

Руководство по эксплуатации и монтажу дублирующих педалей

Настоящее руководство по эксплуатации и монтажу (РЭМ) служит для изучения устройства и порядка установки дополнительных педалей сцепления и тормоза на учебное транспортное средство (ТС).

Дополнительные педали сцепления и тормоза предназначены для ТС любых марок (легковых, грузовых и автобусов), как с механической, так и с автоматической коробкой передач (А.К.П.), с подвесными и напольными педалями, при максимальной нагрузке на них не более 70 кгс и соответствуют требованиям технических условий ТУ 37.001.2124-2002 (Приложение Б).

Перестановка дополнительных педалей с одного транспортного средства на другое ТС допускается только в течение гарантийного срока.

Некоторые узлы и детали дополнительных педалей сцепления и тормоза могут быть усовершенствованы в процессе производства и отличаться от описанных в настоящем РЭМе.

1. ОПИСАНИЕ

1.1. Назначение дополнительных педалей тормоза и сцепления

1.1.1. Дополнительные педали предназначены для дооборудования ТС с целью его использования для учебной езды и сдачи на нем квалификационного экзамена.

1.2. Варианты использования проводки тросов дополнительных педалей

1.2.1. Дополнительные педали тормоза и сцепления имеют 4 основных варианта исполнения проводки тросов - с буквой «а» с автоматической коробкой передач:

I. Проводка тросов по верхнему ряду роликов (рис. 1) дополнительных педалей на ТС с левым расположением руля; Ia - с А.К.П. педаль тормоза.

II. Проводка тросов по нижнему ряду роликов (рис. 1) дополнительных педалей на ТС с левым расположением руля; IIa - с А.К.П. педаль тормоза.

III. Проводка тросов по верхнему ряду роликов (рис. 2) дополнительных педалей на ТС с правым расположением руля; IIIa - с А.К.П. педаль тормоза.

IV. Проводка тросов по верхнему ряду роликов (рис. 2) дополнительных педалей на ТС с правым расположением руля. IVa - с А.К.П. педаль тормоза.

V. Проводка тросов (рис. 3) дополнительных педалей на автобусах, при которой инструктор сидит за водителем.

Примечание:

1. Схемы I, II, III, IV предполагают, что место инструктора находится сбоку от места водителя.

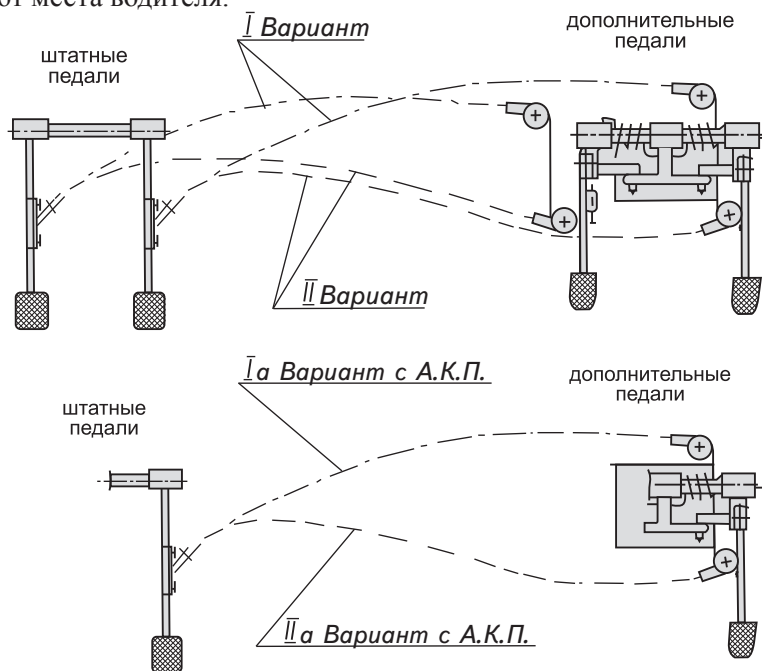


Рис. 1. Варианты I и II проводки тросов (левое расположение руля)

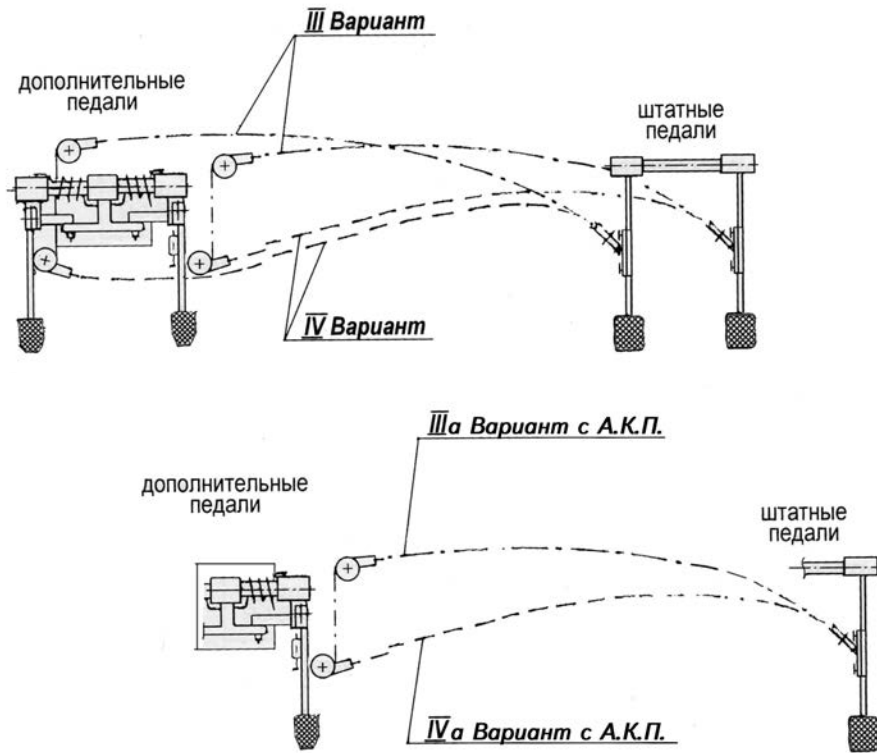


Рис. 2. Варианты III и IV проводки тросов (правое расположение руля)

