



PL - POLSKA WERSJA.....	2
EN - ENGLISH VERSION.....	9
DE - DEUTSCHE VERSION.....	16
FR - VERSION FRANÇAISE	21
RU - РУССКАЯ ВЕРСИЯ.....	26
UA - УКРАЇНСЬКА ВЕРСІЯ	31
LT - LIETUVIŠKA VERSIJA	36
LV - LATVIEŠU VERSIJA	41
CZ - ČESKÁ VERZE.....	46
SK - SLOVENSKÁ VERZIA.....	51
HU - MAGYAR VÁLTOZAT	56
RO - VERSIUNEA ROMÂNĂ.....	61
ES - VERSIÓN EN ESPAÑOL	66
IT - VERSIONE ITALIANA.....	71
NL - NEDERLANDSE VERSIE.....	76
GR - ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ	81
PT - VERSÃO EM PORTUGUÊS	86

Tester pomiaru ciśnienia sprężania oleju i paliwa dla motocykli
Tłumaczenie instrukcji oryginalnej

PL



Tester pomiaru ciśnienia sprężania oleju i paliwa dla motocykli

UWAGA!

Zapoznaj się z treścią niniejszej instrukcji przed użyciem i zachowaj ją do dalszego użytkowania urządzenia.

Wyprodukowano dla:
GEKO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Sp.k.
Kietlin, ul. Spacerowa 3,
97-500 Radomsko
geko@geko.pl
www.geko.pl

PL – POLSKA WERSJA

BEZPIECZEŃSTWO

OSTRZEŻENIE! NIE WOLNO używać tego zestawu ani jego komponentów w układach zasilanych olejem napędowym lub wysokociśnieniowych układach wtrysku benzyny (ponad 145 psi/10 barów). Upewnij się, że przeczytałeś i zrozumiałeś aspekty bezpieczeństwa dotyczące postępowania z układem wtrysku paliwa i ogólnym dopływem benzyny przed rozpoczęciem.

WAŻNE: Aby ustalić aktualną procedurę, należy zawsze zapoznać się z instrukcją serwisową producenta pojazdu lub zastrzeżonym podręcznikiem i danymi. Instrukcje te mają charakter wyłącznie informacyjny.

OSTRZEŻENIE! Podczas użytkowania należy ściśle przestrzegać wszystkich przepisów BHP, władz lokalnych i ogólnych przepisów dotyczących praktyki warsztatowej.

1. Utrzymuj narzędzia w dobrym i czystym stanie, aby zapewnić najlepszą i najbezpieczniejszą pracę. **NIE UŻYWAJ** zestawu, jeśli jest uszkodzony. Uwzględnij wszystkie narzędzia i części używane i **NIE** zostawiaj ich w silniku ani na nim po użyciu.
2. Upewnij się, że przeczytałeś i zrozumiałeś wcześniej aspekty bezpieczeństwa związane z używaniem układu wtrysku paliwa i ogólnie benzyną przed rozpoczęciem.
3. **OSTRZEŻENIE!** Opary benzyny i gazy akumulatorowe są wybuchowe.
4. **NIE** pal i nie dopuszczaj otwartego płomienia lub iskier do miejsca pracy.
5. W pobliżu miejsca pracy należy przechowywać gaśnicę proszkową (klasy B).
6. Unikaj zagrożenia pożarowego, zachowując ostrożność podczas odłączania przewodów paliwowych i instalowania adapterów - pewne rozlanie jest nieuniknione.
7. Podczas podłączania lub odłączania układu paliwowego należy uwolnić ciśnienie z układu i owinąć złącze przewodu paliwowego szmatką, aby zaabsorbować wszelkie wycieki paliwa. Natychmiast wytrzyj rozlane paliwo.
8. **UWAGA:** Stale sprawdzaj połączenia miernika i adaptera pod kątem wycieków. Jeśli zauważysz wyciek, wyłącz zapłon lub pompę paliwa. Jeśli to konieczne, spuść ciśnienie paliwa i usuń nieszczelności przed kontynuowaniem.
9. **NIE** pozwól, aby paliwo kapało lub rozlewało się na gorący silnik.
10. Natychmiast wytrzyj rozlane paliwo.
11. Podczas korzystania z adapterów zabezpiecz wąż opaskami zaciskowymi, aby zapewnić szczelność połączeń.
12. Przed użyciem sprawdź, czy wszystkie podkładki uszczelniające adaptera i pierścienie uszczelniające są w dobrym stanie.
13. **NIE** pozwalaj, aby po użyciu paliwo pozostało w adapterach lub węzłach.
14. Nosić atestowaną ochronę oczu.
15. Trzymaj siebie, ubranie i sprzęt testowy z dala od ruchomych lub gorących części silnika.
16. **NIE** noś biżuterii i zwiąż długie włosy.
17. Przed wykonaniem testu przy pracującym silniku (chyba że instrukcja producenta stanowi inaczej), zaciągnij i załóż hamulec postojowy, ustaw dźwignię zmiany biegów w położeniu neutralnym lub parkowania i blokuj koła napędowe.
18. Spaliny zawierają śmiertelnie trujące gazy. Obszar testowy musi być dobrze wentylowany - sprowadź spaliny na zewnątrz.
19. Przed naprawą układu paliwowego wyłącz zapłon i odłącz wtyczkę akumulatora zgodnie z procedurą producenta.
20. Nigdy nie odłączaj akumulatora podczas pracy silnika.

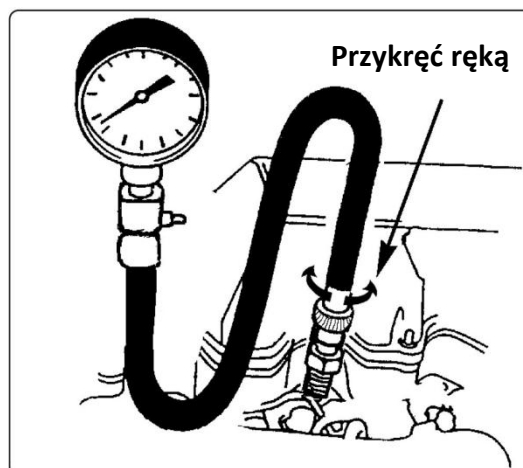
WSTĘP

Zestaw trzech manometrów, wyposażony w złącza i adaptery, przeznaczony do badania kompresji oraz ciśnienia paliwa w motocyklach. Zakres wskaźników obejmuje: 0-300 psi dla testu kompresji, 0-7 bar (0-100 psi) dla ciśnienia paliwa oraz 0-1 bar (0-100 kPa) dla paliwa pod niskim ciśnieniem.

UŻYTKOWANIE



Rysunek 1



Rysunek 2

PROCEDURA TESTU KOMPRESJI

Ostrzeżenie! Przed odłączeniem testera należy zawsze zwolnić ciśnienie, używając zaworu spustowego.

1. Naciśnij powoli zawór spustowy, aby stopniowo redukować ciśnienie (patrz rys. 1).

Uwaga! Różnice w odczytach kompresji pomiędzy cylindrami są często lepszą wskazówką problemów z silnikiem niż bezwzględne wartości kompresji.

2. Uruchom silnik, aż osiągnie normalną temperaturę roboczą.

3. Zatrzymaj silnik i odłącz wszystkie przewody świec zapłonowych, numerując je zgodnie z cylindrem, do którego były podłączone.

4. Poluzuj wszystkie świece zapłonowe o około pół obrotu, ale NIE wykręcaj ich.

5. Za pomocą węża pneumatycznego lub szczotki drucianej usuń cały brud i zanieczyszczenia z gniazd świec zapłonowych.

6. Wyjmij świece zapłonowe i umieść je na czystej, płaskiej powierzchni w kolejności cylindrów, w jakiej zostały wymontowane.

7. Wyjmij filtr powietrza.

8. Odłącz układ zapłonowy zgodnie z zaleceniami producenta zawartymi w instrukcji obsługi pojazdu.

9. Wybierz adapter świecy zapłonowej wymagany dla pojazdu. Przykręć adapter do węża, a następnie wkręć go w zagłębienie świecy zapłonowej. Dokręć wyłącznie ręcznie. NIE używaj klucza (patrz rys. 2).

10. Podłącz złączkę manometru do węża. Upewnij się, że sprzęgło jest całkowicie zazębione.

11. Obróć korba silnik na co najmniej pięć suwów sprężania lub do momentu, gdy odczyt ciśnienia na manometrze przestanie rosnąć, przy szeroko otwartej przepustnicy.

12. Zanotuj odczyt kompresji, a następnie naciśnij boczny zawór spustowy, aby zwolnić ciśnienie.

13. Powtórz test i zapisz odczyt. Zredukuj ciśnienie i zdejmij wąż oraz adapter ze świecy zapłonowej.

14. Powtórz tę czynność dla pozostałych cylindrów.

WYNIKI TESTU

1. Odczyty wskaźnika kompresji:

- W normalnym cylindrze igła manometru powinna przesuwać się w górę skali przy każdym suwie sprężania, aż osiągnie wartość maksymalną. Wszystkie cylindry powinny wskazywać ciśnienie zgodne ze specyfikacjami producenta pojazdu, a odczyt nie powinien różnić się o więcej niż 10% w zależności od cylindra.
- Jeśli wskazówka miernika nie przesuwa się w górę skali lub pozostaje na tej samej wartości przez kilka pociągnięć, a następnie zaczyna się wspinać, problemem może być zacinający się zawór.
- Jeśli odczyt kompresji jest znacznie wyższy niż specyfikacja producenta pojazdu, problemem może być osadzanie się węgla w cylindrze. Może to również wskazywać, że tłok lub głowica cylindra zostały zmodyfikowane.
- Jeśli odczyt na dwóch sąsiednich cylindrach jest o 20 psi (lub więcej) niższy niż w pozostałych cylindrach, problemem może być pęknięty cylinder, głowica lub uszkodzona uszczelka główna. W tych warunkach w obu cylindrach może znajdować się zarówno płyn chłodzący, jak i olej.
- Jeśli odczyty są niskie lub znacznie różnią się pomiędzy cylindrami, wlej tyżeczkę oleju SAE 30 do każdego cylindra i ponownie sprawdź. Jeśli odczyty znacznie wzrosną, problemem może być źle osadzone lub zużyte pierścienie tłokowe. Jeśli odczyty pozostają w przybliżeniu takie same, przyczyną problemu mogą być zawory i/lub powiązane komponenty. Spalony lub uszkodzony tłok może również powodować takie same skutki.

UKOŃCZENIE TESTU

1. Oczyszcz, uzupełnij szczelinę i zainstaluj świece zapłonowe w tej samej kolejności, w jakiej zostały wymontowane, lub zainstaluj nowe świece zapłonowe.
 2. Przed ponownym montażem podłącz każdy przewód świecy zapłonowej do odpowiedniej wtyczki.
 3. Ustaw płytki przepustnicy w pozycji zamkniętej.
- WAŻNE: Po teście nieprzywroćcie płytek przepustnicy do pozycji zamkniętej przed uruchomieniem silnika może spowodować poważne uszkodzenie silnika.
4. Podłącz ponownie przewody układu zapłonowego odłączone w pkt 4.1.8.

TEST CIŚNIENIA PALIWA

1. Usuwanie ciśnienia z układu paliwowego:

NOTATKA: Poniższe instrukcje mają jedynie charakter orientacyjny. Zawsze przestrzegaj procedur producenta dotyczących usuwania ciśnienia z układu.

1. Przed odłączeniem przewodów paliwowych w celu podłączenia adapterów i manometru do układu paliwowego, należy rozładować ciśnienie w układzie paliwowym, aby zapobiec rozpryskiwaniu paliwa.
2. Wyłącz zapłon, poluzuj korek wlewu paliwa, aby uwolnić ciśnienie w zbiorniku, a następnie ponownie dokręć.
3. Aby zmniejszyć ciśnienie paliwa, należy uniemożliwić działanie pompy paliwa, jednocześnie umożliwiając działanie układu wtryskowego i zapłonowego.
4. Procedura może wymagać odłączenia przełącznika pompy paliwa, bezpiecznika lub zasilania elektrycznego. Niektóre modele mają dwie pompy paliwa, upewnij się, że obie są wyłączone.

5. Po wyłączeniu pomp, uruchom silnik aż do zgaśnięcia, a następnie przekręć korbą 5 do 10 razy po zgaśnięciu. W przypadku niektórych systemów wtrysku paliwa, wyjęcie bezpiecznika pompy paliwa wyłącza zarówno pompę paliwa, jak i wtryskiwacze. W takim przypadku należy zapoznać się z procedurą producenta.

OSTRZEŻENIE! NIE zakładaj, że ciśnienie w układzie paliwowym zostało obniżone. Podczas odłączania owiń złączkę przewodu paliwowego szmatką, aby pochłoniąć wyciek paliwa.

1. Podłączenie i użytkowanie:

2. Z silnikiem wyłączonym i ciśnieniem w układzie paliwowym uwolnionym, zainstaluj odpowiedni adapter w układzie paliwowym w miejscu, które ma być testowane, i podłącz do szybkozłączki na węźle manometru, upewniając się, że kołnierz blokujący znajduje się na swoim miejscu.

