



INSTRUKCJA OBSŁUGI
TESTER SZCZELNOŚCI CYLINDRÓW SILNIKÓW
G02735



**PRZED PRZYSTĄPIENIEM DO PRACY Z URZĄDZENIEM PROSZE ZAPOZNAĆ SIĘ Z
INSTRUKCJĄ OBSŁUGI**

WAŻNE:

Proszę uważnie przeczytać poniższe instrukcje. Zwrócić uwagę na wymogi bezpieczeństwa, ostrzeżenia i środki ostrożności. Używać produkt w prawidłowy sposób, z uwagą na cel dla którego został on stworzony. W przeciwnym wypadku może to być powodem awarii i/lub odniesionych obrażeń, jak i unieważnienia gwarancji.

1. WYMOGI BEZPIECZEŃSTWA

Podczas korzystania z narzędzia, należy przestrzegać ogólnych zasad zachowania bezpieczeństwa w miejscu pracy, jak również zasad BHP.

Jeśli jest to wymagane do pracy z pojazdem, należy zapewnić odpowiednie warunki w postaci stojaków osiowych, pochylni czy podstawek klinowych pod koła w celu unieruchomienia pojazdu.

UWAGA:

Ustawić bieg na neutralny - luz (lub „parkowanie” w przypadku automatycznej skrzyni biegów) i nie trzymać rąk w pobliżu silnika jako, że podczas używania narzędzia silnik może wejść w obroty.

Zapłon NIE MOŻE być włączony.

UWAGA:

Przekręcić pokrętko regulujące do oporu w kierunku przeciwnym do kierunku obrotu wskazówek zegara przed podłączaniem do sprężonego powietrza.

Zwiększenie wartości ciśnienia spowoduje uszkodzenie miernika i pogwałci warunki przestrzegania gwarancji.

Należy zapewnić oczom odpowiednią ochronę.

Zaleca się dobór odpowiedniego ubioru dla uniknięcia otarć i zadrapań. Nie nosić biżuterii oraz związywać długie włosy.

Należy sprawdzać, czy wszystkie używane narzędzia znajdują się na swoim miejscu, gdyż nie wolno zostawiać ich w silniku, na nim lub w jego pobliżu.

WAŻNE:

Postępować zgodnie z zaleceniami producenta lub dostarczoną z narzędziem instrukcją obsługi, aby ustanowić prawidłowy przebieg procedury.

2. WPROWADZENIE I ZASTOSOWANIE

Zaprojektowany w celu wykrycia popularnych uszkodzeń silnika: zużytych pierścieni tłokowych, zaworów, pęknięć w ściankach cylindra i występujących uszczelkach. Mierniki pokazują % poziom nieszczelności i ciśnienia w cylindrze. Odpowiedni do użytku z wszystkimi systemami benzynowymi z 14 lub 18-mm kadłubami świecy zapłonowej.

Dostarczane z futerałem i instrukcją.

3. SPOSÓB KORZYSTANIA

3.1 LOKALIZACJA PUNKTÓW NASŁUCHU

3.1.1 Rurka głębokościomierza oleju..... dla przecieków z uszkodzonych pierścieni i/lub ścianek cylindra

3.1.2 Filtr chłodnicy..... dla przecieków ścianek cylindra lub uszczelki głowy cylindra

3.1.3 Sąsiedni cylinder..... dla przecieków uszczelki głowy cylindra

3.1.4 Rura wydechowa..... dla przecieków zaworu wydechu

3.1.5 Wlot powietrzny gaźnika..... dla przecieków zaworu wlotowego

3.1.6 Korpus przepustnicy wtrysku paliwa ... dla przecieków zaworu wlotowego

3.2 PODŁĄCZANIE UKŁADU

3.2.1 Uruchomić silnik i zaczekać do czasu osiągnięcia temperatury roboczej.

3.2.2 Usunąć świecę zapłonową, bagnet poziomu oleju, nakrywkę chłodnicy, filtr powietrza z gaźnika lub, w przypadku silnika z wtryskiem paliwa, usunąć filtr powietrza lub przewód korpusu przepustnicy.