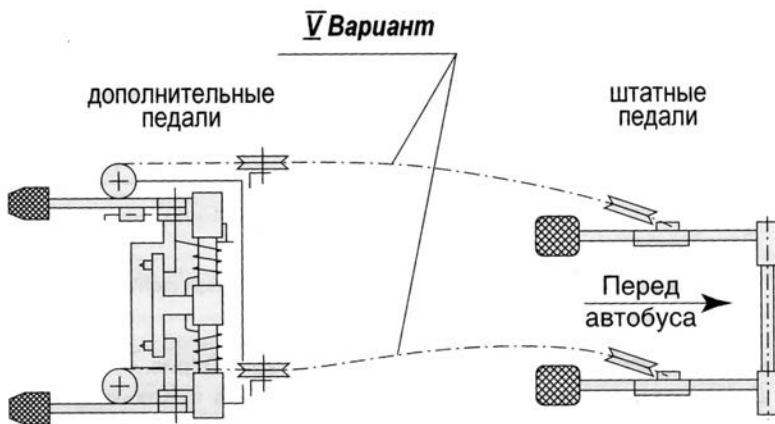


Рис. 3. Варианты V проводки тросов на автобусах (с расположением инструктора за водителем)

1.3. Место установки дополнительных педалей

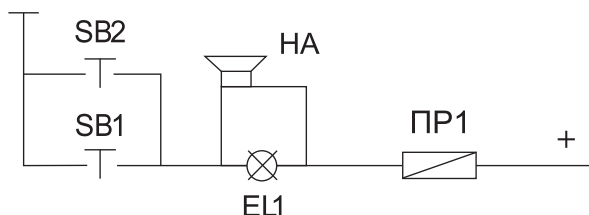
1.3.1. Дополнительные педали устанавливаются в правой части ТС с левым расположением руля, в левой части ТС с правым расположением руля в ножной нише на высоте опорных площадок педалей по аналогии со штатными педалями. При необходимости дополнительные педали могут быть расположены сзади места водителя (например, на автобусах) с помощью дополнительных кронштейнов (см. рис. 14).

1.4. Техническая характеристика

1.4.1. Масса комплекта, кг	7,0
1.4.2. Габаритные размеры, мм	
высота	150
ширина	250
длина	280
1.4.3. Максимальное усилие на дополнительную педаль тормоза, кгс	70
(но не более $K=1,1$ от штатного усилия)	

1.5. Комплектация дополнительных деталей

1.5.1. Комплектация выпуска дополнительных педалей следующая:



*Рис. 4. Принципиальная схема электросигнальной системы.
Обозначения на рис. см. в табл. 1.*

– с электросигнальной системой – 142.4725.010 (рис. 4).

Данная комплектация (табл. 1) через концевые выключатели, которые установлены на упорах стойки, позволяет включать и выключать световую и звуковую сигнализации. Данная система применяется при сдаче квалификационного экзамена по управлению ТС в ГИБДД.

– без электросигнальной системы — 142.4725.010-01.

1.5.2. Состав комплекта дополнительных педалей приведен в табл. 2.

Таблица 1

Обозначение	Наименование	Количество	Примечание
EL1*	Плафон поворотника ТУ 37.003.028	1	Входит в комплект электросигнальной системы
HA*	Звуковая сигнализация РС 508 ТУ 37.003.074-76	1	
SB1, SB2	Выключатель ВК 407 ТУ 37.003.477-76	2	
ПР1	Предохранитель	1	Устанавливается в свободное гнездо блока предохранителей

Примечание. Возможна замена отдельных комплектующих изделий на аналогичные по техническим параметрам.

* Может быть установлено одно из двух изделий.

Таблица 2

№№ п.п.	Наименование	Количество на 1 учебное ТС	Примечание
1	2	3	4
1.	<u>Блок дополнительных педалей с:</u>		
	- тросами длиной L ~ 1300 мм	3 шт., в т.ч. ЗИП - 1 шт.	Для легковых автомобилей
	- тросами длиной L ~ 1800 мм	3 шт., в т.ч. ЗИП - 1 шт.	Для грузовых автомобилей
	- тросами длиной L ~ 2100 мм	3 шт., в т.ч. ЗИП - 1 шт.	Для автобусов
	- оплетка длиной L ~ 1500 мм	1 шт.	Для легковых автомобилей*
	- оплетка длиной L ~ 1500 мм	2 шт.	Для грузовых автомобилей
	- блок дополнительных педалей I и III вариантов исполнения	с 4 блоками роликов	
- блок дополнительных педалей II и IV вариантов исполнения	с 4 блоками роликов		

1	2	3	4
2.	Блок ролика с уздечкой к штатным педалям и кронштейн с комплектом деталей	2 комплекта	
3.	Плафон поворотника ТУ 37.003.028	1 шт.	Входит в комплект электро- сигнальной системы
4.	Выключатель ВК 407 ТУ 37.003.477-76	2 шт.	
5.	Звуковая сигнализация РС 508 ТУ 37.003.074-76	1 шт.	
6.	Винт М3х12 ГОСТ 17474-72	2 шт.	
7.	Провод ПГВА-1,5 ОСТ 6.05.05.003	3 м	
8.	Руководство по эксплуатации и монтажу РЭМ-ДПС-06+Эл.	1 шт.	

* Режется по месту на 2 отрезка

2. УСТРОЙСТВО* И РАБОТА

2.1. Устройство

2.1.1. Дополнительные педали содержат рычаги 2 (рис. 5) с опорными площадками 19, регулировочные болты 1, направляющие части 3 педали, которые входят в гнезда 15 рычагов 7. Сборочный узел, в который входят рычаг 2, площадка 19 и направляющая часть 3 педали, является съемным, а их фиксация в гнезде 15 обеспечивается регулировочным болтом, 1 с контрогайкой 22, а от самопроизвольного выхода из гнезда 15 сборочного узла педали ограничивает упор 23. В рычаге 7 имеется отверстие, через которое введен трос 11, закрепленный наконечником 10. Упор ограничивает перемещение рычага 7 при вращении его на оси 18 вместе с пружиной кручения 5 до соприкосновения с упором 13 стойки, в котором расположен выключатель 14. Основание 9 опоры снабжено блоками роликов 12, к которым с одной стороны под-соединены оплетки 21 и тросы 11. Другой конец каждой из оплеток 21 контактирует с корпусом блока роликов 12 (рис. 6), снабженных уздечка-ми 4, задающими направление тросу 9 к ролику 8. Ролик 8 установлен на штатной педали 1 посредством кронштейна 2 и планки 11 с упорной для крючка 4 с зажимом 3. Крючок

* Описание дано на примере установки дополнительных педалей на ТС с левым рулем и местом инструктора справа от водительского.