NOTATKA: Użyj szmatki wokół złączy, aby wchłoniąć paliwo.

3. Podłącz ponownie pompę paliwa.

4. Uruchom silnik i pozostaw na biegu jałowym.

5. Odczytaj ciśnienie paliwa na manometrze i porównaj z danymi producenta.

6. Wyłącz silnik.

7. Odłącz tester i adaptory od przewodu paliwowego.

8. Przywróć przewód paliwowy do stanu pierwotnego, uruchom ponownie silnik i sprawdź szczelność układu.



Karta Gwarancyjna

Data sprzedaży * Nabywca (imię i nazwisko / nazwa firmy) * * wypełnia sprzedawca (pieczętka i czytelny podpis sprzedawcy) UWAGA! Samowolne dokonanie wpisu do karty gwarancyjnej lub dokonanie jakichkolwiek zmian w istniejących wpisach jest równoznaczne z utratą praw gwarancyjnych.	Adres * Nazwa produktu * Model / Kod produktu * Oświadczam, że zapoznałem się z warunkami gwarancji i akceptuję poniżej wymienione warunki. Towar nie posiada żadnych widocznych wad oraz uszkodzeń. (czytelny podpis nabywcy)
---	---

Karta gwarancyjna jest ważna jedynie z dowodem zakupu

Gwarant GEKO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Sp.k. z siedzibą w Kietlinie, ul. Spacerowa 3, 97-500 Radomsko, wpisana do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego przez Sąd Rejonowy dla Łodzi Śródmieścia w Łodzi, XX Wydział Krajowego Rejestru Sądowego, pod numerem KRS 0000815242, posiadająca numer NIP 7722420459 udziela Kupującemu gwarancji na sprawne działanie wprowadzanych przez siebie do obrotu produktów na następujących zasadach:

I. OKRES GWARANCJI

- Okres ochrony gwarancyjnej rozpoczyna się w dniu zakupu/wydania towaru i wynosi:
 - zakup konsumencki - 2 lata: dla wszystkich urządzeń objętych ochroną gwarancyjną, z wyjątkiem akumulatorów, na które udzielamy 6-miesięcznej gwarancji
 - zakup komercyjny -1 rok: dla wszystkich urządzeń objętych ochroną gwarancyjną, z wyjątkiem akumulatorów, na które udzielamy 6-miesięcznej gwarancji
- Zakup konsumencki w rozumieniu ustawy z dnia 30 maja 2014r. o prawach konsumenta. (Dz.U. 2014 poz. 827) jest to zakup dokonywany przez osobę fizyczną dokonującą z przedsiębiorcą czynności prawnej niezwiązanej bezpośrednio z jej działalnością gospodarczą lub zawodową.
- Okres gwarancji nie wydłuża się z powodu świadczenia gwarancyjnego. Obowiązuje to także dla wymienionych lub naprawionych części. Naprawy przypadające po upływie okresu gwarancji są odpłatne.
- Na wykonane naprawy odpłatne gwarant udziela 3 miesięcznej gwarancji pod warunkiem dokonania naprawy w warsztacie gwaranta.

II. OBOWIĄZKI GWARANTA

- Gwarancja - stanowi zobowiązanie gwaranta do nieodpłatnego usunięcia wad fizycznych wyrobu (materiałowych, montażowych).
- Gwarant za pośrednictwem centralnego punktu serwisowego ustosunkuje się do zgłaszanych przez reklamującego roszczeń w terminie 14 dni od przyjęcia urządzenia do serwisu, a usunięcie wady w przypadku jej zakwalifikowania do bezpłatnej obsługi gwarancyjnej nastąpi nie później niż w ciągu 30 dni od przyjęcia urządzenia do serwisu.
- Okres naprawy może ulec wydłużeniu w przypadku konieczności pozyskania części zamiennych.

III. WARUNKI GWARANCJI

- Gwarancja obejmuje wszystkie uszkodzenia powstałe w okresie obowiązywania gwarancji wynikające z ujawnienia się w tym okresie ukrytych wad materiałowych, montażowych lub technologicznych.
- Gwarancji nie podlegają uszkodzenia urządzenia powstałe z powodu:
 - niewłaściwego transportu i magazynowania;
 - niezgodnej z instrukcjami instalacji, uruchomienia, eksploatacji i konserwacji, oraz w przypadku niewłaściwego doboru narzędzia/osprzętu;
 - działania czynników zewnętrznych lub osób trzecich, w szczególności: działania siły wyższej (piorun, pożar, powódzie, trzęsienia ziemi, działania wojenne, zamieszki i zamachy);
 - innych uszkodzeń powstałych nie z winy producenta
- Gwarancja traci ważność w przypadku: zmian konstrukcyjnych lub przeróbek dokonanych przez użytkownika, prób napraw i regulacji nieprzewidzianych w instrukcji obsługi, zaniechania przeglądów eksploatacyjno-konserwacyjnych, stosowania nieodpowiednich części zamiennych i materiałów eksploatacyjnych.

4. Gwarancją nie są objęte elementy eksploatacyjne oraz ulegające zużyciu w trakcie okresu obowiązywania gwarancji, takie jak:
- elementy eksploatacyjne: bębny i szczęki sprzęgła, filtry, głowice żyłkowe, koła, linki rozrusznika, listwy tnące, tańcuchy tnące i prowadnice, noże tnące, paski napędowe, sprzęgła i tarcze cierne, śruby bezpieczeństwa, świece zapłonowe, tarcze, żarówki;
 - elementy silnika: cylindry, łożyska, membrany gaźników, panewki, pierścienie, tłoki, wał korbowy;
 - elementy skrzyni biegów/przekładni: koła zębate, tańcuchy, pompy hydrauliczne;
 - pozostałe elementy eksploatacyjne: amortyzatory, bezpieczniki przeciążeniowe, cięgna i linki sterujące, koła zębate, łożyska, panewki, piasty noża, szczotki węglowe, wpusty zabezpieczające;
 - elementy niewymienione w niniejszej karcie gwarancyjnej, a które w sposób oczywisty zużywają się w trakcie pracy.
5. Wymienione w ramach naprawy gwarancyjnej części zamienne są własnością gwaranta.
6. W zakres naprawy gwarancyjnej nie wchodzi czynności regulacyjne oraz konserwacyjne. Serwis ma prawo pobrać opłatę za dokonanie czynności konserwacyjnych, które należą do obowiązków użytkownika, a wymagają ich dokonania przed przystąpieniem do naprawy.
7. Gwarancja nie obejmuje ewentualnych szkód wyrządzonych bezpośrednio lub pośrednio osobom lub rzeczom z powodu usterek w urządzeniu lub wynikłych z przedłużonego przestoju pracy urządzenia.
8. Ewentualne uszkodzenia powstałe podczas transportu powinny zostać natychmiastowo zgłoszone przewoźnikowi pod groźbą utraty gwarancji.
9. Gwarancja ta jest oferowana dodatkowo i nie ogranicza praw określonych przez obecne i przyszłe ustawy. W szczególności nie wyłącza, nie ogranicza ani nie zawiesza uprawnień wynikających z tytułu przepisów o rękojmi za wady fizyczne rzeczy.

IV. ZGŁOSZENIE GWARANCYJNE

1. Naprawy gwarancyjne na terenie Polski wykonywane są wyłącznie przez Serwis GEKO
2. Warunkiem skorzystania ze świadczeń gwarancyjnych jest zgłoszenie reklamacji i dostarczenie przez nabywcę kompletnego urządzenia z całym osprzętem (np. tańcuch tnący, prowadnica, tarcza tnąca, noże, głowica żyłkowa, szelki) **wraz z dokumentem zakupu lub innym dokumentem potwierdzającym zakup.**
3. Zgłoszenia naprawy gwarancyjnej dokonuje się na formularzu „PROTOKÓŁ/ZLECENIE NAPRAWY” dołączonym do niniejszej umowy gwarancyjnej. Formularz protokołu można również pobrać ze strony internetowej: <http://b2b.geko.pl>. Protokół musi w szczególności zawierać dokładny opis usterki lub niesprawności urządzenia. Zgłaszający reklamację winien również podać w celach korespondencyjnych swoje dane osobowe: imię i nazwisko, adres, nr telefonu.
4. W przypadku niespełnienia któregośkolwiek warunku określonego 2 i 3, przyjmujący reklamację ma prawo odmówić przyjęcia urządzenia do naprawy i zwrócić do zgłaszającego na jego koszt.
5. W przypadku stwierdzenia wady urządzenia wraz z wymienionymi wyżej dokumentami należy przekazać do miejsca zakupu lub przesłać do centralnego punktu serwisowego GEKO na adres: GEKO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Sp.k., ul. Spacerowa 3, 97-500 Kietlin.
6. W przypadku wysyłki do punktu serwisowego nabywca jest zobowiązany przesyłkę właściwie opakować, a także oddać ją Kurierowi w stanie umożliwiającym jej prawidłowy transport (należy usunąć płyny eksploatacyjne). W szczególności opakowanie powinno: być odpowiednio zamknięte, uniemożliwiające dostęp do zawartości przesyłki osobom niepowołanym; być odpowiednio wytrzymałe stosownie do wagi i zawartości przesyłki; posiadać zabezpieczenia wewnętrzne, uniemożliwiające przemieszczanie się zawartości przesyłki.
7. Nabywca nie może żądać naprawy uszkodzonego urządzenia w miejscu użytkowania, nawet jeżeli urządzenie jest objęte obsługą gwarancyjną.
8. Urządzenie należy dostarczyć do reklamacji czyste. Konieczność oczyszczenia narzędzia - w celach naprawy w serwisie - jest usługą płatną.
9. W przypadku naprawy odpłatnej lub nieuzasadnionego zgłoszenia reklamujący ponosi koszt weryfikacji uszkodzenia, ewentualnej naprawy oraz koszty związane ze spedycją.
10. Naprawy pozagwarancyjne (odpłatne) są realizowane w oparciu o indywidualne uzgodnienia reklamującego z serwisem.
11. Aktualny cennik usług serwisowych można uzyskać pod numerem telefonu (+48) 698-642-358 lub drogą mailową: serwis@geko.pl
12. W sprawach nieuregulowanych warunkami niniejszej Karty Gwarancyjnej zastosowanie mają odpowiednie przepisy Kodeksu Cywilnego.

Informacja na Temat Przetwarzania Danych Osobowych w Celu Realizacji Gwarancji i Naprawy Serwisowej

Administratorem danych osobowych przetwarzanych w celu świadczenia gwarancji jest Gwarant (GEKO Sp. z o.o. Sp.k, email: geko@geko.pl, nr tel. (+48) 44 682 40 04). Pełna informacja na temat przetwarzania danych i praw, jakie Państwu przysługują dostępna jest na stronie: <https://b2b.geko.pl/polityka-prywatnosci>

Motorcycle oil and fuel compression pressure tester

Translation of the original instructions

EN



Motorcycle oil and fuel compression pressure tester

CAUTION!

Read this manual before use and keep it for further use of the device.

Manufactured for:
GEKO Limited Liability Company Sp.k.
Kietlin, Spacerowa Street 3,
97-500 Radomsko
geko@geko.pl
www.geko.pl

EN – ENGLISH VERSION

SAFETY

WARNING! DO NOT use this kit or its components on diesel fueled systems or high pressure (over 145 psi/10 bar) gasoline injection systems. Be sure to read and understand the safety aspects of handling the fuel injection system and general gasoline supply before beginning.

IMPORTANT: Always refer to the vehicle manufacturer's service manual or proprietary manual and data to determine the current procedure. These instructions are for informational purposes only.

WARNING! During use, all occupational health and safety regulations, local authorities and general workshop practice regulations must be strictly observed.

1. Keep tools in good and clean condition to ensure the best and safest work. DO NOT USE the set if it is damaged. Include all tools and parts used and DO NOT leave them in or on the engine after use.
2. Make sure you have read and understand the safety aspects related to using the fuel injection system and gasoline in general before starting.
3. **WARNING!** Gasoline vapors and battery gases are explosive.
4. DO NOT smoke or allow open flames or sparks in the work area.
5. A powder fire extinguisher (class B) must be kept near the work area.
6. Avoid fire hazards by using caution when disconnecting fuel lines and installing adapters - some spillage is inevitable.
7. When connecting or disconnecting the fuel system, release the pressure from the system and wrap the fuel line connector with a rag to absorb any fuel spills. Wipe up any spilled fuel immediately.
8. **NOTE:** Constantly check the gauge and adapter connections for leaks. If a leak is found, turn off the ignition or fuel pump. If necessary, release the fuel pressure and repair the leaks before continuing.
9. DO NOT allow fuel to drip or spill onto a hot engine.
10. Wipe up spilled fuel immediately.
11. When using adapters, secure the hose with hose clamps to ensure tight connections.
12. Before use, check that all adapter sealing washers and sealing rings are in good condition.
13. DO NOT allow fuel to remain in adapters or hoses after use.
14. Wear approved eye protection.
15. Keep yourself, clothing, and test equipment away from moving or hot engine parts.
16. DO NOT wear jewelry and tie back long hair.
17. Before performing a test with the engine running (unless the manufacturer's instructions specify otherwise), set and apply the parking brake, move the gear shift lever to neutral or park, and block the drive wheels.
18. Exhaust gases contain deadly poisonous gases. Test area must be well ventilated - vent exhaust outside.
19. Before repairing the fuel system, turn off the ignition and disconnect the battery connector according to the manufacturer's procedure.
20. Never disconnect the battery while the engine is running.

