa longueur. Les vibrations peuvent, à terme, endommager l'isolation des fils, ce qui peut provoquer un court-circuit dangereux. Si nécessaire, protégez le câblage d'alimentation avec une gaine flexible.

4.5 Connexion des fils de terre négatifs (BLK)

Les compresseurs d'air sans balais ARB sont mis à la terre. Lorsqu'une mise à la terre est efficace, la résistance en ligne est très faible et les fils de terre n'ont pas besoin d'atteindre la borne de la batterie.

Localisez une position de masse de carrosserie (par exemple, un boulon M6 ou M8 qui se fixe à la carrosserie ou au châssis du véhicule) qui est suffisamment proche du compresseur pour établir une connexion avec les deux fils de masse lourds (BLK-WHT) du faisceau de câbles.

Coupez les fils de terre (BLK-WHT) de toute longueur supplémentaire non nécessaire pour atteindre la carrosserie position au sol.

À l'aide d'une pince à sertir, raccordez une des cosses à œil jaunes Ø8 mm (fournies) sur chacun des fils de terre.

REMARQUE : ne sertissez pas les deux fils de terre dans la même borne à œil, car cela ne conviendra pas à la gestion actuelle d'une seule borne.

Fixez fermement les deux bornes oculaires à la position de masse du corps.

5 Tests et dépannage

5.1 Comprendre les dispositifs de protection intégrés

Un compresseur d'air peut être un outil complexe, nécessitant le maintien de niveaux de température, de courant d'alimentation et de pression d'air sûrs. Ce compresseur est équipé de dispositifs de protection actifs pour la sécurité des personnes et pour protéger l'appareil contre tout dommage interne inutile.

REMARQUE : Ne désactivez ni ne modifiez jamais aucune des protections intégrées du compresseur appareils.

5.1.1 Soupape de sécurité contre la surpression

Ce compresseur est équipé d'un pressostat électrique réglé en usine pour arrêter le compresseur à un niveau de pression sûr, puis le réactiver une fois la pression redescendue. En cas de défaillance de ce pressostat, le compresseur peut produire une pression bien supérieure à sa limite d'arrêt.

Un compresseur qui a atteint sa pression maximale de sécurité et qui a été laissé en plein soleil ou à l'intérieur d'un véhicule chaud peut accumuler une pression supplémentaire au-delà du niveau de fonctionnement sûr.

Le raccordement de votre compresseur à un système d'air susceptible de contenir déjà une pression résiduelle supérieure à la limite de pression de sécurité du compresseur peut augmenter la pression interne du compresseur au-delà de la limite de pression de sécurité.

Ce compresseur est équipé d'une soupape de sécurité mécanique contre les surpressions qui a été réglée en usine pour évacuer vers l'atmosphère toute accumulation de pression excessive (c'est-à-dire provenant de l'une des situations ci-dessus) avant qu'elle ne puisse présenter un danger personnel ou endommager les composants du compresseur.

5.1.2 Protection thermique électronique

La compression de l'air génère naturellement de la chaleur. Cette production de chaleur est augmentée en comprimant l'air à un débit élevé ou en augmentant la pression du flux d'air (par exemple, en le remplissant à haute pression).

Les grands variateurs de vitesse électroniques sans balais à l'intérieur du compresseur CKBLTA12 sont également une source de chaleur qui augmente avec la quantité de travail qu'ils effectuent.

Le compresseur CKBLTA12 est équipé de deux ventilateurs de refroidissement sans balais qui expulsent l'air chaud par un système de conduits de chaleur connectés. Il a ainsi été conçu pour disperser naturellement cette chaleur dans l'air ambiant. Cependant, une ventilation obstruée ou une température extérieure élevée peuvent avoir un effet négatif sur l'air de refroidissement et, par conséquent, sur la vitesse de dispersion de cette chaleur.

Si une chaleur excessive s'accumule à l'intérieur du compresseur, celui-ci risque d'être endommagé. C'est pourquoi le CKBLTA12 est doté d'une protection thermique électronique. Lorsqu'une chaleur excessive est détectée dans l'une des multiples zones du compresseur, le système tente de réduire la production de chaleur en ralentissant intentionnellement sa vitesse de fonctionnement. Si la vitesse de fonctionnement effective la plus basse ne suffit toujours pas à atténuer les dommages liés à la température élevée, le compresseur est simplement arrêté jusqu'à ce que la température atteigne son niveau maximal.