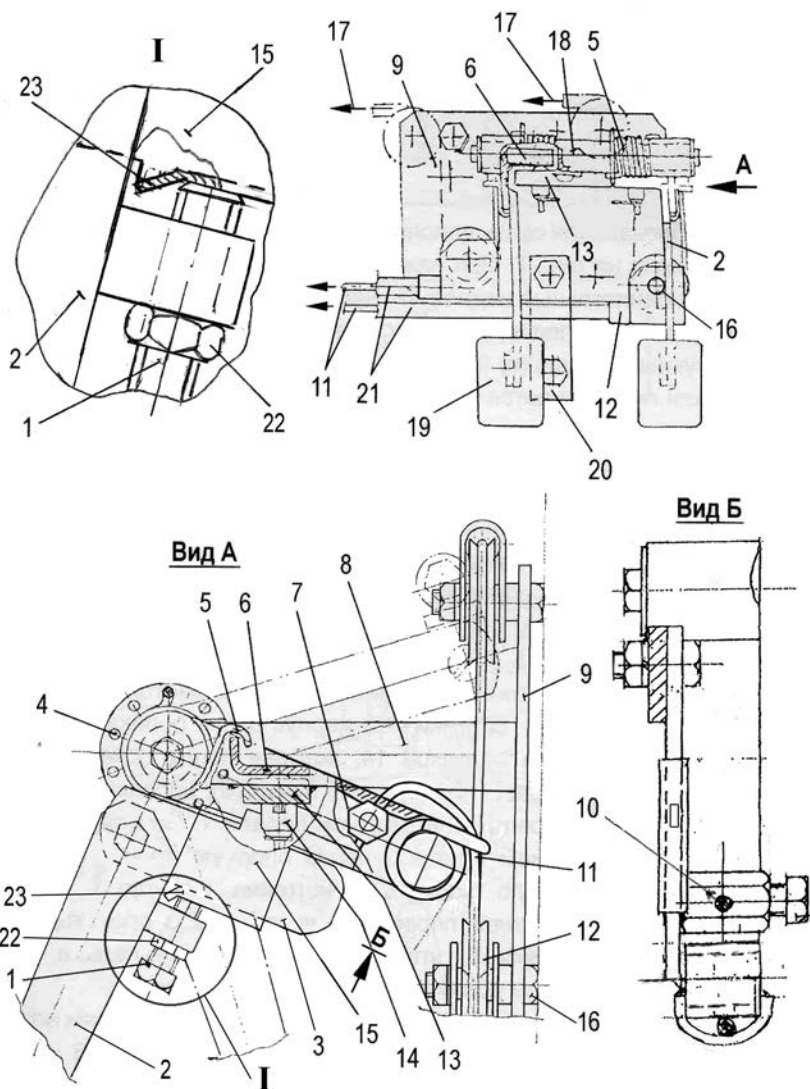


Рис. 5. Общий вид дополнительных педалей (для ТС с левым рулем):

- 1 – регулировочные болты, 2 – рычаг дополнительной педали, 3 – направляющая часть педали, 4 – полукольцо для зацепления хвостовика пружины, 5 – левая и правая пружины, 6 – упор рычага, 7 – рычаг, 8 – стойка, 9 – основание опоры блока дополнительных педалей, 10 – наконечник троса, 11 – тросы и их проводки в вариантах II и IV на АТС, 12 – блок ролика, 13 – упор стойки, 14 – выключатель электросигнальной системы, 15 – гнездо направляющей, 16 – болт крепления блока ролика, 17 – тросы и их проводки в вариантах I и III на АТС, 18 – ось, 19 – опорные площадки, 20 – дополнительная планка крепления, 21 – оплетки тросов, 22 – контрогайка, 23 – упор.

4 связан с пружиной растяжения 6, которая другим концом соединена со стяжкой, закрепленной на блоке штатных педалей АТС (с подвесными педалями) либо на основании (с напольными педалями).

2.2. Работа

2.2.1. Функциональная связь дополнительных педалей со штатными педалями представлена на рис. 7. При нажатии водителя на штатные педали 21 (позиция III) дополнительные педали 11, находящиеся под ногами инструктора, не перемещаются вслед за ними. В случае, если инструктор нажимает на дополнительную (ые) педаль (и) (позиция III), то соответствующая штатная педаль у водителя перемещается ровно на столько, на сколько инструктор переместил соответствующую дополнительную (ые) педаль (и).

2.2.2. Более подробно взаимодействие дополнительных педалей со штатными педалями описано ниже. При нажатии на опорную площадку 19 (рис. 5) рычага 2 дополнительной педали направляющая часть 3, вставленная в гнездо 15, поворачивает рычаг 7. Рычаг 7 перемещается по окружности в том же направлении, что и рычаг 2 дополнительной педали, тянет за собой трос 7, удерживаемый наконечником 10 его крепления. Трос 11 обкатывается по роликам в блоках 12 (рис. 5, 6), а в промежутке между ними перемещается в оплетке 21 (рис. 5), при этом один конец оплетки упирается в корпус блока ролика 12, а другой конец оплетки – в корпус блока ролика 12 (рис. 6).

Блок ролика 12 снабжен уздечкой 14, которая после обкатки ролика задает тросу 11 (рис. 5) направление к ролику 8 (рис. 6), расположенному на кронштейне 2, который закреплен на штатной педали 1. При перемещении троса 9 закрепленный на нем зажим 3 через опорную площадку крючка 4 передает усилие на опорную скобу 16 кронштейна 2, который находится на штатной педали 1. Обратное перемещение зажима 3 происходит при помощи пружины 6 и стяжки 5, что позволяет штатной педали занять исходное положение, при этом ролик 8 обкатывается по тросу 9.