INTRODUCTION

Set of three gauges, equipped with connectors and adapters, designed for testing compression and fuel pressure on motorcycles. Gauge range includes: 0-300 psi for compression test, 0-7 bar (0-100 psi) for fuel pressure and 0-1 bar (0-100 kPa) for low pressure fuel.

USE



Figure 1

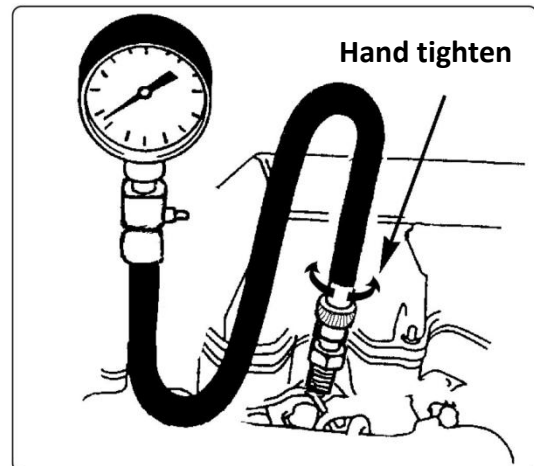


Figure 2

COMPRESSION TEST PROCEDURE

Warning! Always release pressure using the release valve before disconnecting the tester.

1. Press the release valve slowly to gradually release the pressure (see Fig. 1).

Note! Differences in compression readings between cylinders are often a better indication of engine problems than absolute compression values.

2. Run the engine until it reaches normal operating temperature.

3. Stop the engine and disconnect all spark plug wires, numbering them according to the cylinder they were connected to.

4. Loosen all spark plugs about half a turn, but DO NOT remove them.

5. Use an air hose or wire brush to remove all dirt and debris from the spark plug wells.

6. Remove the spark plugs and place them on a clean, flat surface in the cylinder order they were removed.

7. Remove the air filter.

8. Disconnect the ignition system according to the manufacturer's recommendations in the vehicle owner's manual.

9. Select the spark plug adapter required for your vehicle. Screw the adapter onto the hose, then screw it into the spark plug recess. Hand tighten only. DO NOT use a wrench (see Figure 2).

10. Connect the pressure gauge connector to the hose. Make sure the clutch is fully engaged.

11. Crank the engine for at least five compression strokes or until the pressure reading on the gauge stops rising with the throttle wide open.

12. Note the compression reading, then press the side release valve to release the pressure.

13. Repeat the test and record the reading. Relieve the pressure and remove the hose and adapter from the spark plug.

14. Repeat this step for the remaining cylinders.

TEST RESULTS

1. Compression index readings:

- In a normal cylinder, the pressure gauge needle should move up the scale on each compression stroke until it reaches the maximum reading. All cylinders should show pressures within the vehicle manufacturer's specifications, and the reading should not vary by more than 10% from cylinder to cylinder.
- If the gauge needle does not move up the scale, or stays at the same reading for several strokes and then begins to climb, the problem may be a sticking valve.
- If the compression reading is significantly higher than the vehicle manufacturer's specification, the problem may be carbon build-up in the cylinder. It may also indicate that the piston or cylinder head has been modified.
- If two adjacent cylinders read 20 psi (or more) lower than the other cylinders, the problem may be a cracked cylinder, head, or a damaged main gasket. Under these conditions, both cylinders may have both coolant and oil in them.
- If the readings are low or vary significantly between cylinders, add a teaspoon of SAE 30 oil to each cylinder and recheck. If the readings increase significantly, the problem may be poorly seated or worn piston rings. If the readings remain approximately the same, the problem may be with the valves and/or related components. A burnt or damaged piston can also cause the same results.

COMPLETION OF THE TEST

1. Clean, gap, and install spark plugs in the same order they were removed, or install new spark plugs.
2. Connect each spark plug wire to the appropriate plug before reassembly.
3. Set the throttle plates to the closed position.

IMPORTANT: After the test, failure to return the throttle plates to the closed position before starting the engine could result in serious engine damage.

4. Reconnect the ignition wires disconnected in step 4.1.8.

FUEL PRESSURE TEST

1. Releasing pressure from the fuel system:

NOTE: The following instructions are provided for guidance only. Always follow the manufacturer's procedures for relieving system pressure.

1. Before disconnecting the fuel lines to connect the adapters and gauge to the fuel system, relieve the fuel system pressure to prevent fuel from spraying out.
2. Turn the ignition off, loosen the fuel filler cap to release any pressure in the tank, and then retighten.
3. To reduce fuel pressure, prevent the fuel pump from operating while allowing the injection and ignition systems to operate.
4. This procedure may require disconnecting the fuel pump relay, fuse, or electrical supply. Some models have two fuel pumps, make sure both are turned off.

5. After the pumps have been turned off, crank the engine until it stalls, then crank the engine 5 to 10 times after it stalls. On some fuel injection systems, removing the fuel pump fuse will turn off both the fuel pump and the injectors. Refer to the manufacturer's procedure if this is the case.

WARNING! DO NOT assume that the fuel system pressure has been released. When disconnecting, wrap a rag around the fuel line fitting to absorb any fuel leakage.

1. Connection and use:

2. With the engine off and fuel system pressure relieved, install the appropriate adapter into the fuel system at the location to be tested and connect to the quick disconnect fitting on the gauge hose, ensuring that the locking collar is in place.

NOTE: Use a rag around the connectors to absorb any fuel.

3. Reconnect the fuel pump.

4. Start the engine and let it idle.

5. Read the fuel pressure on the gauge and compare it with the manufacturer's data.

6. Turn off the engine.

7. Disconnect the tester and adapters from the fuel line.

8. Restore the fuel line to its original condition, restart the engine and check the system for leaks.



Warranty Card

Sale date * Buyer (name and surname / company name) * * completed by the seller (seller's stamp and legible signature) NOTE! Any unauthorized entry in the warranty card or any changes to existing entries is equivalent to the loss of warranty rights.	Address * Product name * Model / Product Code * I declare that I have read the warranty terms and accept the terms listed below. The product has no visible defects or damage. (legible signature of the buyer) The warranty card is only valid with proof of purchase.
--	---

Guarantor GEKO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Sp.k. with its registered office in Kietlin, ul. Spacerowa 3, 97-500 Radomsko, entered into the register of entrepreneurs of the National Court Register by the District Court for Łódź Śródmieście in Łódź, XX Division of the National Court Register, under the KRS number 0000815242, and the Tax Identification Number (NIP) 7722420459, grants the Buyer a guarantee for the efficient operation of the products it introduces to the market on the following terms:

I. WARRANTY PERIOD

- The warranty period begins on the date of purchase/delivery of the goods and is:
 - consumer purchase - 2 years: for all devices covered by warranty, except for batteries, for which we provide a 6-month warranty
 - commercial purchase -1 year: for all devices covered by warranty, except batteries, for which we provide a 6-month warranty
- Consumer purchase within the meaning of the Act of 30 May 2014 on consumer rights (Journal of Laws 2014, item 827) is a purchase made by a natural person entering into a legal transaction with an entrepreneur that is not directly related to their business or professional activity.
- The warranty period is not extended due to warranty service. This also applies to replaced or repaired parts. Repairs due after the warranty period are subject to a fee.
- The guarantor grants a 3-month warranty for paid repairs provided that the repairs are performed in the guarantor's workshop.

II. OBLIGATIONS OF THE GUARANTOR

- Warranty - constitutes the guarantor's obligation to remove free of charge any physical defects of the product (material, assembly).
- The Guarantor, through the central service point, will respond to the claims submitted by the claimant within 14 days of accepting the device for service, and the removal of the defect in the event of it qualifying for free warranty service will take place no later than within 30 days of accepting the device for service.
- The repair period may be extended if it is necessary to obtain spare parts.

III. WARRANTY CONDITIONS

- The warranty covers all damages occurring during the warranty period resulting from the discovery of hidden material, assembly or technological defects during that period.
- The warranty does not cover damage to the device resulting from:
 - improper transportation and storage;
 - not in accordance with the installation, start-up, operation and maintenance instructions, or in the event of incorrect selection of tool/accessory;
 - the actions of external factors or third parties, in particular: acts of God (lightning, fire, floods, earthquakes, acts of war, riots and attacks);
 - other damages that are not the fault of the manufacturer
- The warranty becomes invalid in the event of: structural changes or modifications made by the user, attempted repairs and adjustments not specified in the operating instructions, failure to carry out operational and maintenance inspections, use of inappropriate spare parts and consumables.

4. The warranty does not cover consumables and items subject to wear and tear during the warranty period, such as:
 - consumables: clutch drums and jaws, filters, trimmer heads, wheels, starter cables, cutter bars, cutting chains and guides, cutting knives, drive belts, clutches and friction discs, safety screws, spark plugs, discs, light bulbs;
 - engine components: cylinders, bearings, carburettor diaphragms, bearings, rings, pistons, crankshaft;
 - gearbox/transmission components: gears, chains, hydraulic pumps;
 - other operating elements: shock absorbers, overload fuses, control rods and cables, gears, bearings, bushings, knife hubs, carbon brushes, safety grooves;
 - elements not listed in this warranty card and which are obviously subject to wear during operation.
5. Spare parts replaced during warranty repairs are the property of the guarantor.
6. The scope of warranty repair does not include adjustments or maintenance activities. The service has the right to charge a fee for maintenance activities that are the responsibility of the user and require their completion before the repair can be carried out.
7. The warranty does not cover any damage caused directly or indirectly to persons or things due to faults in the device or resulting from extended downtime of the device.
8. Any damage incurred during transport must be reported to the carrier immediately under penalty of loss of warranty.
9. This guarantee is offered in addition and does not limit the rights specified by current and future laws. In particular, it does not exclude, limit or suspend the rights arising from the provisions on warranty for physical defects of the item.

IV. WARRANTY NOTICE

1. Warranty repairs in Poland are performed exclusively by GEKO Service.
2. The condition for using the warranty services is to file a complaint and deliver the complete device with all accessories (e.g. cutting chain, guide bar, cutting disc, knives, string head, harness) **together with the purchase document or other document confirming the purchase.**
3. Warranty repair notifications are made on the "REPORT/REPAIR ORDER" form attached to this warranty agreement. The report form can also be downloaded from the website: <http://b2b.geko.pl>. The report must include in particular a detailed description of the fault or malfunction of the device. The person filing the complaint should also provide their personal data for correspondence purposes: name and surname, address, telephone number.
4. If any of the conditions specified in 2 and 3 are not met, the person accepting the complaint has the right to refuse to accept the device for repair and return it to the complainant at his expense.
5. If a defect is detected, the device together with the above-mentioned documents should be returned to the place of purchase or sent to the central GEKO service point at the following address: GEKO Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Sp.k., ul. Spacerowa 3, 97-500 Kietlin.
6. In the case of shipping to a service point, the buyer is obliged to properly pack the shipment and return it to the Courier in a condition that allows for its proper transport (operating fluids must be removed). In particular, the packaging should: be properly closed, preventing access to the contents of the shipment by unauthorized persons; be sufficiently strong in relation to the weight and contents of the shipment; have internal security measures that prevent the contents of the shipment from moving.
7. The buyer cannot request repair of the damaged device at the place of use, even if the device is covered by warranty.
8. The device must be delivered clean for complaint. The need to clean the tool - for repair purposes at the service - is a paid service.
9. In the event of a paid repair or an unjustified claim, the person filing the claim shall bear the cost of verifying the damage, any repairs, and the costs associated with forwarding.
10. Non-warranty repairs (paid) are carried out based on individual arrangements between the claimant and the service center.
11. The current price list of service services can be obtained by calling (+48) 698-642-358 or by e-mail: serwis@geko.pl
12. In matters not regulated by the terms of this Warranty Card, the relevant provisions of the Civil Code shall apply.

Information on the Processing of Personal Data for the Purpose of Warranty and Repair Service

The controller of personal data processed for the purpose of providing the guarantee is the Guarantor (GEKO Sp. z oo Sp.k, email: geko@geko.pl, phone no. (+48) 44 682 40 04). Full information on the processing of data and your rights is available at: <https://b2b.geko.pl/polityka-prywatnosci>

Öl- und Kraftstoff-Kompressionsdruckprüfer für Motorräder
Übersetzung der Originalanleitung

DE



Öl- und Kraftstoff-Kompressionsdruckprüfer für Motorräder

ACHTUNG!

