



Compressiomètre pour moteur essence

TA00062



V F

- MANUEL D'INSTRUCTION -

TESTEUR DE COMPRESSION DE CYLINDRE À ESSENCE

PRÉPARATION

1. Démarrer le moteur pendant environ 10 minutes ou jusqu'à ce que le moteur atteigne la température normale.
2. Arrêter le moteur, puis débrancher la bougie et les connectiques. Marquer les fils d'un numéro pour les distinguer et les reconnecter correctement.
3. Nettoyer la saleté autour des bougies et les retirer. Les déposer dans l'ordre sur une surface propre afin de comparer les problèmes de compression selon le type.
4. Débrancher les fils haute tension du centre du distributeur et les déposer au sol. Si le véhicule est équipé d'un système d'allumage électronique, déconnecter le dispositif d'allumage électronique ou retirer la borne de la batterie primaire de la bobine. Si le véhicule est équipé d'un système GM HEI (General Motors High Energy Ignition), déconnectez alors le fil primaire dans le chapeau du distributeur.
5. Retirer le filtre à air, puis installer la plaque d'accélérateur. Veiller à ne pas endommager le connecteur ou les composants de la manette des gaz.
6. Choisir un adaptateur approprié et le fixer à la tête du testeur de pression (trou de la bougie, voir Fig. 1). Pour atteindre facilement le trou et se connecter à la tête de la jauge, un entonnoir est utilisé pour créer un ensemble de tuyau (voir Fig.2). Mais, la lecture de la pression obtenue à partir de cette méthode n'est pas si précise.

TEST

1. Connecter le raccord rapide et la tête de la jauge d'air à l'entonnoir, puis visser le tuyau ou pousser le tuyau en caoutchouc dans le trou de la bougie d'allumage.
2. Démarrer le moteur pour exécuter au moins 4 courses de compression ou jusqu'à ce que la pression de la jauge d'air reste un niveau fixe. Ensuite, arrêter le moteur et noter le résultat sur la jauge d'air.
3. Retirer le testeur et remettre la jauge d'air à zéro. Reposer la bougie et les fils de connexion et continuer le test du cylindre suivant.

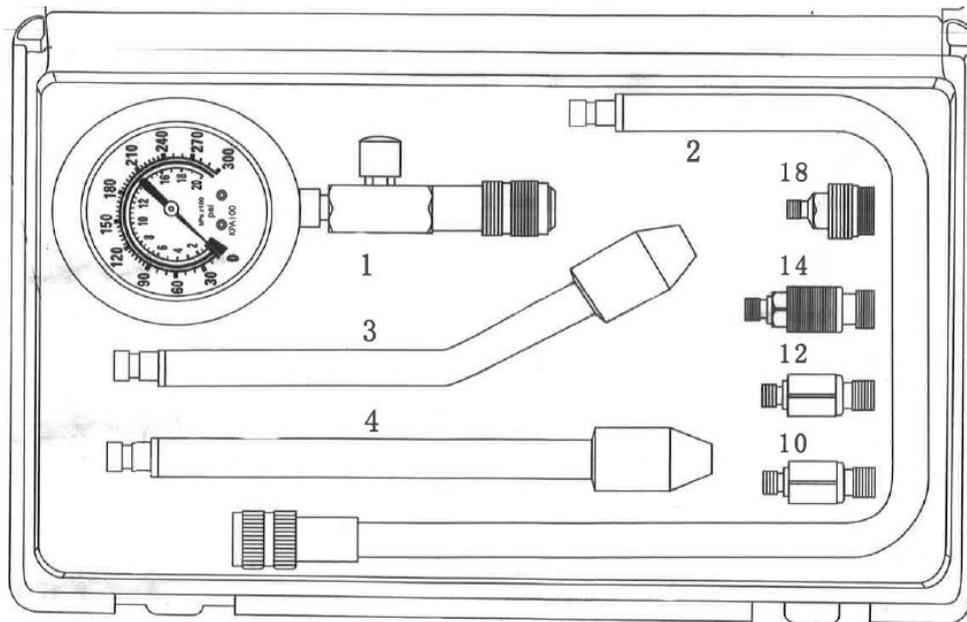
ANALYSE DES RESULTATS

1. Dans le cas d'un cylindre standard, la pression devrait être plus élevée après chaque course de compression puis atteindre son maximum. La pression de chaque cylindre dans le même moteur doit être conforme à la norme établie par le fabricant.
2. Si la pression reste la même ou n'augmente pas jusqu'à plusieurs courses de compression, la soupape est probablement bouchée.
3. Si la pression dans deux cylindres adjacents n'est pas supérieure à 1.3 bar, inférieure à celle d'un autre cylindre, le joint dans la tête est probablement endommagé.
4. Si la pression est beaucoup plus élevée que la norme établie par le fabricant, il existe probablement des résidus de carbone.
5. Si la pression est basse ou qu'il y a une grande différence de pression entre les cylindres, mettre une cuillère à café d'huile SAE30 dans chaque cylindre, puis tester à nouveau. Après ce test, si la pression augmente beaucoup, le problème peut venir du cylindre suite à une mauvaise installation ou à l'usure du segment. Si la pression n'a pas beaucoup changé, la soupape a probablement fui.
6. Veuillez vous reporter au manuel d'entretien du fabricant pour connaître la pression standard dans le cylindre.

ATTENTION

1. Ce testeur ne convient que pour les cylindres à essence (voiture ou moto). Ne pas utiliser sur le cylindre diesel de la voiture. Attention à la haute température de la pression pendant le test.
2. Pendant l'essai, si la jauge d'air augmente et chute après l'arrêt du moteur, la soupape d'arrêt de la jauge est cassée et doit être refermée.