Усилие пружин 5 (рис. 5) обеспечивает дополнительным педалям возможность занять исходное положение, переместившись до упоров 13 и нажав на выключатели 14 электросигнальной системы. При этом происходит замыкание электросигнальной системы, так как выключатели 14 подключены как “нормально-замкнутые”, что обеспечивает при рабочем ходе дополнительных педалей размыкание электросигнальной системы. В процессе автономной работы штатных педалей 1 (рис. 6) трос 9 с зажимом 3 не имеют возвратно-поступательного перемещения, при этом уздечка 14 задает направление тросу 9, а пружина 6 удерживает зажим 3 в исходном положении.

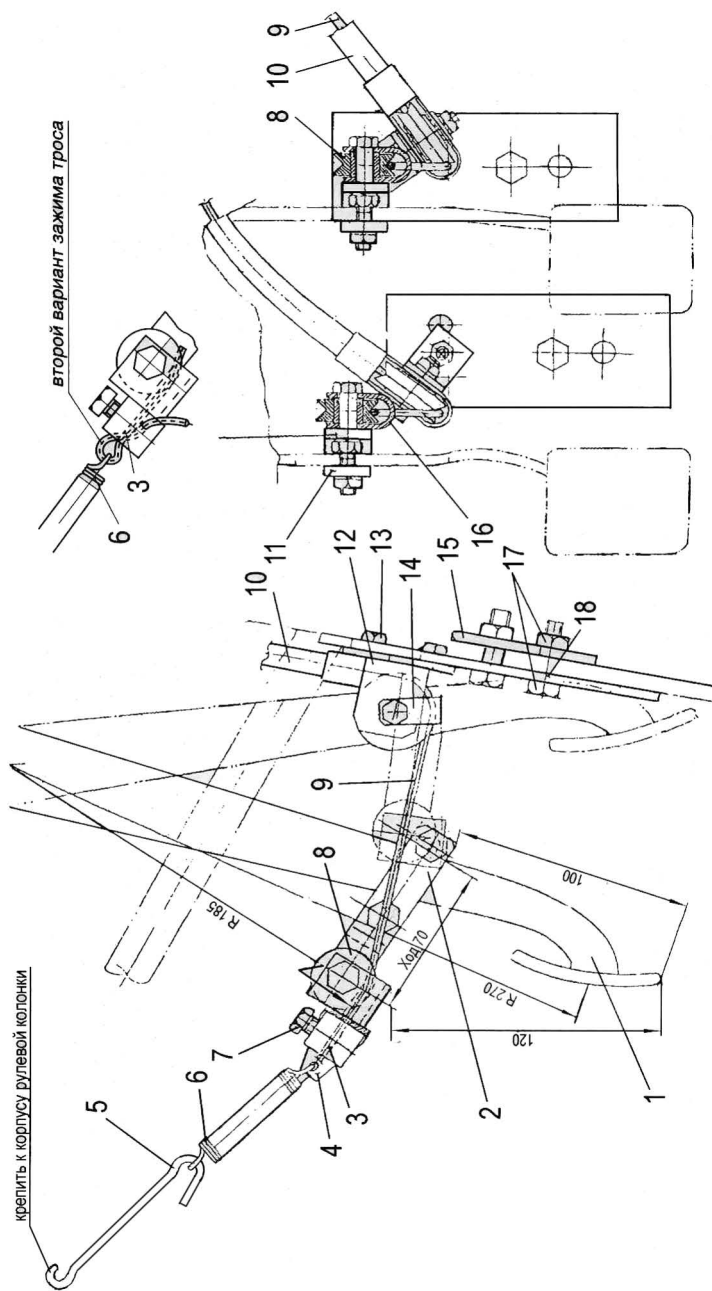


Рис. 6. Общий вид подвесных шатных педалей с элементами крепления тросов дополнительных педалей:

- 1 — шатная педаль, 2 — кронштейн с роликом 8 и упорной скобой 16, 3 — зажим с шестигранным болтом, 4 — крючок, 5 — стяжка, 6 — пружина растяжения, 7 — шестигранный болт со сферическим наконечником, 8 — ролик, 9 — трос, 10 — оплетка троса, 11 — планка крепления кронштейна 2 к шатной педали, 12 — блок ролика с уздежкой, 13 — болт крепления блока ролика, 14 — уздежка, 15 — подкладка крепления основания 18 в ТС, 16 — упорная скоба, 17 — болтовое соединение, 18 — основание блока-ролика с уздежкой

I позиция
Исходное положение
Работа дополнительных педалей
II позиция
Работа штатных педалей

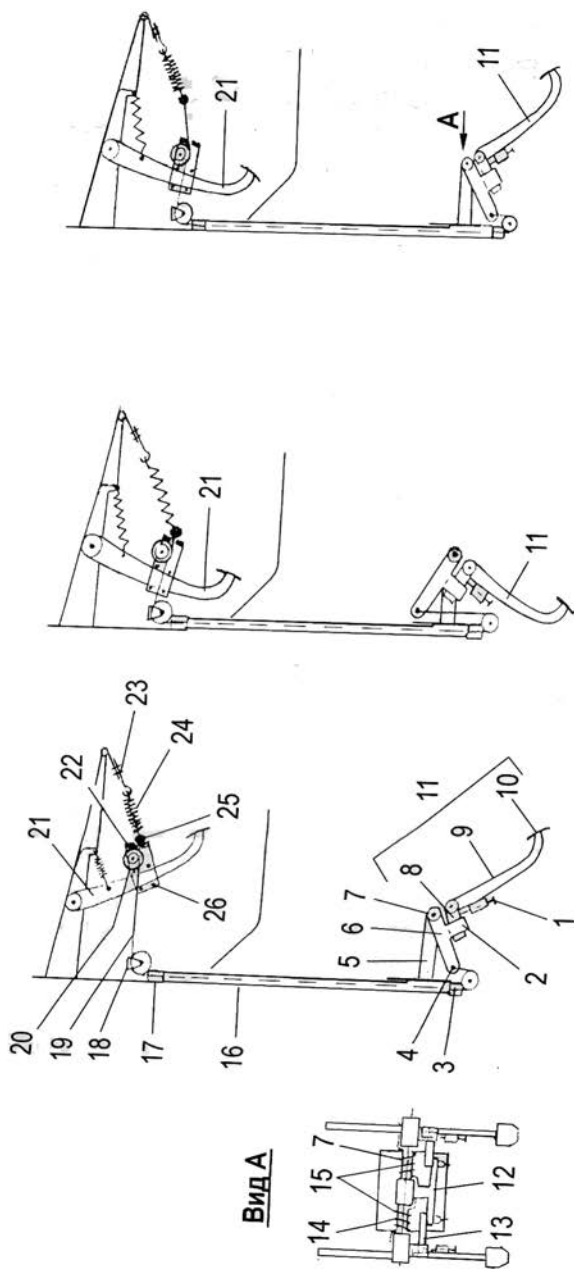


Рис. 7. Схема взаимодействия дополнительных педалей со штатными:

1 – регулировочный винт, 2 – гнездо для установки направляющей, 3 – блок ролика, 4 – элементы крепления троса, 5 – стойка, 6 – рычаг, 7 – ось, 8 – направляющая часть педали, 9 – рычаг дополнительной педали, 10 – опорная площадка, 11 – дополнительная педаль, 12 – упор стойки, 13 – упор рычага, 14 – основание опоры, 15 – левая и правая пружины, 16 – оплетка троса, 17 – блок с уздечкой, 18 – уздечка, 19 – трос, 20 – ролик, 21 – штатная педаль, 22 – упорная скоба, 23 – стяжка, 24 – пружина растяжения, 25 – зажим с крючком, 26 – кронштейн с роликом 20 и упорной скобой 22

3. УСТАНОВКА ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ПЕДАЛЕЙ ПРИВОДА ТОРМОЗА И СЦЕПЛЕНИЯ

3.1. Предварительные замечания

3.1.1. При установке блоков 2 (рис. 8) роликов на основание 1 опоры необходимо определить угол расположения оси его отверстия под трос. Этот угол определяется траекторией прокладки оплетки троса (см. рис. 8) и максимально достижимой соосностью этих осей. Для достижения соосности необходимо в ряде случаев (например, для “классики”) использовать наклонную проставку 4.

После правильной ориентации блоков роликов по оси и с помощью наклонных или плоских проставок блоки роликов следует надежно закрепить на основании 1, обращая при этом внимание на правильную фиксацию наклонной проставки 4, иначе трос будет соскакивать с ролика.

3.1.2. Оплетку троса следует прокладывать наиболее коротким путем или так, чтобы тросы в оплетках совершали плавные, дугообразные изгибы с радиусом не менее 500 мм.

3.1.3. Обрезку оплетки необходимо производить строго перпендикулярно оси, не допуская наличия заусенцев и исключая задиранья ее оболочки при установке в отверстие блока ролика.

3.2. Установка дополнительных педалей на ТС со штатными подвесными педалями

3.2.1. Монтаж начинается с установки кронштейна 2 (рис. 6) на штатную педаль сцепления, располагая ролик 8 в межпедальном пространстве, при этом кронштейн 2 на педали устанавливается не перпендикулярно рычагу педали, а под небольшим углом.

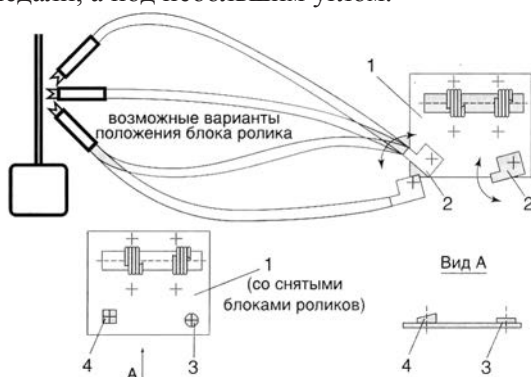


Рис. 8. Установка блоков роликов на основание опоры блока дополнительных педалей:

1 – основание опоры блока дополнительных педалей; 2 – блок роликов; 3 – плоская проставка (может быть в виде шайбы); 4 – наклонная проставка (изготовлена из квадратной трубы)

Необходимо ориентировочно перенести мелом на ковровое покрытие в салоне ТС расположение лонжеронов и других штатных элементов конструкций и механизмов ТС в районе как под штатными педалями и в нише предполагаемого расположения блока дополнительных педалей на месте инструктора, так и со стороны моторного отсека напротив штатных педалей и ниши, в которую будут установлены дополнительные педали. Это необходимо сделать для того, чтобы при установке дополнительных педалей не повредить лонжероны и другие штатные элементы конструкции и механизмы ТС. Затем между штатными педалями на полу необходимо установить основание 18 с блоком роликом 12. После чего, выжав педаль сцепления, подвести к ней блок ролика 12 с уздечкой 14 так, чтобы трос 9, обогнув блок ролика 12, устремился к ролику 8 на кронштейне 2, при этом направление захода троса в корпус блока ролика 12 должно быть таким, как показано на схеме вариантов прокладки тросов I, II (рис. 1) и III, IV (рис. 2). Необходимо расположить (развернуть) основание 18 (рис. 6) так, чтобы отверстие для его крепления на ТС не попадало на лонжерон, очерченный мелом. Затем необходимо закрепить основание 18 на полу ТС с помощью болтового соединения 17. Со стороны моторного отсека под его гайку следует подложить пластину-прокладку (на рис. 6 не показана).

Таким же образом следует выполнить работы на педали тормоза, копируя размеры с педали сцепления, так как педаль тормоза невозможно выжать до пола. Затем основание с установленным на нем блоком-роликом следует прикрепить к днищу ТС болтовым соединением 17, подложив под его гайку со стороны моторного отсека пластину – прокладку (на рис. 6 не показана).

3.2.2. Необходимо определить место расположения блока дополнительных педалей в ножной нише пассажира, которое определено для инструктора. При этом расстояние между крайней точкой опорной площадки 19 (рис. 5) дополнительной педали сцепления и корпусом ТС слева (для вариантов I и II проводки тросов) должно быть ≥ 130 мм, а расстояние справа между крайней точкой опорной площадки 19 дополнительной педали тормоза и корпусом ТС должно быть ≥ 160 мм. Затем следует установить блок дополнительных педалей по высоте так, чтобы расположение от пола опорных площадок дополнительных педалей соответствовало высоте расположения опорных площадок штатных педалей. Для такой регулировки рычаги дополнительных педалей снабжены регулировочными болтами 1 с контргайками (рис. 5), которые проникая через отверстие 22 гнезда направляющей 15 зажимают сборный узел педали, тем самым сохраняет устойчивое положение и исключает самовыдвижение из гнезда 15. Для вариантов III и IV проводки тросов, с правым расположением

руля (рис. 2), расположение дополнительных педалей по горизонтали в нише ног пассажира должно быть зеркальным по отношению к вариантам I и II (рис. 1).