5 Tests et dépannage

La température revient à un niveau sûr. Cet arrêt peut durer de quelques minutes à une demi-heure selon les conditions ambiantes du compresseur. Les ventilateurs de refroidissement continuent de fonctionner pendant cet arrêt.

Tout moteur qui s'est arrêté en raison d'une condition de défaut affichera une série de clignotements de l'interrupteur d'isolement et émettra également une série de bips sonores.

Une fois arrêté, le moteur restera dans cet état de clignotement/bip jusqu'à ce que l'interrupteur d'isolement soit mis en marche/arrêt, où il tentera à nouveau de fonctionner à pleine vitesse.

Le nombre de clignotements/bips correspond à un code dont la signification peut être identifiée dans la section 5.1.4 (Codes d'erreur du système).

5.1.3 Protection électronique contre les surcharges

Le compresseur d'air CKBLTA12 a été conçu pour fonctionner sur 12 volts avec un courant continu de 90 ampères. Le raccordement du compresseur à des sources d'alimentation ne fournissant pas 90 ampères en 12 volts peut entraîner une baisse de tension ou une augmentation de l'intensité au-delà du seuil de sécurité de 90 A (45 A par moteur).

REMARQUE : Pour réduire l'usure des moteurs et du système de charge de votre véhicule, un moteur du CKBLTA12 est doté d'un démarrage échelonné intentionnel. Le moteur secondaire attend que le moteur principal atteigne sa vitesse de rotation avant de démarrer.

Si le compresseur continue de fonctionner à basse tension ou à un ampérage élevé, les moteurs ou le câblage risquent d'être endommagés, ou l'un des moteurs risque de caler au démarrage. C'est pourquoi le CKBLTA12 est protégé électroniquement contre les surcharges. Lorsqu'une charge excessive est détectée, le compresseur tente de réduire l'intensité absorbée par la source d'alimentation en ralentissant intentionnellement sa vitesse de fonctionnement. Si la vitesse de fonctionnement effective la plus basse ne permet toujours pas de maîtriser l'intensité absorbée, il coupe un seul des deux moteurs, le laissant fonctionner comme un seul compresseur, afin de voir si cela réduit suffisamment la charge sur la source d'alimentation pour ramener l'intensité et la tension à des niveaux acceptables. Si la source d'alimentation ne peut toujours pas fonctionner comme un seul compresseur, le compresseur coupe simplement l'autre moteur.

Tout moteur qui s'est arrêté en raison d'une condition de défaut affichera une série de clignotements de l'interrupteur d'isolement et émettra également une série de bips sonores.

Une fois arrêté, le moteur restera dans cet état jusqu'à ce que l'interrupteur d'isolement soit mis en marche/arrêt, où il tentera à nouveau de fonctionner à pleine vitesse.

Le nombre de clignotements/bips correspond à un code qui peut être identifié dans la section 5.1.4 (Codes d'erreur du système).

5 Tests et dépannage

5.1.4 Codes d'erreur du système

Lorsqu'un compresseur d'air sans balais ARB cesse de fonctionner pour une raison autre que l'atteinte de la pression prédéfinie, le moteur doit en informer le moteur par une séquence de bips. Cette même séquence se manifeste également par le clignotement de l'interrupteur du compresseur d'air sur le tableau de bord.

Ci-dessous le défaut indiqué par chaque séquence :

NOMBRE DES BIPS	DÉFAUT SYSTÈME CODE	CAUSE(S) POSSIBLE(S) DE DÉFAUT
1	Le régulateur de vitesse électronique est en surchauffe	Température ambiante trop élevée / blocage du système de refroidissement / défaut du ventilateur de refroidissement / ventilation insuffisante autour du compresseur
2	La tête du compresseur est en surchauffe	Température ambiante trop élevée / blocage du système de refroidissement / défaut du ventilateur de refroidissement / ventilation insuffisante autour du compresseur
3	Le compresseur est bloqué ou n'a pas démarré	Défaut mécanique interdisant la rotation / blocage ou fluide dans la chambre de compression
4	L'alimentation est sous tension (V)	Résistance élevée dans le câblage d'alimentation / alimentation insuffisante (batterie/ alternateur) / mauvaise mise à la terre de la carrosserie
5	L'alimentation est en surtension (V)	Défaut du système de charge du véhicule / mise à la terre incorrecte de la carrosserie
6	Le courant consommé (A) est trop élevé pour continuer	La tension d'alimentation est trop basse / la pression de sortie est trop élevée (défaut de soupape de décharge) / défaut mécanique
7	Défaut du capteur de position du moteur à effet Hall	Perturbation magnétique / défaut de circuit imprimé
8	Limite de temps de fonctionnement libre du compresseur	Le compresseur a fonctionné librement pendant trop longtemps, une panne du système d'air a donc été suspectée et le compresseur s'est arrêté.
REMARQUE : Tous les arrêts dus à un défaut peuvent être réinitialisés en mettant l'interrupteur sur OFF puis sur ON.		