Bitte lesen Sie dieses Handbuch vor der Verwendung und bewahren Sie es für die zukünftige Verwendung des Geräts auf.

Hergestellt für:
GEKO Limited Liability Company Sp.k.
Kietlin, ul. Spacerowa 3,
97-500 Radomsko
geko@geko.pl
www.geko.pl

DE - DEUTSCHE VERSION

SICHERHEIT

WARNUNG! Verwenden Sie dieses Kit oder seine Komponenten NICHT bei Diesel- oder Hochdruck-Benzineinspritzsystemen (über 145 psi/10 bar). Stellen Sie sicher, dass Sie die Sicherheitsaspekte im Umgang mit dem Kraftstoffeinspritzsystem und der allgemeinen Benzinversorgung gelesen und verstanden haben, bevor Sie beginnen.

WICHTIG: Schlagen Sie zur Bestimmung des aktuellen Verfahrens immer im Wartungshandbuch oder im proprietären Handbuch und in den Daten des Fahrzeugherstellers nach. Diese Anweisungen dienen nur zu Informationszwecken.

WARNUNG! Bei der Verwendung sind alle Arbeitsschutzbestimmungen, die örtlichen Behörden und die allgemeinen Werkstattvorschriften strikt einzuhalten.

1. Halten Sie die Werkzeuge in gutem und sauberem Zustand, um optimales und sicheres Arbeiten zu gewährleisten. VERWENDEN SIE DAS KIT NICHT, wenn es beschädigt ist. Legen Sie alle verwendeten Werkzeuge und Teile bei und lassen Sie diese nach Gebrauch NICHT im oder am Motor liegen.
2. Stellen Sie sicher, dass Sie die Sicherheitsaspekte im Zusammenhang mit der Verwendung des Kraftstoffeinspritzsystems und von Benzin im Allgemeinen gelesen und verstanden haben, bevor Sie beginnen.
3. **WARNUNG!** Benzindämpfe und Batteriegase sind explosiv.
4. Rauchen Sie NICHT und lassen Sie im Arbeitsbereich keine offenen Flammen oder Funken zu.
5. In der Nähe des Arbeitsbereichs muss ein Pulverfeuerlöscher (Klasse B) bereitgehalten werden.
6. Vermeiden Sie Brandgefahr, indem Sie beim Abtrennen von Kraftstoffleitungen und Installieren von Adaptern vorsichtig vorgehen – ein gewisses Auslaufen von Kraftstoff ist unvermeidlich.
7. Wenn Sie das Kraftstoffsystem anschließen oder trennen, entlasten Sie den Systemdruck und wickeln Sie den Kraftstoffleitungsanschluss mit einem Lappen ein, um eventuelle Kraftstofflecks aufzufangen. Wischen Sie verschütteten Kraftstoff sofort auf.
8. **HINWEIS:** Überprüfen Sie die Messgeräte- und Adapteranschlüsse ständig auf Undichtigkeiten. Wenn Sie ein Leck bemerken, schalten Sie die Zündung oder die Kraftstoffpumpe aus. Lassen Sie gegebenenfalls den Kraftstoffdruck ab und reparieren Sie Lecks, bevor Sie fortfahren.
9. Lassen Sie KEINEN Kraftstoff auf einen heißen Motor tropfen oder verschütten.
10. Wischen Sie verschütteten Kraftstoff sofort auf.
11. Sichern Sie den Schlauch bei Verwendung von Adaptern mit Schlauchschellen, um dichte Verbindungen zu gewährleisten.
12. Überprüfen Sie vor der Verwendung, ob alle Adapterdichtscheiben und Dichtringe in gutem Zustand sind.
13. Lassen Sie nach der Verwendung KEINEN Kraftstoff in Adaptern oder Schläuchen zurück.
14. Tragen Sie einen zugelassenen Augenschutz.
15. Halten Sie sich, Ihre Kleidung und die Testgeräte von beweglichen oder heißen Motorteilen fern.
16. Tragen Sie KEINEN Schmuck und binden Sie lange Haare nicht zurück.
17. Bevor Sie einen Test bei laufendem Motor durchführen (sofern in den Anweisungen des Herstellers nichts anderes angegeben ist), aktivieren und ziehen Sie die Feststellbremse an, stellen Sie den Schalthebel auf Neutral oder Parken und blockieren Sie die Antriebsräder.
18. Die Abgase enthalten tödliche Giftgase. Der Prüfraum muss gut belüftet sein – Abgase nach draußen ableiten.
19. Schalten Sie vor der Reparatur des Kraftstoffsystems die Zündung aus und trennen Sie den Batteriestecker gemäß den Anweisungen des Herstellers.
20. Trennen Sie die Batterie niemals bei laufendem Motor.

EINTRAG

Ein Satz von drei Druckmessgeräten, ausgestattet mit Anschlüssen und Adaptern, zum Testen der Kompression und des Kraftstoffdrucks bei Motorrädern. Die Messbereiche umfassen: 0–300 psi für den Kompressionstest, 0–7 bar (0–100 psi) für den Kraftstoffdruck und 0–1 bar (0–100 kPa) für Niederdruckkraftstoff.

VERWENDEN



Abbildung 1

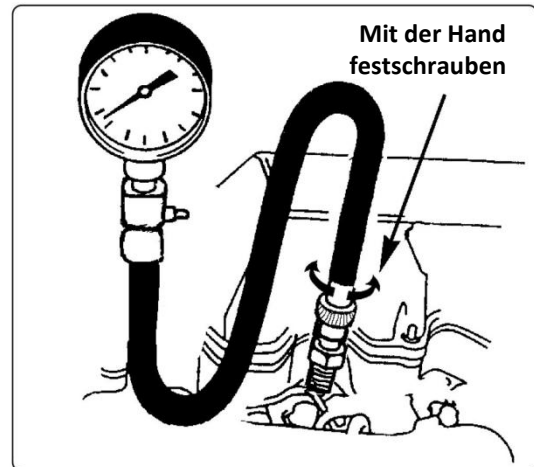


Abbildung 2

VERFAHREN ZUM KOMPRESSIIONSTEST

Warnung! Lassen Sie vor dem Abklemmen des Testers immer den Druck über das Ablassventil ab.

1. Drücken Sie langsam auf das Ablassventil, um den Druck allmählich abzulassen (siehe Abb. 1).
Aufmerksamkeit! Unterschiede in den Kompressionswerten zwischen den Zylindern sind oft ein besserer Hinweis auf Motorprobleme als absolute Kompressionswerte.
2. Lassen Sie den Motor laufen, bis er die normale Betriebstemperatur erreicht hat.
3. Stellen Sie den Motor ab und trennen Sie alle Zündkerzenkabel. Nummerieren Sie sie entsprechend dem Zylinder, an den sie angeschlossen waren.
4. Lösen Sie alle Zündkerzen um etwa eine halbe Umdrehung, aber entfernen Sie sie NICHT.
5. Entfernen Sie mit einem Luftschlauch oder einer Drahtbürste allen Schmutz und alle Ablagerungen aus den Zündkerzenschächten.
6. Entfernen Sie die Zündkerzen und legen Sie sie in der Reihenfolge, in der sie aus den Zylindern entfernt wurden, auf eine saubere, ebene Fläche.
7. Entfernen Sie den Luftfilter.
8. Trennen Sie das Zündsystem gemäß den Empfehlungen des Herstellers im Benutzerhandbuch des Fahrzeugs.
9. Wählen Sie den für Ihr Fahrzeug benötigten Zündkerzenadapter aus. Schrauben Sie den Adapter auf den Schlauch und schrauben Sie ihn anschließend in die Aussparung der Zündkerze. Nur mit der Hand festziehen. KEINEN Schraubenschlüssel verwenden (siehe Abb. 2).
10. Schließen Sie den Anschluss des Druckmessgeräts an den Schlauch an. Stellen Sie sicher, dass die Kupplung vollständig eingerückt ist.
11. Den Motor mindestens fünf Kompressionshübe lang durchdrehen oder bis die Druckanzeige auf dem Manometer bei voll geöffneter Drosselklappe nicht mehr ansteigt.
12. Notieren Sie den Kompressionswert und drücken Sie dann das seitliche Ablassventil, um den Druck abzulassen.
13. Wiederholen Sie den Test und notieren Sie den Messwert. Lassen Sie den Druck ab und entfernen Sie den Schlauch und den Adapter von der Zündkerze.

14. Wiederholen Sie diesen Schritt für die restlichen Zylinder.

TESTERGEBNISSE

1. Messwerte des Kompressionsindex:

- Bei einem normalen Zylinder sollte sich die Nadel des Druckmessers bei jedem Kompressionshub auf der Skala nach oben bewegen, bis sie ihren Maximalwert erreicht. Alle Zylinder sollten Drücke aufweisen, die innerhalb der Spezifikationen des Fahrzeugherstellers liegen, und die Anzeige sollte von Zylinder zu Zylinder nicht um mehr als 10 % abweichen.
- Wenn sich die Nadel des Messgeräts nicht auf der Skala nach oben bewegt oder mehrere Hübe lang auf dem gleichen Wert bleibt und dann zu steigen beginnt, liegt das Problem möglicherweise an einem klemmenden Ventil.
- Wenn der Kompressionswert deutlich über der Spezifikation des Fahrzeugherstellers liegt, kann das Problem eine Kohlenstoffablagerung im Zylinder sein. Dies kann auch darauf hinweisen, dass der Kolben oder der Zylinderkopf modifiziert wurden.
- Wenn der Messwert an zwei benachbarten Zylindern 20 psi (oder mehr) niedriger ist als an den anderen Zylindern, kann das Problem an einem gerissenen Zylinder, Zylinderkopf oder einer beschädigten Hauptdichtung liegen. Unter diesen Bedingungen können beide Zylinder sowohl Kühlmittel als auch Öl enthalten.
- Wenn die Messwerte niedrig sind oder zwischen den Zylindern erheblich variieren, geben Sie einen Teelöffel SAE 30-Öl in jeden Zylinder und überprüfen Sie ihn erneut. Steigen die Messwerte deutlich an, liegt das Problem möglicherweise an schlecht sitzenden oder verschlissenen Kolbenringen. Wenn die Messwerte ungefähr gleich bleiben, liegt das Problem möglicherweise an den Ventilen und/oder zugehörigen Komponenten. Ein verbrannter oder beschädigter Kolben kann die gleichen Auswirkungen haben.

Abschluss des Tests

1. Reinigen Sie die Zündkerzen, stellen Sie den Abstand ein und bauen Sie sie in der gleichen Reihenfolge ein, in der sie ausgebaut wurden, oder bauen Sie neue Zündkerzen ein.
 2. Schließen Sie vor dem Zusammenbau jedes Zündkerzenkabel an die entsprechende Zündkerze an.
 3. Stellen Sie die Drosselklappen auf die geschlossene Position.
- WICHTIG: Wenn Sie nach dem Test die Drosselklappen vor dem Starten des Motors nicht wieder in die geschlossene Position bringen, kann dies zu schweren Motorschäden führen.
4. Schließen Sie die in Schritt 4.1.8 getrennten Zündkabel wieder an.

KRAFTSTOFFDRUCKPRÜFUNG

1. Druck aus dem Kraftstoffsystem ablassen:

HINWEIS: Die folgenden Anweisungen dienen nur zur Orientierung. Befolgen Sie zum Entlasten des Systemdrucks immer die Anweisungen des Herstellers.

1. Bevor Sie die Kraftstoffleitungen trennen, um die Adapter und das Messgerät mit dem Kraftstoffsystem zu verbinden, entlasten Sie den Druck im Kraftstoffsystem, um ein Herausspritzen von Kraftstoff zu verhindern.
2. Schalten Sie die Zündung aus, lösen Sie den Tankdeckel, um den Druck im Tank abzulassen, und ziehen Sie ihn anschließend wieder fest.
3. Um den Kraftstoffdruck zu verringern, verhindern Sie den Betrieb der Kraftstoffpumpe, lassen Sie jedoch die Einspritz- und Zündsysteme in Betrieb.
4. Für diesen Vorgang ist möglicherweise das Trennen des Kraftstoffpumpenrelais, der Sicherung oder der Stromversorgung erforderlich. Einige Modelle haben zwei Kraftstoffpumpen. Stellen Sie sicher, dass beide ausgeschaltet sind.

5. Nachdem die Pumpen abgeschaltet wurden, lassen Sie den Motor laufen, bis er ausgeht, und kurbeln Sie ihn dann 5 bis 10 Mal an, nachdem er ausgegangen ist. Bei einigen Kraftstoffeinspritzsystemen führt das Entfernen der Kraftstoffpumpensicherung dazu, dass sowohl die Kraftstoffpumpe als auch die Einspritzdüsen deaktiviert werden. Beachten Sie in diesem Fall die Vorgehensweise des Herstellers.

WARNUNG! Gehen Sie NICHT davon aus, dass der Druck im Kraftstoffsystem abgelassen wurde. Wickeln Sie beim Abtrennen den Kraftstoffleitungsanschluss mit einem Lappen ein, um eventuell austretenden Kraftstoff aufzufangen.