Закрепить блок дополнительных педалей так, чтобы верхние и нижние отверстия основания опоры 9 (рис. 5) не попадали на лонжерон и другие штатные элементы конструкции и механизмы ТС. В противном случае следует применить дополнительную планку 20. Далее следует проложить траектории оплеток тросов и правильно установить блоки роликов, как это описано в п. 3.1.1. Затем надо установить оплетки тросов, предварительно отрезав их излишки, при этом перед заправкой в гнездо кронштейна ролика концы оплеток освободить от резиновой оболочки примерно на 20 мм (рис. 9), а затем произвести прокладку тросов 11. Закрепить на концах тросов 11 их наконечники 10, как показано на разрезе В-В, при этом концы тросов предварительно должны быть заварены (запаяны) и зачищены для легкой их прокладки. Смазать тросы смазкой на литиевой основе.

Начинать вставлять трос 11 необходимо со стороны дополнительных педалей в отверстие рычага 7, затем двигать его по ролику 2, далее в оплетку 17, в блок ролика 12 (рис. 6) под уздечку 14, к ролику 8, в отверстие крючка 4, в отверстие зажима 3, в котором трос в натянутом положении следует затянуть шестигранным болтом 7 моментом затяжки 0,8-1,0 кгс·м. После этого необходимо нажать 8-10 раз на дополнительную педаль и, ослабив болт 7, убрать появившийся люфт троса. Затем необходимо окончательно затянуть болт 7 с моментом затяжки 0,8-1,0 кгс·м. Один конец стяжки 5 закрепить под гайку блока рулевого управления, а на другой ее конец согнуть и зацепить пружину 6, обеспечив расстояние между зажимом 3 и упорной скобой 16 примерно 3-5 мм так, чтобы пружина 6 оказалась в небольшом натяжении (30-50 мм). Конструкция стяжки показана на рис. 9а.

В ряде случаев можно обеспечить натяжку троса без использования стяжки (рис. 9а). При этом регулировочным элементом является петля самого троса (рис. 10), которая пропускается через зажим 8 с двумя

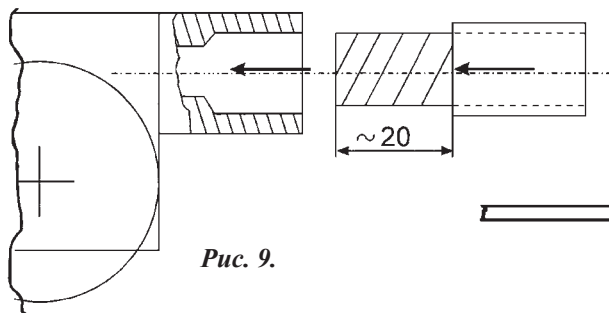


Рис. 9.



Рис. 9а.

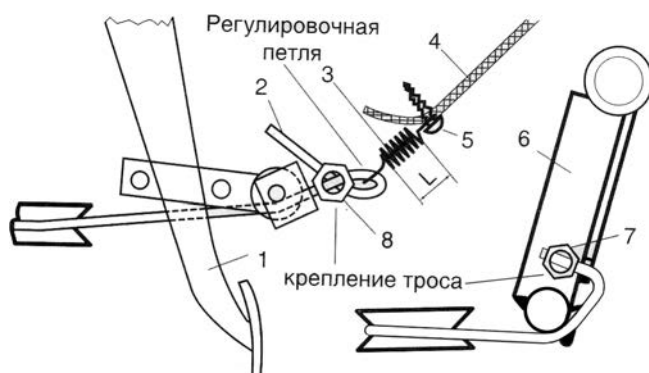


Рис. 10. Регулировка натяжения троса с помощью его петли:
 1 – штатная педаль; 2 – трос; 3 – пружина растяжения; 4 – панель приборов; 5 – шуруп;
 6 – дублирующая педаль; 7 – шестигранный зажим с одним отверстием;
 8 – шестигранный зажим с двумя отверстиями

отверстиями. При правильной регулировке обеспечивается преднатяг пружины 3 до размера L , равного 30-50 мм. Один конец пружины закрепляется на петле троса, а другой – на панели приборов саморезом 5. Педали, как штатные, так и дополнительные, должны находиться в исходном положении под воздействием пружин 5 (рис. 5, 6). Трос после прокладки не должен соприкасаться с другими деталями конструкции ТС. Аналогичным способом необходимо установить второй трос.

Особенности крепления роликов на штатные педали тормоза и сцепления **КамАЗ-43114** показаны на рис. 11.

3.3. Порядок установки дополнительных педалей на ТС с напольными штатными педалями

3.3.1. Монтаж начинается с предварительного скрепления кронштейна 9 (рис. 12) с планкой 16 на два из четырех отверстий. Затем кронштейн 9 надо расположить на педали сцепления так, чтобы при полном ходе педали он совершал перемещение не более 100 мм. При необходимости следует переместить кронштейн 9 по педали и после регулировки закрепить его в этом положении. Установить между штатными педалями основание 17 с блоком ролика 5 и стяжкой 10. Затем, выжав педаль сцепления, подвести к ней блок ролика 5 с уздечкой 4. Трос, обогнув блок ролика 5 под уздечкой 4, должен устремиться к ролику 14 на кронштейне 9, при этом направление захода троса и оплетки в корпус блока ролика 5 должно пойти по кратчайшему пути к блоку ролика дополнительных педалей. Далее необходимо установить основание 17, закрепив на нем блок ролика

