

КОМПРЕССОМЕТР БЕНЗИНОВЫЙ УНИВЕРСАЛЬНЫЙ

ПОДГОТОВКА

1. Запустите двигатель на 10 минут или до тех пор, пока мотор не достигнет рабочей температуры в нормальном режиме.
2. Остановите двигатель, затем отсоедините свечи зажигания и провода. Пометьте провода номерами, чтобы их можно было правильно подключить обратно.
3. Уберите грязь вокруг свечей зажигания и снимите их. Разместите их в порядке на чистой поверхности, чтобы сравнить проблемы с компрессией по состоянию.
4. Отсоедините высоковольтные провода от центра распределителя и заизолируйте их. Если используется электронная система зажигания, отключите электронное устройство зажигания или снимите основной провод аккумулятора с катушки. В случае системы GM HEI, отсоедините основной провод на крышке распределителя.
5. Снимите воздушный фильтр и установите дроссельную заслонку. Не повредите разъем или компоненты на дросселе.
6. Выберите подходящий адаптер и прикрепите его к головке манометра (отверстие для свечи зажигания см. рис. 1). Для удобства доступа к отверстию и подключения к головке манометра используется конический резиновый регулятор вместо шлангового соединения (см. рис. 2). Однако показания давления, полученные этим методом, могут быть менее точными.

ТЕСТИРОВАНИЕ

1. Подключите быстроразъемную головку воздушного манометра к трубке конического резинового шланга, затем вкрутите трубку или вставьте резиновый шланг в отверстие для свечи зажигания.
2. Запустите двигатель, чтобы он выполнил как минимум 4 такта сжатия или пока давление на манометре не стабилизируется на определенном уровне. После этого остановите двигатель и запишите показания манометра.
3. Снимите тестер и сбросьте манометр на ноль. Установите свечу зажигания и подключите провода обратно, затем продолжите тестирование следующего цилиндра.

АНАЛИЗ РЕЗУЛЬТАТОВ

1. Если цилиндр исправен, давление должно увеличиваться после каждого такта сжатия, достигая максимума. Давление в каждом цилиндре одного двигателя должно находиться в пределах стандартов, установленных производителем.
2. Если давление остается неизменным или не увеличивается после нескольких тактов сжатия, клапан, вероятно, забит.
3. Если давление в двух соседних цилиндрах более чем на 20 фунтов ниже, чем в другом цилиндре, прокладка головки блока, вероятно, повреждена.
4. Если давление значительно выше стандартов, установленных производителем, возможно, присутствует углеродный осадок.

5. Если давление низкое или между цилиндрами есть большая разница, добавьте чайную ложку масла SAE30 в каждый цилиндр и повторите тест. Если после этого теста давление значительно увеличилось, проблема, вероятно, заключается в неправильной посадке цилиндра или изношенных поршневых кольцах. Если давление практически не изменилось, клапан, вероятно, протекает.

Обратитесь к руководству по обслуживанию производителя для уточнения стандартного давления в цилиндре.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ:

1. Этот тестер подходит только для газового баллона (автомобильного или мотоциклетного), не используйте его на дизельном баллоне автомобиля. Будьте осторожны, высокая температура давления во время теста.
2. Во время теста, если показания манометра воздуха увеличиваются, но уменьшаются после остановки двигателя, то запорный клапан в манометре сломан и должен быть восстановлен.

СОСТАВ:

1. Манометр с быстроразъемным соединением и выпускным клапаном.
2. Высоковольтная соединительная труба с предохранительной муфтой
3. Испытательная труба типа коленчатого вала с резиновым наконечником.
4. Труба для испытания поперечной оси с резиновой пробкой
10. M10*1.0 Адаптер
12. M12*1.25 Адаптер
14. M14*1.25 Адаптер
18. M18*1.5 Адаптер