1. Anschluss und Nutzung:

2. Bei ausgeschaltetem Motor und entlastetem Kraftstoffsystem den entsprechenden Adapter an der zu prüfenden Stelle in das Kraftstoffsystem einbauen und an die Schnellkupplung am Messschlauch anschließen. Dabei darauf achten, dass der Sicherungsring richtig sitzt.

HINWEIS: Legen Sie einen Lappen um die Anschlüsse, um den Kraftstoff aufzusaugen.

3. Schließen Sie die Kraftstoffpumpe wieder an.

4. Starten Sie den Motor und lassen Sie ihn im Leerlauf laufen.

5. Lesen Sie den Kraftstoffdruck am Manometer ab und vergleichen Sie ihn mit den Angaben des Herstellers.

6. Schalten Sie den Motor aus.

7. Trennen Sie den Tester und die Adapter von der Kraftstoffleitung.

8. Bringen Sie die Kraftstoffleitung wieder in den Originalzustand, starten Sie den Motor neu und prüfen Sie das System auf Lecks.



G02511

Testeur de pression de compression d'huile et de carburant pour motos
Traduction des instructions originales

FR



Testeur de pression de compression d'huile et de carburant pour motos

ATTENTION !

Veuillez lire ce manuel avant utilisation et conservez-le pour une utilisation ultérieure de l'appareil.

Fabriqué pour :
GEKO Limited Liability Company Sp.k.
Kietlin, rue. Spacerowa 3,
97-500 Radomsko
geko@geko.pl
www.geko.pl

FR - VERSION FRANÇAISE

SÉCURITÉ

AVERTISSEMENT! N'UTILISEZ PAS ce kit ou ses composants sur des systèmes alimentés au diesel ou à l'essence haute pression (plus de 145 psi/10 bar). Assurez-vous de lire et de comprendre les aspects de sécurité liés à la manipulation du système d'injection de carburant et de l'alimentation générale en essence avant de commencer.

IMPORTANT : Reportez-vous toujours au manuel d'entretien du constructeur du véhicule ou au manuel propriétaire et aux données pour déterminer la procédure actuelle. Ces instructions sont fournies à titre informatif uniquement.

AVERTISSEMENT! Lors de l'utilisation, toutes les réglementations en matière de santé et de sécurité au travail, les réglementations des autorités locales et les réglementations générales des pratiques d'atelier doivent être strictement respectées.

1. Gardez les outils en bon état et propres pour assurer le travail le meilleur et le plus sûr. N'UTILISEZ PAS le kit s'il est endommagé. Inclure tous les outils et pièces utilisés et NE PAS les laisser dans ou sur le moteur après utilisation.
2. Assurez-vous d'avoir lu et compris les aspects de sécurité liés à l'utilisation du système d'injection de carburant et de l'essence en général avant de commencer.
3. **AVERTISSEMENT !** Les vapeurs d'essence et les gaz de batterie sont explosifs.
4. NE PAS fumer ni laisser de flammes nues ou d'étincelles dans la zone de travail.
5. Un extincteur à poudre (classe B) doit être conservé à proximité de la zone de travail.
6. Évitez les risques d'incendie en faisant preuve de prudence lors du débranchement des conduites de carburant et de l'installation des adaptateurs – un déversement est inévitable.
7. Lors de la connexion ou de la déconnexion du système de carburant, relâchez la pression du système et enveloppez le connecteur de la conduite de carburant avec un chiffon pour absorber les fuites de carburant. Essuyez immédiatement le carburant renversé.
8. **REMARQUE :** Vérifiez constamment les connexions du compteur et de l'adaptateur pour détecter d'éventuelles fuites. Si vous remarquez une fuite, coupez le contact ou la pompe à carburant. Si nécessaire, relâchez la pression du carburant et réparez les fuites avant de continuer.
9. NE PAS laisser le carburant couler ou se renverser sur un moteur chaud.
10. Essuyez immédiatement le carburant renversé.
11. Lorsque vous utilisez des adaptateurs, fixez le tuyau avec des colliers de serrage pour garantir des connexions étanches.
12. Avant utilisation, vérifiez que toutes les rondelles d'étanchéité et bagues d'étanchéité de l'adaptateur sont en bon état.
13. NE PAS laisser de carburant dans les adaptateurs ou les tuyaux après utilisation.
14. Portez une protection oculaire approuvée.
15. Gardez-vous, vos vêtements et l'équipement de test éloignés des pièces mobiles ou chaudes du moteur.
16. NE PORTEZ PAS de bijoux et n'attachez pas les cheveux longs.
17. Avant d'effectuer un essai avec le moteur en marche (sauf indication contraire dans les instructions du fabricant), serrez et appliquez le frein de stationnement, placez le levier de vitesses au point mort ou en position de stationnement et bloquez les roues motrices.
18. Les gaz d'échappement contiennent des gaz toxiques mortels. La zone d'essai doit être bien ventilée - évacuer les gaz d'échappement vers l'extérieur.
19. Avant de réparer le système d'alimentation en carburant, coupez le contact et débranchez le connecteur de la batterie conformément à la procédure du fabricant.
20. Ne débranchez jamais la batterie lorsque le moteur tourne.

ENTRÉE

Un ensemble de trois manomètres, équipés de connecteurs et d'adaptateurs, conçus pour tester la compression et la pression de carburant dans les motos. Les plages de jauge comprennent : 0 à 300 psi pour le test de compression, 0 à 7 bar (0 à 100 psi) pour la pression du carburant et 0 à 1 bar (0 à 100 kPa) pour le carburant basse pression.

UTILISER



Figure 1

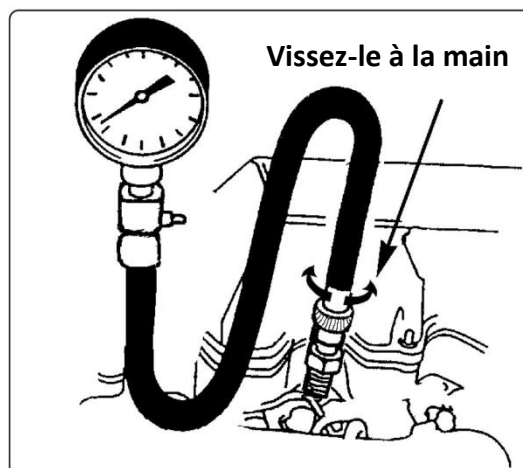


Figure 2

PROCÉDURE D'ESSAI DE COMPRESSION

Avertissement! Avant de débrancher le testeur, relâchez toujours la pression à l'aide de la soupape de décharge.

1. Appuyez lentement sur la soupape de décharge pour relâcher progressivement la pression (voir Fig. 1).
Attention! Les différences de lecture de compression entre les cylindres sont souvent une meilleure indication des problèmes de moteur que les valeurs de compression absolues.
2. Faites tourner le moteur jusqu'à ce qu'il atteigne sa température de fonctionnement normale.
3. Arrêtez le moteur et débranchez tous les fils de bougie d'allumage, en les numérotant en fonction du cylindre auquel ils étaient connectés.
4. Desserrez toutes les bougies d'allumage d'environ un demi-tour, mais NE les retirez PAS.
5. Utilisez un tuyau d'air ou une brosse métallique pour éliminer toute la saleté et les débris des puits de bougie.
6. Retirez les bougies d'allumage et placez-les sur une surface propre et plane dans l'ordre des cylindres dans lequel elles ont été retirées.
7. Retirez le filtre à air.
8. Débranchez le système d'allumage conformément aux recommandations du fabricant dans le manuel du propriétaire du véhicule.
9. Sélectionnez l'adaptateur de bougie d'allumage requis pour votre véhicule. Vissez l'adaptateur sur le tuyau, puis vissez-le dans le logement de la bougie. Serrer à la main uniquement. NE PAS utiliser de clé (voir fig. 2).
10. Connectez le connecteur du manomètre au tuyau. Assurez-vous que l'embrayage est complètement engagé.
11. Faites tourner le moteur pendant au moins cinq temps de compression ou jusqu'à ce que la pression indiquée sur le manomètre cesse d'augmenter avec l'accélérateur grand ouvert.
12. Notez la lecture de compression, puis appuyez sur la soupape de décharge latérale pour relâcher la pression.
13. Répétez le test et enregistrez la lecture. Relâchez la pression et retirez le tuyau et l'adaptateur de la bougie d'allumage.

14. Répétez cette étape pour les cylindres restants.

RÉSULTATS DES TESTS

1. Lectures de l'indice de compression :

- Dans un cylindre normal, l'aiguille du manomètre doit remonter l'échelle à chaque course de compression jusqu'à atteindre sa valeur maximale. Tous les cylindres doivent afficher des pressions conformes aux spécifications du constructeur du véhicule et la lecture ne doit pas varier de plus de 10 % d'un cylindre à l'autre.
- Si l'aiguille de la jauge ne monte pas sur l'échelle ou reste à la même valeur pendant plusieurs coups, puis commence à monter, le problème peut provenir d'une soupape bloquée.
- Si la lecture de compression est nettement supérieure aux spécifications du constructeur du véhicule, le problème peut être dû à une accumulation de carbone dans le cylindre. Cela peut également indiquer que le piston ou la culasse a été modifié.
- Si la lecture sur deux cylindres adjacents est inférieure de 20 psi (ou plus) à celle des autres cylindres, le problème peut provenir d'un cylindre fissuré, d'une culasse ou d'un joint principal endommagé. Dans ces conditions, les deux cylindres peuvent contenir à la fois du liquide de refroidissement et de l'huile.
- Si les lectures sont faibles ou varient considérablement entre les cylindres, ajoutez une cuillère à café d'huile SAE 30 dans chaque cylindre et revérifiez. Si les lectures augmentent de manière significative, le problème peut provenir de segments de piston mal placés ou usés. Si les lectures restent à peu près les mêmes, le problème peut provenir des vannes et/ou des composants associés. Un piston brûlé ou endommagé peut également provoquer les mêmes effets.

RÉALISATION DU TEST

1. Nettoyez, espacez et installez les bougies d'allumage dans le même ordre dans lequel elles ont été retirées, ou installez de nouvelles bougies d'allumage.
 2. Connectez chaque fil de bougie d'allumage à la bougie appropriée avant le remontage.
 3. Réglez les papillons des gaz en position fermée.
- IMPORTANT : Après le test, le fait de ne pas remettre les papillons des gaz en position fermée avant de démarrer le moteur pourrait entraîner de graves dommages au moteur.
4. Rebranchez les fils d'allumage déconnectés à l'étape 4.1.8.

TEST DE PRESSION DE CARBURANT

1. Relâchement de la pression du système de carburant :

REMARQUE : les instructions suivantes sont fournies à titre indicatif uniquement. Suivez toujours les procédures du fabricant pour soulager la pression du système.

1. Avant de débrancher les conduites de carburant pour connecter les adaptateurs et la jauge au système de carburant, relâchez la pression du système de carburant pour éviter que le carburant ne gicle.
2. Coupez le contact, desserrez le bouchon du réservoir de carburant pour libérer la pression dans le réservoir, puis resserrez-le.
3. Pour réduire la pression du carburant, empêchez la pompe à carburant de fonctionner tout en permettant aux systèmes d'injection et d'allumage de fonctionner.
4. Cette procédure peut nécessiter la déconnexion du relais de la pompe à carburant, du fusible ou de l'alimentation électrique. Certains modèles ont deux pompes à carburant, assurez-vous que les deux sont éteintes.

5. Une fois les pompes arrêtées, faites tourner le moteur jusqu'à ce qu'il cale, puis faites-le tourner 5 à 10 fois après le calage. Pour certains systèmes d'injection de carburant, le retrait du fusible de la pompe à carburant désactive à la fois la pompe à carburant et les injecteurs. Dans ce cas, veuillez vous référer à la procédure du fabricant.

AVERTISSEMENT! NE PAS supposer que la pression du système de carburant a été relâchée. Lors de la déconnexion, enveloppez le connecteur de la conduite de carburant avec un chiffon pour absorber toute fuite de carburant.

1. Connexion et utilisation :

2. Avec le moteur éteint et la pression du système de carburant relâchée, installez l'adaptateur approprié dans le système de carburant à l'emplacement à tester et connectez-le au raccord à déconnexion rapide sur le tuyau de la jauge, en vous assurant que le collier de verrouillage est en place.

REMARQUE : utilisez un chiffon autour des connecteurs pour absorber tout carburant.

3. Rebranchez la pompe à carburant.

4. Démarrez le moteur et laissez-le tourner au ralenti.

5. Lisez la pression du carburant sur la jauge et comparez-la avec les données du fabricant.

6. Coupez le moteur.

7. Débranchez le testeur et les adaptateurs de la conduite de carburant.

8. Remettez la conduite de carburant dans son état d'origine, redémarrez le moteur et vérifiez l'étanchéité du système.

Тестер давления компрессии масла и топлива для мотоциклов
Перевод оригинальной инструкции

RU



Тестер давления компрессии масла и топлива для мотоциклов

ВНИМАНИЕ!