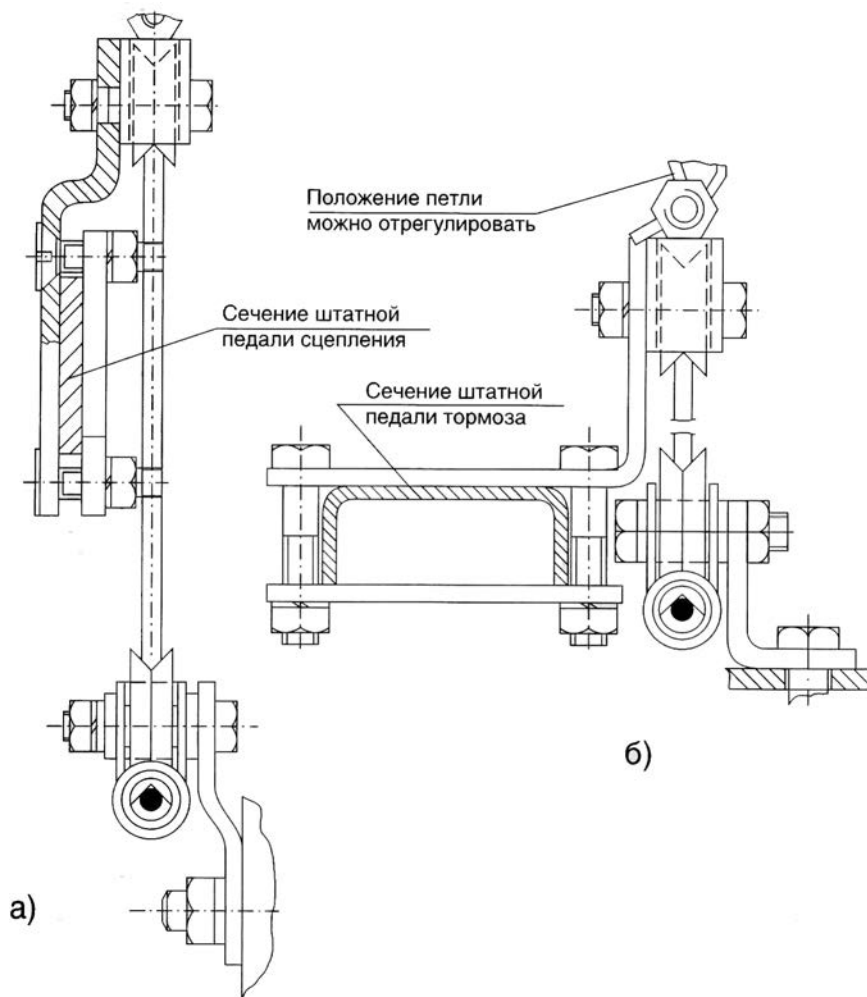


Рис. 11. Фрагменты крепления роликов к штатной педали сцепления (а) и штатной педали тормоза (б) КамАЗ-43114

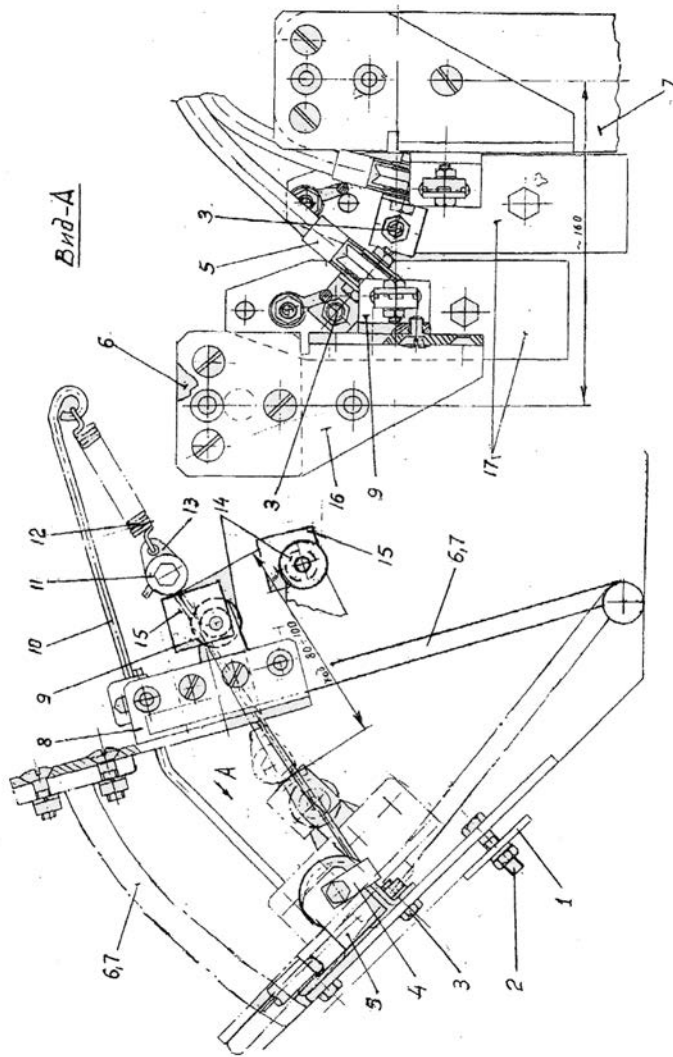


Рис. 12. Общий вид наполных шатунных педалей с элементами крепления тросов дополнительных педалей:
 1 – пластина-подкладка, 2 – болтовое соединение, 3 – болт крепления блока ролика, 4 – уздечка, 5 – блок ролика с уздечкой,
 6 – шатунная педаль сцепления, 7 – шатунная педаль тормоза, 8 – планка крепления кронштейна к шатунной педали,
 9 – кронштейн с роликом и упорной скобой, 10 – стяжка, 11 – зажим с крючком, 12 – пружина растяжения, 13 – ролик,
 14 – ролик,
 15 – упорная скоба, 16 – планка крепления кронштейна 9, 17 – основание блока ролика с уздечкой

5. Установить стяжку 10 на болтовое соединение, закрепленное на одном из двух отверстий основания 17 так, чтобы трос, подвешенный через пружину 12, был направлен в проточку ролика 14. Закрепить основание 17 с установленным на нем блоком ролика 5 и стяжкой 10 на днище ТС болтовым соединением 2. Конструкция стяжки показана на рис. 13, либо использовать стяжку см. рис. 9а, для крепления сверху.