Figure 18. Codes d'erreur

5 Tests et dépannage

5.2 Test d'étanchéité

Avec le véhicule stationné et le moteur éteint, allumez le compresseur et attendez que le système d'air soit complètement chargé.

REMARQUE : Sans utilisation d'air, le compresseur d'air ne devrait pas avoir à recharger le système d'air au fil du temps. Une recharge intermittente sans utilisation d'air indique généralement une fuite au niveau des flexibles/raccords du système d'air.

Le compresseur ne doit pas se remettre en marche pendant une période d'au moins 15 minutes.
la recharge du système dans ce délai indiquerait qu'une fuite est présente dans le système.

En cas de fuite, vaporisez un mélange d'eau et de savon sur tous les raccords d'air du système pendant que le compresseur est complètement chargé. Des bulles devraient apparaître à chaque point de fuite .

Vérifiez que les raccords qui fuient ont été correctement serrés.

Si la fuite persiste, démontez les raccords, nettoyez les filetages et réappliquez du produit d'étanchéité pour filetage ou
ruban adhésif.

5.3 Test de l'actionnement du casier à air

Pour tester que le système pneumatique, le système électrique et le différentiel Air Locker fonctionnent correctement :

Soutenez le véhicule de manière à ce que les roues puissent tourner librement (par exemple sur des chandelles, un pont élévateur, etc.)

Laissez le frein de stationnement desserré, la transmission au point mort et l' interrupteur Air Locker
'DÉSACTIVE'.

Tournez le contacteur d'allumage sur la position « ON » (en laissant le moteur éteint). Le symbole sur le
Le couvercle de l'interrupteur Air Locker ne doit pas être éclairé.

Allumez le compresseur pour charger l'alimentation en air à la pression maximale.

Tout en soutenant la bride de l'arbre de transmission, faites tourner une roue à la main.

La roue doit tourner librement et la roue opposée doit tourner dans la direction opposée sans aucune
résistance ni bruit mécanique provenant de l'intérieur du différentiel.

Placez l' interrupteur de l'Air Locker sur la position « ON ». Le symbole sur le couvercle de l'interrupteur doit
allumer.

Faites tourner à nouveau la même roue et vérifiez que les deux roues tournent ensemble.

Éteignez à nouveau l'interrupteur.

Faites tourner à nouveau la même roue.

Les roues devraient à nouveau tourner dans des directions opposées.

5 Tests et dépannage

5.4 Liste de contrôle post-installation

Maintenant que l'installation du compresseur est terminée, ARB vous recommande de prendre le temps de compléter la liste de contrôle suivante afin de vous assurer que vous n'avez manqué aucune des étapes essentielles.

Le système de charge du véhicule a été testé en charge et s'est avéré adapté pour une charge continue de 90 A.

Le système d'air a été testé pour détecter les fuites et s'est avéré exempt de fuites.

La position du filtre à air ne sera pas exposée à l'humidité, à la poussière ou à la saleté.

Toutes les conduites d'air et le câblage ont été solidement attachés pour éviter les accrocs.

Le(s) interrupteur(s) ont été solidement montés à portée de l'opérateur, mais à l'écart de tout danger d'engagement accidentel.

Le(s) interrupteur(s) fonctionnent correctement et s'allument pour indiquer l'activation.

À des fins de garantie et de service, veuillez remplir les champs suivants et fournir une copie au client (le cas échéant).