Перед использованием внимательно прочтите данное руководство и сохраните его для дальнейшего использования устройства.

Изготовлено для:
GEKO Limited Liability Company Sp.k.
Кетлин, ул. Спейсера 3,
97-500 Радомско
geko@geko.pl
www.geko.pl

RU - РУССКАЯ ВЕРСИЯ

БЕЗОПАСНОСТЬ

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ! НЕ ИСПОЛЬЗУЙТЕ этот комплект или его компоненты в системах впрыска дизельного топлива или бензина под высоким давлением (более 145 фунтов на кв. дюйм/10 бар). Перед началом работы обязательно прочтите и усвойте аспекты безопасности при работе с системой впрыска топлива и общей подачей бензина.

ВАЖНО: Всегда обращайтесь к руководству по техническому обслуживанию или фирменному руководству и данным производителя транспортного средства, чтобы определить текущую процедуру. Данные инструкции носят исключительно информационный характер.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ! Во время использования необходимо строго соблюдать все правила техники безопасности и охраны труда, требования местных органов власти и общие правила производственной практики.

1. Содержите инструменты в хорошем и чистом состоянии, чтобы обеспечить наилучшую и безопасную работу. **НЕ ИСПОЛЬЗУЙТЕ** комплект, если он поврежден. Упакуйте все использованные инструменты и детали и **НЕ** оставляйте их в двигателе или на нем после использования.
2. Перед началом работы обязательно прочтите и усвойте аспекты безопасности, связанные с использованием системы впрыска топлива и бензина в целом.
3. **ВНИМАНИЕ!** Пары бензина и газы аккумуляторных батарей взрывоопасны.
4. **НЕ** курите и **НЕ** допускайте наличия открытого огня или искр в рабочей зоне.
5. Вблизи рабочей зоны необходимо хранить порошковый огнетушитель (класса В).
6. Избегайте возникновения пожара, соблюдая осторожность при отсоединении топливopоводов и установке адаптеров — утечка топлива неизбежна.
7. При подключении или отключении топливной системы сбросьте давление в системе и оберните разъем топливopовода тряпкой, чтобы впитать возможные утечки топлива. Немедленно вытрите пролитое топливо.
8. **ПРИМЕЧАНИЕ:** Постоянно проверяйте соединения счетчика и адаптера на предмет утечек. Если вы заметили утечку, выключите зажигание или топливный насос. При необходимости сбросьте давление топлива и устраните утечки, прежде чем продолжить.
9. **НЕ** допускайте попадания капель или проливания топлива на горячий двигатель.
10. Немедленно вытрите пролитое топливо.
11. При использовании адаптеров закрепите шланг хомутами, чтобы обеспечить герметичность соединений.
12. Перед использованием проверьте, что все уплотнительные шайбы и уплотнительные кольца адаптера находятся в хорошем состоянии.
13. **НЕ** допускайте, чтобы топливо оставалось в адаптерах или шлангах после использования.
14. Используйте одобренные средства защиты глаз.
15. Держите себя, свою одежду и испытательное оборудование подальше от движущихся или горячих частей двигателя.
16. **НЕ** носите украшения и не завязывайте длинные волосы.
17. Перед выполнением проверки при работающем двигателе (если в инструкциях производителя не указано иное) включите стояночный тормоз, переведите рычаг переключения передач в нейтральное положение или положение парковки и заблокируйте ведущие колеса.
18. Выхлопные газы содержат смертельно ядовитые газы. Зона проведения испытаний должна хорошо проветриваться — выбрасывайте выхлопные газы наружу.
19. Перед ремонтом топливной системы выключите зажигание и отсоедините разъем аккумуляторной батареи в соответствии с процедурой производителя.
20. Никогда не отсоединяйте аккумуляторную батарею при работающем двигателе.

ВХОД

Комплект из трех манометров, оснащенных разъемами и адаптерами, предназначенный для проверки компрессии и давления топлива в мотоциклах. Диапазоны манометров включают: 0–300 фунтов на кв. дюйм для испытания на сжатие, 0–7 бар (0–100 фунтов на кв. дюйм) для давления топлива и 0–1 бар (0–100 кПа) для топлива низкого давления.

ИСПОЛЬЗОВАТЬ



Рисунок 1



Рисунок 2

ПРОЦЕДУРА ИСПЫТАНИЯ НА СЖАТИЕ

Предупреждение! Перед отсоединением тестера всегда сбрасывайте давление с помощью выпускного клапана.

1. Медленно нажмите на выпускной клапан, чтобы постепенно сбросить давление (см. рис. 1).
Внимание! Различия в показаниях компрессии между цилиндрами часто являются более точным указанием на проблемы с двигателем, чем абсолютные значения компрессии.
2. Дайте двигателю поработать, пока он не достигнет нормальной рабочей температуры.
3. Остановите двигатель и отсоедините все провода свечей зажигания, пронумеровав их в соответствии с цилиндром, к которому они были подключены.
4. Ослабьте все свечи зажигания примерно на пол-оборота, но НЕ выкручивайте их.
5. С помощью воздушного шланга или металлической щетки удалите всю грязь и мусор из колодцев свечей зажигания.
6. Снимите свечи зажигания и положите их на чистую ровную поверхность в том порядке цилиндров, в котором они были сняты.
7. Снимите воздушный фильтр.
8. Отключите систему зажигания в соответствии с рекомендациями производителя, изложенными в руководстве по эксплуатации автомобиля.
9. Выберите адаптер свечей зажигания, необходимый для вашего автомобиля. Навинтите адаптер на шланг, затем вверните его в углубление свечи зажигания. Затягивать только вручную. НЕ ИСПОЛЬЗУЙТЕ гаечный ключ (см. рис. 2).
10. Подсоедините соединитель манометра к шлангу. Убедитесь, что сцепление полностью включено.
11. Проверните двигатель как минимум на пять тактов сжатия или до тех пор, пока показания давления на манометре не перестанут расти при полностью открытой дроссельной заслонке.
12. Запишите показания компрессии, затем нажмите боковой выпускной клапан, чтобы сбросить давление.
13. Повторите тест и запишите показания. Сбросьте давление и снимите шланг и адаптер со свечи зажигания.

14. Повторите этот шаг для оставшихся цилиндров.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ

1. Показания индекса компрессии:

- В нормальном цилиндре стрелка манометра должна перемещаться вверх по шкале при каждом такте сжатия, пока не достигнет максимального значения. Все цилиндры должны показывать давление в пределах спецификаций производителя транспортного средства, а показания не должны отличаться более чем на 10% от цилиндра к цилиндру.
- Если стрелка манометра не движется вверх по шкале или остается на одном и том же значении в течение нескольких ходов, а затем начинает подниматься, проблема может заключаться в заедании клапана.
- Если показания компрессии значительно выше, чем указано в спецификации производителя транспортного средства, проблема может заключаться в скоплении углерода в цилиндрах. Это также может указывать на то, что поршень или головка цилиндра были модифицированы.
- Если показания на двух соседних цилиндрах на 20 фунтов на квадратный дюйм (или более) ниже, чем на других цилиндрах, проблема может заключаться в треснувшем цилиндре, головке или поврежденной основной прокладке. В этих условиях в обоих цилиндрах может находиться как охлаждающая жидкость, так и масло.
- Если показания низкие или значительно различаются между цилиндрами, добавьте чайную ложку масла SAE 30 в каждый цилиндр и повторите проверку. Если показания значительно увеличиваются, проблема может заключаться в плохо посаженных или изношенных поршневых кольцах. Если показания остаются примерно такими же, проблема может быть в клапанах и/или связанных с ними компонентах. Сгоревший или поврежденный поршень также может вызвать те же последствия.

ЗАВЕРШЕНИЕ ТЕСТА

1. Очистите, отрегулируйте зазоры и установите свечи зажигания в том же порядке, в котором они были сняты, или установите новые свечи зажигания.
2. Перед повторной сборкой подсоедините каждый провод свечи зажигания к соответствующей свече.
3. Установите дроссельные заслонки в закрытое положение.
ВАЖНО: Если после испытания не вернуть дроссельные заслонки в закрытое положение перед запуском двигателя, это может привести к серьезному повреждению двигателя.
4. Подсоедините провода зажигания, отсоединенные на шаге 4.1.8.

ПРОВЕРКА ДАВЛЕНИЯ ТОПЛИВА

1. Сброс давления из топливной системы:

ПРИМЕЧАНИЕ: Приведенные ниже инструкции носят исключительно ознакомительный характер. Всегда следуйте рекомендациям производителя по сбросу давления в системе.

1. Перед отсоединением топливопроводов для подключения адаптеров и манометра к топливной системе сбросьте давление в топливной системе, чтобы предотвратить разбрызгивание топлива.
2. Выключите зажигание, ослабьте крышку топливного бака, чтобы сбросить давление в баке, а затем снова затяните ее.
3. Чтобы снизить давление топлива, не допускайте работы топливного насоса, одновременно обеспечивая работу систем впрыска и зажигания.
4. Эта процедура может потребовать отключения реле топливного насоса, предохранителя или электропитания. В некоторых моделях предусмотрено два топливных насоса. Убедитесь, что оба насоса выключены.

5. После отключения насосов дайте двигателю поработать, пока он не заглохнет, затем проверните его 5–10 раз после того, как он заглохнет. В некоторых системах впрыска топлива удаление предохранителя топливного насоса приводит к отключению как топливного насоса, так и форсунок. В этом случае обратитесь к инструкции производителя.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ! НЕ СЧИТАЙТЕ, что давление в топливной системе сброшено. При отсоединении оберните разъем топливopовода тряпкой, чтобы впитать возможную утечку топлива.

1. Подключение и использование:

2. При выключенном двигателе и сброшенном давлении в топливной системе установите соответствующий адаптер в топливную систему в месте проверки и подсоедините к быстроразъемному фитингу на шланге манометра, убедившись, что стопорное кольцо находится на месте.

ПРИМЕЧАНИЕ: Оберните разъемы тряпкой, чтобы впитать топливо.

3. Подсоедините топливный насос заново.

4. Запустите двигатель и дайте ему поработать на холостом ходу.

5. Считайте показания давления топлива на манометре и сравните их с данными производителя.

6. Выключите двигатель.

7. Отсоедините тестер и адаптеры от топливopовода.

8. Восстановите топливную магистраль в исходное состояние, перезапустите двигатель и проверьте систему на наличие утечек.

Тестер тиску стиснення оливи та палива для мотоциклів
Переклад оригінальної інструкції

UA



Тестер тиску стиснення оливи та палива для мотоциклів

УВАГА!

Будь ласка, прочитайте цей посібник перед використанням пристрою та збережіть його для подальшого використання.

Виготовлено для:
GEKO Limited Liability Company Sp.k.
Кьетлін, вул. Спацєрова 3,
97-500 Радомськ
geko@geko.pl
www.geko.pl

UA - УКРАЇНСЬКА ВЕРСІЯ

БЕЗПЕКА

УВАГА! НЕ ВИКОРИСТОВУЙТЕ цей комплект або його компоненти на системах уприскування бензину, що працюють на дизельному паливі, або на системах уприскування бензину високого тиску (понад 145 фунтів на квадратний дюйм/10 бар). Перед початком роботи обов'язково прочитайте та зрозумійте аспекти безпеки поводження з системою впорскування палива та загальною подачею бензину.

ВАЖЛИВО: Завжди звертайтеся до посібника з обслуговування виробника автомобіля або власного посібника та даних, щоб визначити поточну процедуру. Ці інструкції надані лише для ознайомлення.

УВАГА! Під час використання необхідно суворо дотримуватися всіх правил охорони праці, місцевих органів влади та загальних правил майстерської практики.