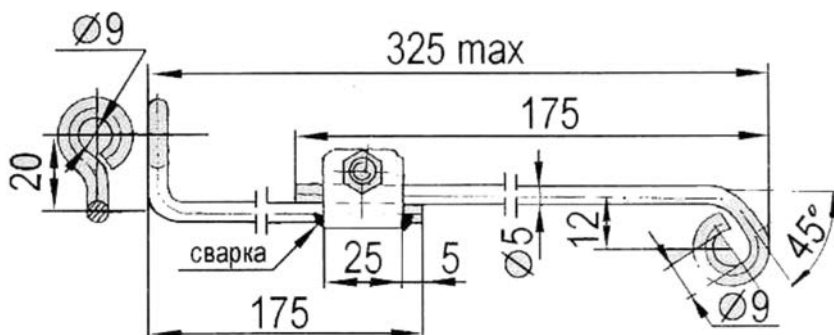


Рис. 13. Стяжка для штатных напольных педалей

Затем следует произвести на педали тормоза аналогичные работы, как и на педали сцепления, копируя с нее установочные размеры.

Установку дополнительных педалей и протяжку тросов в оплетках необходимо произвести согласно п. 3.2.2.

4. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

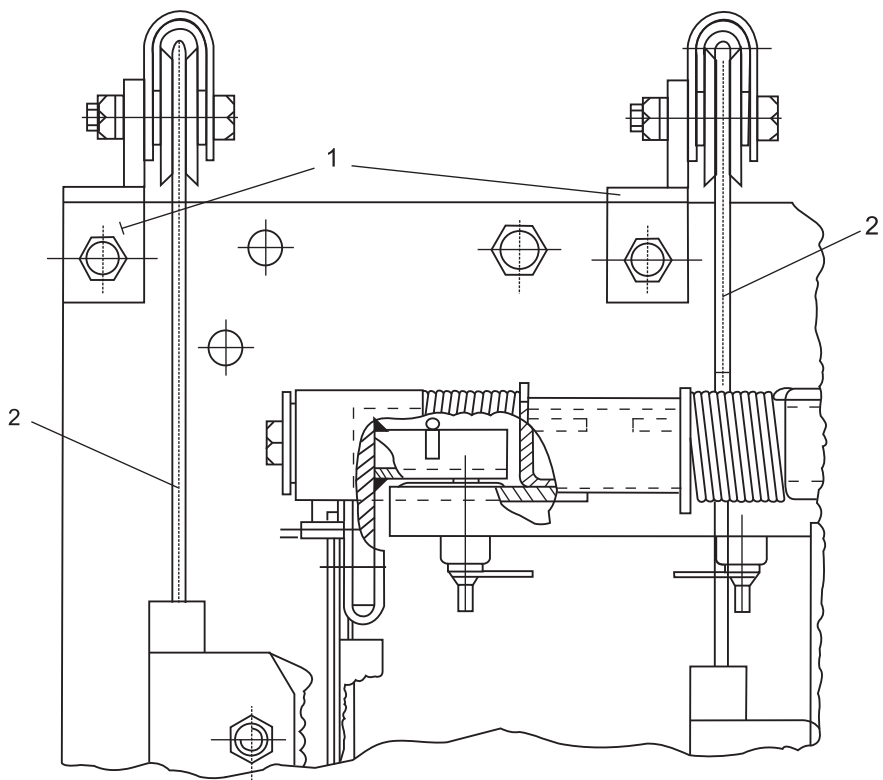
4.1. Техническое обслуживание конструктивных элементов дополнительных педалей проводится одновременно с проведением плановых технических обслуживаний учебного ТС (а также по мере необходимости) и заключается:

в периодической смазке вращающихся и трущихся пар (любая смазка на литиевой основе);

в подтяжке элементов крепления дополнительных педалей к кузову ТС;
в проверке и регулировке штатных педалей и привода дополнительных педалей;

в проверке работоспособности электросигнальной системы;

в проверке натяжения тросов. При их растяжении необходимо устранить люфт перемещения зажимов 3 (рис. 6) по тросам или изменить положение петли троса (рис. 10), в случае необходимости следует заменить сами тросы.



*Рис. 14. При расположении места инструктора сзади водителя направление тросов обеспечивается дополнительными кронштейнами:
1 – дополнительные кронштейны, 2 – тросы*

5. УКАЗАНИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.1 При эксплуатации дополнительных педалей привода тормоза и сцепления необходимо соблюдать следующие правила:

- не превышать максимальное усилие на дополнительных педалях более 70 кгс;
- не осуществлять “ударного” воздействия на дополнительные педали;
- при эксплуатации учебного ТС в качестве обыкновенного разъездного следует снимать быстросъемные рычаги 2 (рис. 5) дополнительных педалей из гнезд 15 направляющих для предотвращения случайного воздействия на дополнительные педали со стороны пассажира, который находится на месте инструктора;
- ежедневно перед учебным выездом осматривать тросы привода с целью выявления их разрушения (перетирания и резких изгибов), схода с ручья роликов, что приведет к резкому возрастанию усилия на дополнительных педалях и их стопорению;
- не допускать использования дополнительных педалей без наличия резиновых накладок на опорных площадках 19 педалей.

6. ГАРАНТИИ РАЗРАБОТЧИКА-ИЗГОТОВИТЕЛЯ

6.1. Разработчик-изготовитель гарантирует соответствие дополнительных педалей требованиям ТУ 37.001.2124-2002 (Приложение Б) при соблюдении потребителем правил, указанных в “Руководстве по эксплуатации и монтажу”.

6.2. Гарантийный срок эксплуатации - 36 месяцев, а после переустановки срок исчисляется 12 месяцев с момента переустановки. В случае, если установка дополнительных педалей произведена после 6 месяцев с момента продажи, гарантийный срок исчисляется со дня продажи.

6.3. В течение гарантийного срока производитель работ обязан безвозвратно заменить детали и узлы, преждевременно вышедшие из строя по вине производителя работ.

6.4. В случае, когда монтаж дополнительных педалей проводился с отклонениями от “Руководства по эксплуатации и монтажу” или в процессе эксплуатации заменялись элементы конструкции дополнительных педалей кроме тросов без согласования с разработчиком-изготовителем, последний снимает с себя всякую ответственность.

6.5. Отзывы и замечания направлять по адресу: 143987, Московская область, г. Балашиха, мкр. Железнодорожный, ул. Новая, д. 49, подъезд 1.

ooo-autoplus.ru

E-mail: **pedali@list.ru**

Телефон/факс: **(495) 522-49-67, 798-30-07, 8-962-991-91-91**

ООО “Авто-плюс”

Сертификат № РОСС RU.MT25.H00531

Изделие (пломба) № _____

Подпись _____ Штамп _____
Дата продажи _____