NUMÉRO DE MODÈLE DU PRODUIT ARB : CKBLTA12

NUMÉRO DE SÉRIE (scannez le code QR) : _____

POINT DE VENTE (NOM/LIEU) : _____

DATE D'ACHAT : _____

INSTALLATION EFFECTUÉE PAR : _____

DATE D'INSTALLATION: _____

MARQUE DU VÉHICULE : _____

MODÈLE DE VÉHICULE : _____

ANNÉE DE FABRICATION DU VÉHICULE : _____

Liste des 6 pièces

Arbre double sans balais CKBLTA12

ARTICLE # QTE	DESCRIPTION	PARTIE #	NOTES	ARTICLE # QTE	DESCRIPTION	PARTIE #	NOTES
1 2 2 1	JOINT TORIQUE (TAILLE PERSONNALISÉE)	160907	1	21 2	VIS À BOUCHON (M6 x 25 mm) 200718 1, 5		
	TUBE COLLECTEUR	330215		22 2	BAGUE DE RETENUE (DIN7993 RW-14) 6151767 23 2 320232 24 4		1
3 1 4 1	BOUCHON DE COLLECTEUR (1/4" NPSC) 330216			200719 25 2 330104	ESSIEU		1
5 1 6 1	CLAPET DE SOUPE DE SÉCURITÉ 320205				BOULON HEXAGONAL (M6 x 80 mm)		4
7 2	RESSORT DE SOUPE DE SÉCURITÉ 150115		1 1		ASSEMBLAGE DU MOTEUR		
	RACCORD DE SOUPE DE SÉCURITÉ 320204 1, 3			26 1 2128752	AUTOCOLLANT DE CONFORMITÉ		
	BOULON HEXAGONAL (M6 x 100 mm) 200720 1, 4 8 2			27 1 6178154 2	KIT DE MONTAGE		
	RONDELLE PLATE (M6) 6151046 9 2		1	28 1	FAISCEAU DE CÂBLAGE	180431	2
	JOINT TORIQUE (MÉTRIQUE 2 x 6 mm) 160908		1				
10 1	ENSEMBLE DE MONTAGE DU COMPRESSEUR 330108						
11 2	CAPUCHON D'EXTRÉMITÉ DU MOTEUR FASCIA 330217						
12 1	BOULIER THERMIQUE 330225						
13 1 14	TÊTE DE COMPRESSEUR	330209					
6 15 2	JOINT TORIQUE (BS032S70)	160247	1				
16 2	ENSEMBLE DE PLAQUE DE SOUPE	320105	1				
	ASSEMBLAGE DE PISTON	320103	1				
17 2	ENSEMBLE DE FILTRE À AIR	320501	1				
18 4 19	BOULON HEXAGONAL (M6 x 10 mm)	6151496	4				
2 20 2	BRIDE DE FILTRE À AIR	320212					
	JOINT TORIQUE (BS029N70)	160250	1				

CONTENU DU KIT DE MONTAGE :

4 ÉCROU HEXAGONAL (VERROUILLAGE NYLON M6) 4	6151223
BOULON HEXAGONAL (M6 x 25 mm)	200405
8 RONDELLE PLATE (M6 x 20 mm)	200709
1 PRESSOSTAT (150 psi)	180901SP
1 INTERRUPTEUR À BASCULE	180222SP
1 ADAPTATEUR (1/4 NPSC JIC-4 MM)	170633

Remarques :