1. Тримайте інструменти у справному та чистому стані, щоб забезпечити найкращу та безпечну роботу. НЕ ВИКОРИСТОВУЙТЕ комплект, якщо він пошкоджений. Вкладіть усі використані інструменти та деталі та НЕ залишайте їх у двигуні або на ньому після використання.
2. Перед початком роботи переконайтеся, що ви прочитали та зрозуміли аспекти безпеки, пов'язані з використанням системи впорскування палива та бензину загалом.
3. **УВАГА!** Бензинові пари та гази від акумуляторів вибухонебезпечні.
4. НЕ КУРІТЬ та НЕ ДОЗВОЛЯЙТЕ мати відкритий вогонь чи іскри в робочій зоні.
5. Порошковий вогнегасник (класу В) повинен знаходитися поблизу робочої зони.
6. Уникайте пожежної небезпеки, будьте обережні під час від'єднання паливних трубопроводів та встановлення адаптерів – деяке розливання неминуче.
7. Під час підключення або відключення паливної системи зніміть тиск у системі та обгорніть роз'єм паливної магістралі ганчіркою, щоб поглинути будь-які витоки палива. Негайно витирайте розлите паливо.
8. **ПРИМІТКА:** Постійно перевіряйте з'єднання глюкометра та адаптера на наявність витоків. Якщо ви помітили витік, вимкніть запалювання або паливний насос. За необхідності знизьте тиск палива та усуньте витоки, перш ніж продовжувати.
9. НЕ ДОЗВОЛЯЙТЕ капати або розливатися паливо на гарячий двигун.
10. Негайно витирайте розлите паливо.
11. Під час використання адаптерів закріпіть шланг хомутами для забезпечення щільного з'єднання.
12. Перед використанням перевірте, чи всі ущільнювальні шайби адаптера та ущільнювальні кільця знаходяться в належному стані.
13. НЕ ДОЗВОЛЯЙТЕ залишатися паливу в адаптерах або шлангах після використання.
14. Використовуйте затверджені засоби захисту очей.
15. Тримайте себе, свій одяг та випробувальне обладнання подалі від рухомих або гарячих деталей двигуна.
16. НЕ носіть прикраси та не зав'язуйте довге волосся.
17. Перед проведенням випробування з працюючим двигуном (якщо в інструкціях виробника не зазначено інше) встановіть та застосуйте стоянкове гальмо, переведіть важіль перемикачів передач у нейтральне або паркувальне положення та заблокуйте ведучі колеса.
18. Вихлопні гази містять смертельно отруйні гази. Випробувальна зона повинна бути добре провітрюваною – виводьте вихлопні гази назовні.
19. Перед ремонтом паливної системи вимкніть запалювання та від'єднайте роз'єм акумулятора відповідно до процедури виробника.
20. Ніколи не від'єднуйте акумулятор під час роботи двигуна.

ВХІД

Комплект із трьох манометрів, оснащених роз'ємами та адаптерами, призначений для перевірки компресії та тиску палива в мотоциклах. Діапазон вимірювань манометрів включає: 0-300 psi для випробування на стиснення, 0-7 бар (0-100 psi) для тиску палива та 0-1 бар (0-100 кПа) для палива низького тиску.

ВИКОРИСТАННЯ



Рисунок 1



Рисунок 2

ПРОЦЕДУРА ВИПРОБУВАННЯ НА СТИСНЕННЯ

УВАГА! Перед відключенням тестера завжди скидайте тиск за допомогою випускного клапана.

1. Повільно натисніть на випускний клапан, щоб поступово скинути тиск (див. рис. 1).

Увага! Різниця в показниках компресії між циліндрами часто є кращим показником проблем з двигуном, ніж абсолютні значення компресії.

2. Залиште двигун працювати, доки він не досягне нормальної робочої температури.

3. Зупиніть двигун та від'єднайте всі дроти свічок запалювання, пронумерувавши їх відповідно до циліндра, до якого вони були підключені.

4. Послабте всі свічки запалювання приблизно на півоберту, але НЕ виймайте їх.

5. Використовуйте повітряний шланг або дріт'яну щітку, щоб видалити весь бруд та сміття з гнізд свічок запалювання.

6. Вийміть свічки запалювання та покладіть їх на чисту рівну поверхню в порядку зняття з циліндрів.

7. Зніміть повітряний фільтр.

8. Від'єднайте систему запалювання відповідно до рекомендацій виробника, наведених у посібнику з експлуатації автомобіля.

9. Виберіть адаптер свічки запалювання, необхідний для вашого автомобіля. Накрутіть адаптер на шланг, потім вкрутіть його в отвір для свічки запалювання. Затягуйте лише вручну. НЕ використовуйте гайковий ключ (див. рис. 2).

10. Підключіть роз'єм манометра до шланга. Переконайтеся, що зчеплення повністю витиснуте.

11. Проверніть двигун протягом щонайменше п'яти тактів стиснення або доки показник тиску на манометрі не перестане зростати при повністю відкритій дросельній заслінці.

12. Запишіть показник стиснення, потім натисніть бічний випускний клапан, щоб скинути тиск.

13. Повторіть тест і запишіть результат. Зніміть тиск і зніміть шланг і адаптер зі свічки запалювання.

14. Повторіть цей крок для решти циліндрів.

РЕЗУЛЬТАТИ ВИПРОБУВАННЯ

1. Показники індексу стиснення:

- У звичайному циліндрі стрілка манометра повинна підніматися по шкалі вгору на кожному такті стиснення, доки не досягне максимального значення. Усі циліндри повинні показувати тиск у межах специфікацій виробника транспортного засобу, а показання не повинні відрізнятися більш ніж на 10% від циліндра до циліндра.
- Якщо стрілка манометра не рухається вгору по шкалі або залишається на одному й тому ж показнику протягом кількох рухів, а потім починає підніматися, проблема може полягати в заїданні клапана.
- Якщо показник компресії значно вищий за встановлений виробником автомобіля, проблема може полягати в накопиченні вуглецю в циліндрах. Це також може свідчити про те, що поршень або головка блоку циліндрів були модифіковані.
- Якщо показник тиску на двох сусідніх циліндрах на 20 фунтів на квадратний дюйм (або більше) нижчий, ніж на інших циліндрах, проблема може полягати в тріснутому циліндрі, головці або пошкодженій головній прокладці. За цих умов обидва циліндри можуть містити як охолоджувальну рідину, так і масло.
- Якщо показники низькі або значно відрізняються між циліндрами, додайте чайну ложку оливи SAE 30 у кожен циліндр і перевірте ще раз. Якщо показники значно зростають, проблема може полягати в погано посаджених або зношених поршневих кільцях. Якщо показники залишаються приблизно однаковими, проблема може бути з клапанами та/або пов'язаними з ними компонентами. Згорілий або пошкоджений поршень також може спричинити ті ж наслідки.

ЗАВЕРШЕННЯ ТЕСТУ

1. Очистіть, замініть зазори та встановіть свічки запалювання в тому ж порядку, в якому вони були зняті, або встановіть нові свічки запалювання.
2. Підключіть кожен провід свічки запалювання до відповідного свічника перед повторним складанням.
3. Встановіть дросельні заслінки в закриті положення.
ВАЖЛИВО: Якщо після перевірки не повернути дросельні заслінки в закриті положення перед запуском двигуна, це може призвести до серйозного пошкодження двигуна.
4. Знову підключіть дроти запалювання, від'єднані на кроці 4.1.8.

ВИПРОБУВАННЯ ТИСКУ ПАЛИВА

1. Скидання тиску з паливної системи:

ПРИМІТКА. Наведені нижче інструкції наведено лише для ознайомлення. Завжди дотримуйтесь процедур виробника для скидання тиску в системі.

1. Перед від'єднанням паливних трубопроводів для підключення адаптерів та манометра до паливної системи, скиньте тиск у паливній системі, щоб запобігти розбризкуванню палива.
2. Вимкніть запалювання, послабте кришку паливного бака, щоб випустити тиск у баку, а потім знову затягніть її.
3. Щоб зменшити тиск палива, унеможливіть роботу паливного насоса, дозволяючи системам упорскування та запалювання працювати.
4. Ця процедура може вимагати відключення реле паливного насоса, запобіжника або електроживлення. Деякі моделі мають два паливні насоси, переконайтеся, що обидва вимкнені.

5. Після вимкнення насосів запустіть двигун, доки він не зупиниться, а потім перевірте його 5-10 разів після зупинки. У деяких системах впорскування палива видалення запобіжника паливного насоса вимикає як паливний насос, так і форсунки. У цьому випадку, будь ласка, зверніться до процедури виробника.

УВАГА! НЕ вважайте, що тиск у паливній системі було скинуто. Під час від'єднання обгорніть роз'єм паливної магістралі ганчіркою, щоб поглинути будь-які витоки палива.

1. Підключення та використання:

2. Вимкніть двигун та знизьте тиск у паливній системі, встановіть відповідний адаптер у паливну систему в місці, яке потрібно перевірити, та під'єднайте його до швидкороз'ємного фітинга на шлангу манометра, переконавшись, що стопорний хомутик на місці.

ПРИМІТКА: Використовуйте ганчірку навколо роз'ємів, щоб зібрати паливо.

3. Знову підключіть паливний насос.

4. Запустіть двигун і дайте йому попрацювати на холостому ходу.

5. Зчитайте тиск палива на манометрі та порівняйте його з даними виробника.

6. Вимкніть двигун.

7. Від'єднайте тестер та адаптери від паливної магістралі.

8. Відновіть паливний шланг у початковий стан, перезапустіть двигун і перевірте систему на наявність витоків.

Motociklų alyvos ir degalų suspaudimo slėgio matuoklis
Originalių instrukcijų vertimas

LT



Motociklų alyvos ir degalų suspaudimo slėgio matuoklis

DĖMESIO!

Prieš naudodami įrenginį, perskaitykite šį vadovą ir išsaugokite jį, kad galėtumėte jį panaudoti ateityje.

Gamintojas:
GEKO Limited Liability Company Sp.k.
Kietlin, g. Spacerowa 3,
97-500 Radomskas
geko@geko.pl
www.geko.pl

LT - LIETUVIŠKA VERSIJA

SAUGUMAS

ĮSPĖJIMAS! NENAUDOKITE šio rinkinio ar jo komponentų dyzelinu varomose arba aukšto slėgio benzino įpurškimo sistemose (virš 145 psi / 10 bar). Prieš pradėdami, būtinai perskaitykite ir supraskite degalų įpurškimo sistemos ir bendro benzino tiekimo saugos aspektus.

SVARBU: Norėdami nustatyti dabartinę procedūrą, visada žr. transporto priemonės gamintojo techninės priežiūros vadovą arba nuosavybės teisę pagrįstą vadovą ir duomenis. Šios instrukcijos skirtos tik informaciniais tikslams.

ĮSPĖJIMAS! Naudojimo metu būtina griežtai laikytis visų darbo saugos ir sveikatos taisyklių, vietos valdžios institucijų ir bendrųjų dirbtuvių praktikos taisyklių.

1. Įrankius laikykite geros ir švarios būklės, kad užtikrintumėte geriausią ir saugiausią darbą. NENAUDOKITE rinkinio, jei jis pažeistas. Įdėkite visus naudotus įrankius ir dalis ir NEPALIKITE jų variklyje ar ant jo po naudojimo.
2. Prieš užvesdami, būtinai perskaitykite ir supraskite saugos aspektus, susijusius su degalų įpurškimo sistemos naudojimu ir benzinu apskritai.
3. ĮSPĖJIMAS! Benzino garai ir akumuliatorių dujos yra sprogios.
4. Darbo zonoje NERŪKYKITE ir neleiskite atviros liepsnos ar kibirkščių atsirasti.
5. Šalia darbo vietos turi būti miltelinis gesintuvas (B klasės).
6. Atjungdami degalų linijas ir montuodami adapterius, venkite gaisro pavojaus – išsiliejimas neišvengiamas.
7. Prijungdami arba atjungdami degalų sistemą, išleiskite slėgį sistemoje ir apvyniokite degalų linijos jungtį skudurėliu, kad sugertumėte bet kokius degalų nuotėkius. Nedelsdami nuvalykite išsiliejusį kurą.
8. PASTABA: Nuolat tikrinkite matuoklio ir adapterio jungtis, ar nėra nuotėkių. Jei pastebėjote nuotėkį, išjunkite degimą arba degalų siurbį. Jei reikia, prieš tęsdami sumažinkite degalų slėgį ir pašalinkite nuotėkius.
9. NELEISKITE degalams lašėti ar išsilieti ant karšto variklio.
10. Nedelsdami nuvalykite išsiliejusį kurą.
11. Naudodami adapterius, pritvirtinkite žarną spaustukais, kad užtikrintumėte tvirtą jungtį.
12. Prieš naudodami patikrinkite, ar visos adapterio sandarinimo poveržlės ir sandarinimo žiedai yra geros būklės.
13. NEPALIKITE degalų adapteriuose ar žarnose po naudojimo.
14. Dėvėkite patvirtintas akių apsaugos priemones.
15. Laikykite save, drabužius ir bandymo įrangą atokiai nuo judančių arba karštų variklio dalių.
16. NENEŠIOKITE papuošalų ir NERiškite ilgų plaukų.
17. Prieš atlikdami bandymą su veikiančiu varikliu (nebent gamintojo instrukcijose nurodyta kitaip), įjunkite ir įjunkite stovėjimo stabdį, pavarų perjungimo svirtį perjunkite į neutralią arba stovėjimo padėtį ir užblokuokite varančius ratus.
18. Išmetamosiose dujose yra mirtinai nuodingų dujų. Bandymo vieta turi būti gerai vėdinama – išmetamąsias dujas išleiskite į lauką.
19. Prieš remontuodami degalų sistemą, išjunkite degimą ir atjunkite akumulatoriaus jungtį pagal gamintojo nurodytą procedūrą.
20. Niekada neatjunkite akumulatoriaus, kai variklis veikia.