1. Jauge d'air avec raccord rapide et soupape de décharge.
 2. Tuyau de raccordement haute tension avec raccord de verrouillage de sécurité.
 3. Tuyau d'essai de type à vilebrequin avec bouchon en caoutchouc.
 4. Tuyau d'essai à axe transversal avec bouchon en caoutchouc.
-
10. Adaptateur M10 x 1.0
 12. Adaptateur M12 x 1.25
 14. Adaptateur M14 x 1.25
 18. Adaptateur M18 x 1.5



V GB

INSTRUCTION OF GAS CYLINDER COMPRESSION TESTER

PREPARATION

1. Start engine for 10 minutes approximately or until the motor up to the temperature in normal operation.
2. Stop engine then disconnect the spark plug and connecting wires. Have the wires marked with number to distinguish and reconnect correctly.
3. Clear away the dirt around the spark plug and remove it. Put them in order on a clean surface to compare compression problems according to the condition.
4. Remove the high-tension wires from the center of the distributor and ground them. If an electronic ignition system, then disconnect the electronic ignition device or remove the primary battery terminal from the coil. If a GM HEI system, then disconnect the primary wire in the distributor cap.
5. Remove air filter then fit throttle plate Remember, do not damage the connector or the components on the throttle.
6. Choose an appropriate adapter and attach it to the head of pressure tester (spark plug hole, see Fig,1). To reach easily the hole and connect to the head of the gauge, a cone rubber regulator is used instead of a hose assembly (see Fig.2). But, the reading of pressure got from this method is not so accurate.

TESTING

1. Connect the quick coupling vs head of air gauge assembly to the pipe of the cone rubber hose then screw the pipe in or push the rubber hose into the spark plug hole.
2. Start engine to run at least 4 compression strokes or until the pressure of air gauge remains a fix level. Then, stop engine and write down the reading on air gauge.
3. Remove the tester and return air gauge to zero. Fit the spark plug and the connecting wires back and continue the test of the next cylinder.

RESULTS ANALYSIS

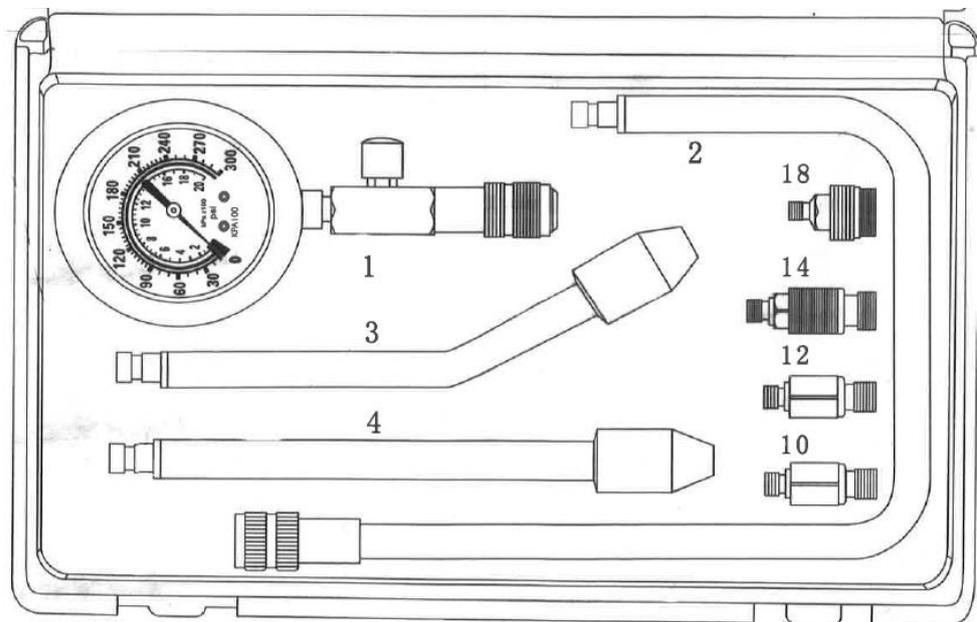
1. If a normal cylinder, the pressure should be getting higher after each compression stroke then to the maximum. The pressure of each cylinder in the same engine should be within the standard set by the manufacturer.
2. If the pressure remain the same or not getting higher until several compression strokes, then the valve is probably clogged.
3. If the pressure in two adjacent cylinders is not more than 20 lbs, lower than another cylinder, then the gasket in the head is probably damaged.
4. If the pressure is much higher than the standard set by the manufacturer then probably carbon residue is existed.
5. If the pressure is low or a big difference between the cylinders, get a teaspoon of SAE30 oil into each cylinder then test again. After this test, if the pressure increased much, the problem probably the cylinder was not seated properly or the piston ring was worn out. If the pressure not changed much, then the valve is probably leaked.
6. Please refer to the manufacturer's maintenance manual about the standard pressure in the cylinder.

WARNING:

1. This tester is only suitable for gas cylinder (car or motorcycle). Do not use it on the diesel cylinder of car. Be careful, the high temperature of pressure during test.
2. During test, if the reading of air gauge is getting up but getting down after the engine is stopped then the stop valve in the gauge is broken and has to be snet for renairment.

1. Air gauge with quick coupling & release valve.
2. High-tension connecting pipe with safety lock coupling.
3. Crank shaft type test pipe with rubber piug.
4. Transverse axis test pipe with rubber plug.

10. M10*1.0 Adapter
12. M12*1.25 Adapter
14. M14*1.25 Adapter
18. M18*1.5 Adapter



Retrouvez notre gamme de produits sur
www.toolatelier.com