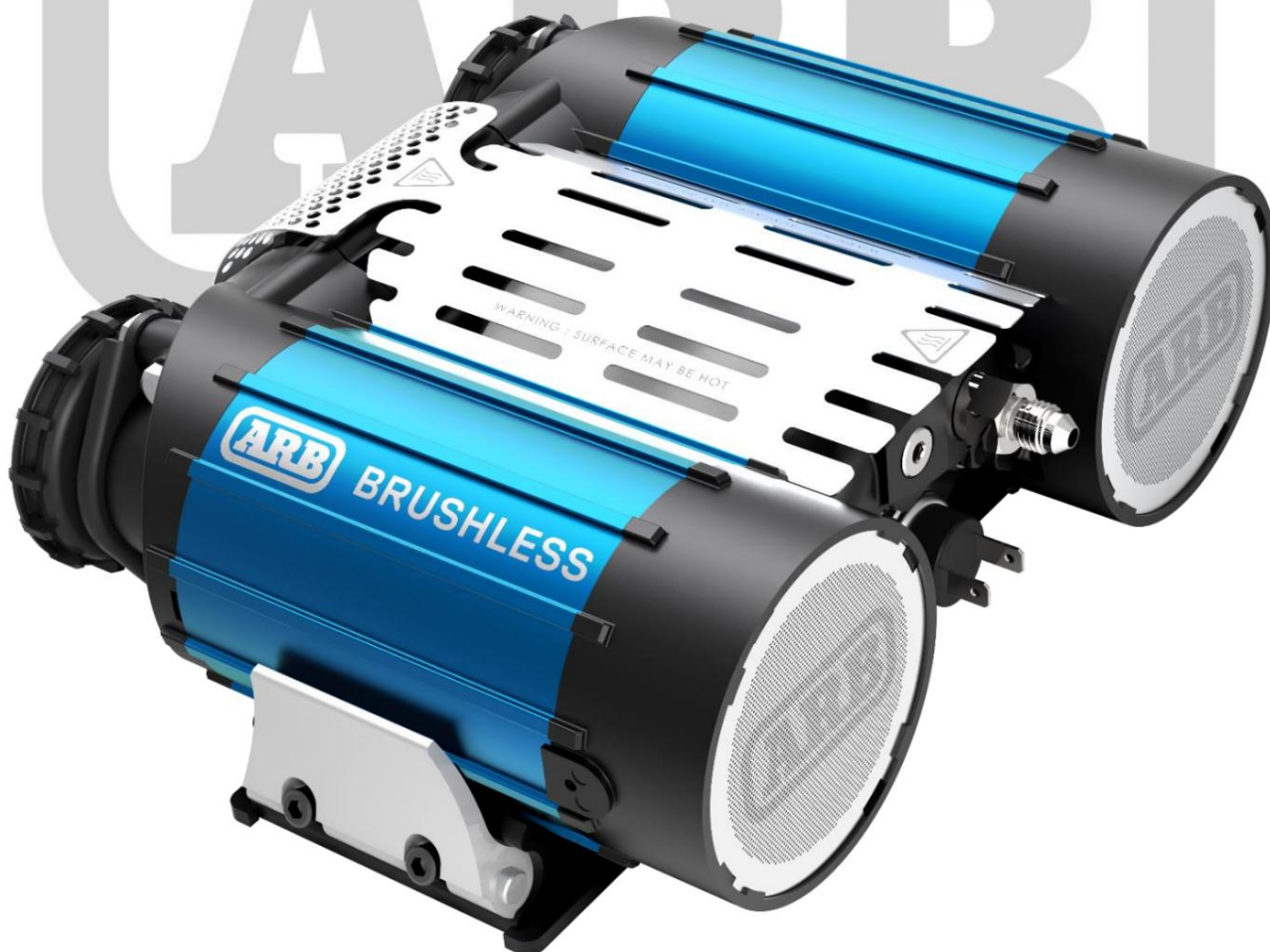
1 Inclus dans le kit de révision complet (réf. 180914) – deux kits requis pour les compresseurs doubles