3.2.3 Pozycja nr 1, tłok w pozycji górnego martwego położenia podczas suwu sprężania, tak aby zawory zarówno wlotu jak i wydechu były zamknięte. Spostrzeżenie: Zawsze obracać silnik w naturalnym dla jego pracy kierunku obrotu. Aby ustawić tłok w odpowiednim położeniu, należy użyć miernika ustawienia tłoka i usunąć pokrywę wahacza/krzywki, aby potwierdzić domknięcie zaworów.

3.2.4 Przekręcić pokrętko regulatora do oporu w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Podłączyć sprężone powietrze o wartości z zakresu pomiędzy 45 a 150 PSI do regulatora. Przekręcić pokrętko regulatora zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara, aż do momentu, kiedy wskaźnik zatrzyma się na pozycji zero.

3.2.5 Przykręcić przewód cylindra do otworu świecy zapłonowej, a następnie podłączyć do testera. Ilość przecieku ukaże się na mierniku w formie procentowego ubytku.

3.2.6 Przetestować wszystkie cylindry, wszystkie w pozycji górnego martwego położenia i porównać uzyskane wyniki w celu wyodrębnienia wadliwych cylindrów.

3.2.7 Jeżeli to konieczne, ponownie przetestuj cylinder (cylindry) wykazujące przecieki. Sprawdź punkty nasłuchowe, by zidentyfikować miejsce i przyczynę przecieku.

3.3 POMOCNE RADY

3.3.1 Jeśli miernik pokaże 100% lub nadmierny przeciek, możliwe że tłok nie znajduje się w górnym martwym punkcie suwu sprężania. Sprawdzić, czy zawory są domknięte. W celu uzyskania jednorodnych rezultatów, należy zawsze starać się ustawić tłok w pozycji górnego martwego położenia.

3.3.2 Jeśli pierścienie są pęknięte lub ściany cylindra posiadają szczeliny, zidentyfikowany zostanie nadmierny wyciek.

3.3.3 Ważne jest, by odczyty dla każdego cylindra były możliwie jednorodne (przy teście sprężania). Różnice przekraczające 15% wskazują na silny przeciek.

3.3.4 Silniki o większych gabarytach mają tendencję do obszerniejszych przecieków niż małe silniki.

3.3.5 Jeśli nadmierny przeciek występuje w przypadku auta z niskim przebiegiem, pierścienie tłokowe mogą być zaklinowane. Na pewien okres czasu poddać silnik działaniu oleju silnikowego dobrej jakości i powtórzyć test przed demontażem.

3.3.6 Im niższa wysokość dźwięku wydawanego podczas przeciekania, tym większy przeciek.

3.3.7 Dla lepszego wsłuchiwania się można wykorzystać kawałek czystego giętkiego przewodu lub stetoskop mechaniczny ze zdjętym próbnikiem.

3.3.8 Podczas powtarzania testów na tym samym cylindrze, różnice w pozycji tłoka i temperaturze silnika, mogą powodować różnice w odczytach miernika nawet o 10%.

3.3.9 Jeżeli silnik posiada kilka defektów (zużyte pierścienie, spalone zawory lub gniazda zaworów), tester może wskazać jedynie najpoważniejsze z uszkodzeń.

Spostrzeżenie:

Zawsze będzie miał miejsce jakiś przeciek przy pierścieniu tłokowym. Jako rezultat można usłyszeć odgłos przeciekania podczas przysłuchiwania się rurce głębokościomierza.

3.4 Defekty sprężania

Niskie odczyty sprężania w przypadku niektórych cylindrów

- Użyć oleju w celu wykrycia uszkodzonych pierścieni w cylindrze

Jeśli sprężenie wzrośnie, pierścienie i/lub ściany cylindra są uszkodzone

- Jeśli sprężenie nie rośnie, należy przetestować cylinder w celu wykrycia przecieków, aby znaleźć źródło problemu

Wysokie odczyty względne i względnie równe odczyty na cylindrach, Jednak, w przypadku nadmiernej emisji z rury wydechowej, braku mocy, słabych osiągnięć, dużego zużycia paliwa

- Przeprowadzić test szczelności cylindra w celu wykrycia źródła problemu

Niższe względne odczyty sprężania lub niższe odczyty jednego cylindra.

- Przeprowadzić test szczelności cylindra w celu wykrycia źródła problemu

Wyprodukowano w P.R.C.

Importer:

F.H. GEKO

97-500 Radomsko

Kietlin, ul. Spacerowa 3