2 Non illustré dans la vue éclatée

3 Couple à 4 Nm

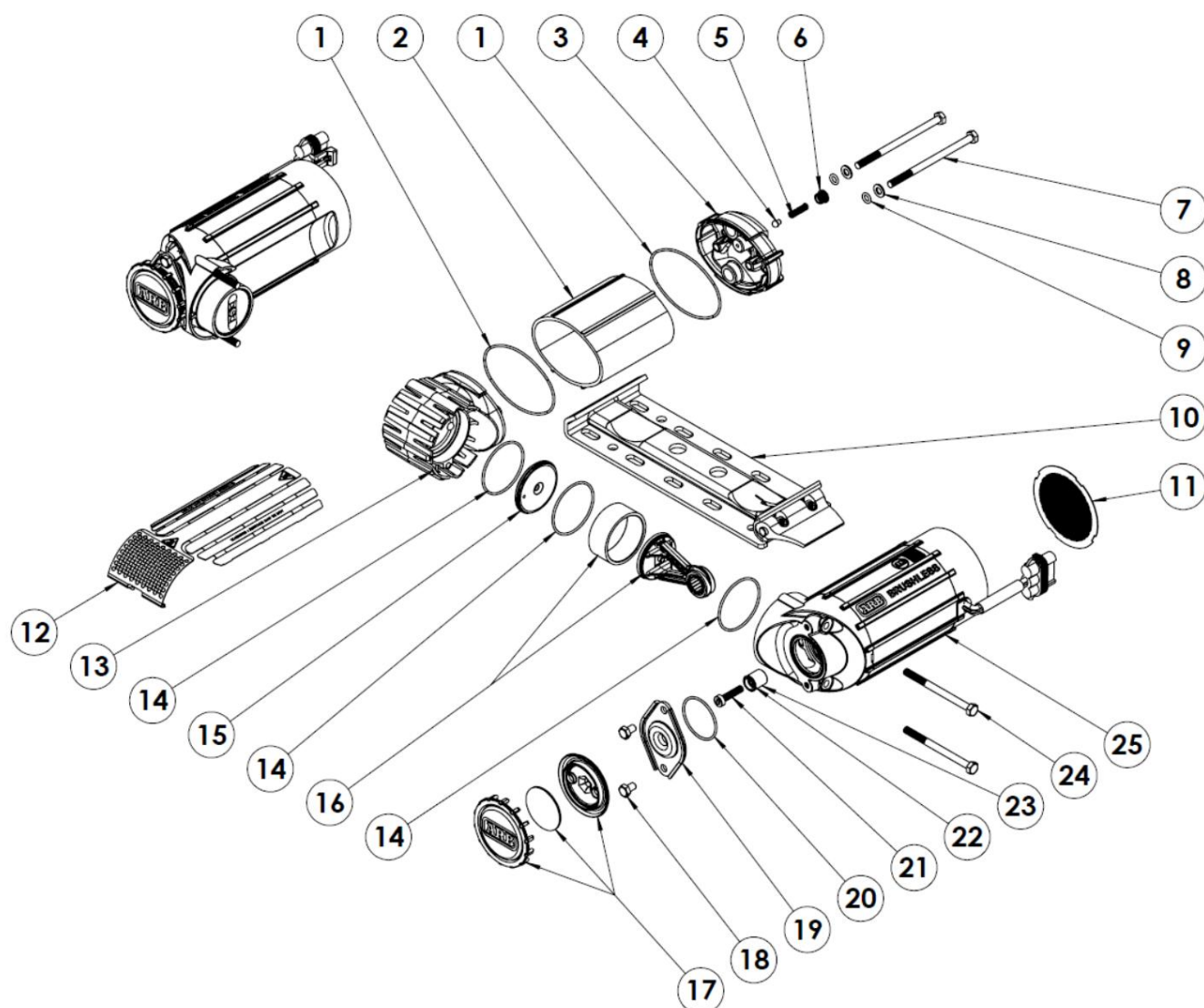
4 Couple à 6 Nm

5 Couple de serrage à 13 Nm et ajouter du frein-filet



Liste des 6 pièces

Arqué double sans balais CKBLTA12



Liste des 6 pièces

CKBLTA12 – Spécifications détaillées

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES		MÉTRIQUE IMPÉRIAL	
TENSION D'ALIMENTATION		12 12 45 ampères 45 ampères	
CONSOMMATION DE COURANT MAXIMALE (chaque moteur)			
VALEUR DES FUSIBLES (chaque moteur)		60 ampères 60 ampères	
POIDS (kit total)		7,2 kg 15,8 lb	
DIMENSIONS	- LONGUEUR	210 mm 8,3 pouces	
	- LARGEUR	280 mm 11,0 pouces	
	- HAUTEUR	100 mm 3,9 pouces	
CYCLE DE SERVICE		100% 60 minutes de course par heure 22 °C, 200 kPa [72 °F, 29 psi]	
PRESSOSTAT FERMÉ (moteur allumé)		930 kPa	135 psi
PRESSOSTAT OUVERT (moteur arrêté)		1030 kPa	150 psi
PRESSION DE LA SOUPAPE DE		1240 kPa	180 psi
SÉCURITÉ TEMPÉRATURE AMBIANTE MAX.		100 °C	212 °F

CARACTÉRISTIQUES à VIDE		IMPÉRIAL	
PRESSION D'ESSAI		0	0 psi
TIRAGE ACTUEL		30 Amplis	30 ampères
DÉBIT D'AIR		260 L/min	9,2 pi3/min

CARACTÉRISTIQUES À LA PRESSION DES PNEUS		IMPÉRIAL	
PRESSION D'ESSAI		200	29 psi
TIRAGE ACTUEL		80 Amplis	80 ampères
DÉBIT D'AIR		176 L/min	6,2 pi3/min

REMARQUE : Les spécifications ci-dessus ont été enregistrées dans des conditions de laboratoire à 22 °C [72 °F].

SPÉCIFICATIONS DES CONNEXIONS EXTERNES	
FILETAGE D'ADMISSION D'AIR (femelle)	1/4-18 NPSC (filetage de tuyau parallèle)
FILETAGE DE FILTRE À AIR (mâle)	1/4-18 NPT (filetage de tuyau conique)
FILETAGE DE SORTIE DU COLLECTEUR	1/4-18 NPSC (filetage de tuyau parallèle)