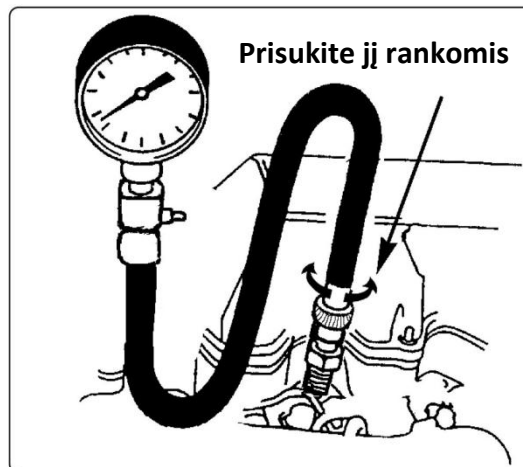
ĮĖJIMAS

Trijų manometrų rinkinys su jungtimis ir adapteriais, skirtas motociklų suspaudimui ir degalų slėgiui matuoti. Manometro diapazonai apima: 0–300 psi suspaudimo bandymui, 0–7 barus (0–100 psi) degalų slėgiui ir 0–1 barą (0–100 kPa) žemo slėgio degalų slėgiui.

NAUDOJIMAS



1 pav.



2 pav.

SUSPAUDIMO BANDYMO PROCEDŪRA

Įspėjimas! Prieš atjungdami testerį, visada išleiskite slėgį naudodami išleidimo vožtuvą.

1. Lėtai paspauskite išleidimo vožtuvą, kad palaipsniui išleistumėte slėgį (žr. 1 pav.).
Dėmesio! Cilindrų suspaudimo rodmenų skirtumai dažnai geriau parodo variklio problemas nei absoliučios suspaudimo vertės.
2. Leiskite varikliui veikti, kol jis pasieks normalią darbinę temperatūrą.
3. Sustabdykite variklį ir atjunkite visus uždegimo žvakių laidus, sunumeruodami juos pagal cilindrą, prie kurio jie buvo prijungti.
4. Maždaug pusę apsisukimo atlaisvinkite visas uždegimo žvakes, bet jų NEKEISKITE.
5. Norėdami pašalinti visus nešvarumus ir šiukšles iš uždegimo žvakių angų, naudokite oro žarną arba vielinį šepetį.
6. Išimkite uždegimo žvakes ir padėkite jas ant švaraus, lygaus paviršiaus tokia tvarka, kokia jos buvo išimtos iš cilindrų.
7. Nuimkite oro filtrą.
8. Atjunkite uždegimo sistemą pagal gamintojo rekomendacijas, pateiktas transporto priemonės savininko vadove.
9. Pasirinkite savo transporto priemonei reikalingą uždegimo žvakės adapterį. Užsukite adapterį ant žarnos, tada įsukite jį į uždegimo žvakės angą. Priveržti tik ranka. NENAUDOKITE veržliarakčio (žr. 2 pav.).
10. Prijunkite manometro jungtį prie žarnos. Įsitikinkite, kad sankaba yra visiškai įjungta.
11. Sukite variklį bent penkis suspaudimo taktus arba tol, kol slėgio rodmuo manometre nustos kilti, kai droselio sklendė yra visiškai atidaryta.
12. Atkreipkite dėmesį į suspaudimo rodmenis, tada paspauskite šoninį išleidimo vožtuvą, kad išleistumėte slėgį.
13. Pakartokite bandymą ir užrašykite rodmenis. Išleiskite slėgį ir nuimkite žarną bei adapterį nuo uždegimo žvakės.

14. Pakartokite šį veiksmą su likusiais cilindrais.

BANDYMŲ REZULTATAI

1. Suspaudimo indekso rodmenys:

- Įprastame cilindre slėgio matuoklio rodyklė turėtų kilti skalėje aukštyn kiekvieno suspaudimo takto metu, kol pasieks maksimalią vertę. Visų cilindrų slėgis turėtų atitikti transporto priemonės gamintojo specifikacijas, o rodmenys neturėtų skirtis daugiau nei 10 % nuo cilindro iki cilindro.
- Jei matuoklio rodyklė nekyla skalėje arba kelis kartus išlieka ties tuo pačiu rodmeniu, o tada pradeda kilti, problema gali būti strigęs vožtuvas.
- Jei suspaudimo rodmuo yra gerokai didesnis nei nurodytas transporto priemonės gamintojo nurodymuose, problema gali būti cilindrų anglies nuosėdų kaupimasis. Tai taip pat gali reikšti, kad stūmoklis arba cilindro galvutė buvo modifikuoti.
- Jei dviejų gretimų cilindrų rodmuo yra 20 psi (ar daugiau) mažesnis nei kitų cilindrų, problema gali būti įtrūkęs cilindras, galvutė arba pažeista pagrindinė tarpinė. Tokiomis sąlygomis abiejuose cilindruose gali būti ir aušinimo skysčio, ir alyvos.
- Jei rodmenys maži arba labai skiriasi tarp cilindrų, į kiekvieną cilindrą įpilkite arbatinį šaukštelį SAE 30 alyvos ir patikrinkite dar kartą. Jei rodmenys žymiai padidėja, problema gali būti blogai įstatyti arba susidėvėję stūmokliniai žiedai. Jei rodmenys išlieka maždaug tokie patys, problema gali būti vožtuvuose ir (arba) susijusiuose komponentuose. Sudegęs arba pažeistas stūmoklis taip pat gali sukelti tą patį poveikį.

BANDYMO UŽBAIGIMAS

1. Nuvalykite uždegimo žvakes, sureguliuokite tarpą tarp jų ir įstatykite jas ta pačia tvarka, kaip jos buvo išimtos, arba įstatykite naujas uždegimo žvakes.
2. Prieš surinkdami, prijunkite kiekvieną uždegimo žvakės laidą prie atitinkamos žvakės.
3. Nustatykite droselio sklendes į uždarytą padėtį.
SVARBU: Po bandymo negrąžinus droselio sklendės į uždarytą padėtį prieš užvedant variklį, variklis gali būti rimtai sugadintas.
4. Prijunkite uždegimo laidus, atjungtus 4.1.8 veiksmė.

DEGALŲ SLĖGIO BANDYMAS

1. Slėgio išleidimas iš degalų sistemos:

PASTABA: Šios instrukcijos yra tik rekomendacinio pobūdžio. Visada laikykitės gamintojo pateiktų sistemos slėgio išleidimo procedūrų.

1. Prieš atjungdami degalų linijas, kad prijungtumėte adapterius ir matuoklį prie degalų sistemos, išleiskite slėgį degalų sistemoje, kad degalai neišsipurkštų.
2. Išjunkite degimą, atlaisvinkite degalų įpylimo angos dangtelį, kad išleistumėte slėgį bakė, ir vėl užsukite.
3. Norėdami sumažinti degalų slėgį, neleiskite veikti degalų siurbliui, o įpurškimo ir uždegimo sistemoms – veikti.
4. Atliekant šią procedūrą, gali reikėti atjungti kuro siurblio relę, saugiklį arba elektros maitinimą. Kai kuriuose modeliuose yra du kuro siurbliai, įsitikinkite, kad abu yra išjungti.

5. Išjungus siurblius, leiskite varikliui veikti, kol jis užges, o po to 5–10 kartų jį pasukite. Kai kuriose degalų įpurškimo sistemose išėmus degalų siurblio saugiklį, išjungiamas ir degalų siurblys, ir purkštukai. Tokiu atveju vadovaukitės gamintojo nurodyta procedūra.

ĮSPĖJIMAS! NEMANOME, kad degalų sistemos slėgis buvo išleistas. Atjungdami, apvyniokite degalų linijos jungtį skuduru, kad sugertumėte bet kokį degalų nuotėkį.

1. Prijungimas ir naudojimas:

2. Išjungus variklį ir sumažinus slėgį degalų sistemoje, į degalų sistemą toje vietoje, kurią reikia patikrinti, įrenkite atitinkamą adapterį ir prijunkite jį prie greito atjungimo jungties ant manometro žarnos, užtikrindami, kad fiksavimo apykaklė būtų savo vietoje.

PASTABA: Apvyniokite jungtis skudurėliu, kad sugertumėte degalus.

3. Prijunkite kuro siurblį.

4. Užveskite variklį ir leiskite jam veikti tuščiąja eiga.

5. Nuskaitykite degalų slėgį matuoklyje ir palyginkite jį su gamintojo duomenimis.

6. Išjunkite variklį.

7. Atjunkite testerį ir adapterius nuo degalų tiekimo linijos.

8. Atkurkite pradinę degalų tiekimo linijos būklę, užveskite variklį ir patikrinkite, ar sistemoje nėra nuotėkių.

Motociklu eļļas un degvielas kompresijas spiediena mērītājs
Originālo instrukciju tulkojums

LV



Motociklu eļļas un degvielas kompresijas spiediena mērītājs

UZMANĪBU!

Lūdzu, izlasiet šo rokasgrāmatu pirms ierīces lietošanas un saglabāiet to turpmākai lietošanai.

Ražotājs:
GEKO Limited Liability Company Sp.k.
Kitlina, iela Spacerowa 3,
97-500 Radomsko
geko@geko.pl
www.geko.pl

LV - LATVIEŠU VERSIJA

DROŠĪBA

BRĪDINĀJUMS! NELIETOJIET šo komplektu vai tā sastāvdaļas dīzeļdegvielas vai augstspiediena benzīna iesmidzināšanas sistēmās (virs 145 psi/10 bar). Pirms sākat darbu, pārliecinieties, ka esat izlasījis un sapratis drošības aspektus, kas saistīti ar degvielas iesmidzināšanas sistēmas un vispārējās benzīna padeves lietošanu.

SVARĪGI: Lai noteiktu pašreizējo procedūru, vienmēr skatiet transportlīdzekļa ražotāja servisa rokasgrāmatu vai īpašu rokasgrāmatu un datus. Šīs instrukcijas ir paredzētas tikai informatīviem nolūkiem.

BRĪDINĀJUMS! Lietošanas laikā stingri jāievēro visi darba drošības un veselības aizsardzības noteikumi, vietējo iestāžu un vispārējie darbnīcas prakses noteikumi.

1. Lai nodrošinātu vislabāko un drošāko darbu, uzturiet instrumentus labā un tīrā stāvoklī. **NELIETOJIET** komplektu, ja tas ir bojāts. Iekļaujiet visus izmantotos instrumentus un detaļas un **NEATSTĀJIET** tos dzinējā vai uz tā pēc lietošanas.
2. Pirms iedarbināšanas pārliecinieties, ka esat izlasījis un sapratis drošības aspektus, kas saistīti ar degvielas iesmidzināšanas sistēmas un benzīna lietošanu kopumā.
3. **BRĪDINĀJUMS!** Benzīna izgarojumi un akumulatora gāzes ir sprādzienbīstamas.
4. **NESMĒKĒT** un **NEĻAUJIET** atklātai liesmai vai dzirkstelēm darba zonā.
5. Darba zonas tuvumā jāglabā pulverveida ugunsdzēsamais aparāts (B klases).
6. Izvairieties no ugunsgrēka riska, ievērojot piesardzību, atvienojot degvielas padeves caurules un uzstādot adapterus — neliela noplūde ir neizbēgama.
7. Pievienojot vai atvienojot degvielas sistēmu, samaziniet spiedienu sistēmā un aptiniet degvielas vada savienotāju ar lupatu, lai absorbētu jebkādas degvielas noplūdes. Nekavējoties noslaukiet izlijušo degvielu.
8. **PIEZĪME.** Pastāvīgi pārbaudiet, vai mērierīces un adaptera savienojumos nav noplūžu. Ja pamanāt noplūdi, izslēdziet aizdedzi vai degvielas sūkni. Ja nepieciešams, pirms turpināt, samaziniet degvielas spiedienu un novērsiet noplūdes.
9. **NEĻAUJIET** degvielai pilēt vai izlīt uz karsta dzinēja.
10. Nekavējoties noslaukiet izlijušo degvielu.
11. Izmantojot adapterus, nostipriniet šļūteni ar šļūteņu skavām, lai nodrošinātu ciešus savienojumus.
12. Pirms lietošanas pārbaudiet, vai visas adaptera blīvēšanas paplāksnes un blīvēšanas gredzeni ir labā stāvoklī.
13. **NEĻAUJIET** degvielai palikt adapteros vai šļūtenēs pēc lietošanas.
14. Valkājiet apstiprinātus acu aizsargus.
15. Turiet sevi, apģērbu un testa aprīkojumu tālāk no kustīgām vai karstām dzinēja daļām.
16. **NELĀKĀJIET** rotaslietas un nesasieniet garus matus.
17. Pirms testa veikšanas ar iedarbinātu dzinēju (ja vien ražotāja norādījumos nav norādīts citādi), ieslēdziet un aktivizējiet stāvbremzi, pārslēdziet pārnesumu pārslēgšanas sviru neitrālā vai stāvēšanas režīmā un bloķējiet piedziņas riteņus.
18. Izplūdes gāzes satur nāvējošas indīgas gāzes. Testa vietai jābūt labi vēdināmai — izvadiet izplūdes gāzes ārā.
19. Pirms degvielas sistēmas remonta izslēdziet aizdedzi un atvienojiet akumulatora savienotāju saskaņā ar ražotāja noteikto procedūru.
20. Nekad neatvienojiet akumulatoru, kamēr darbojas dzinējs.

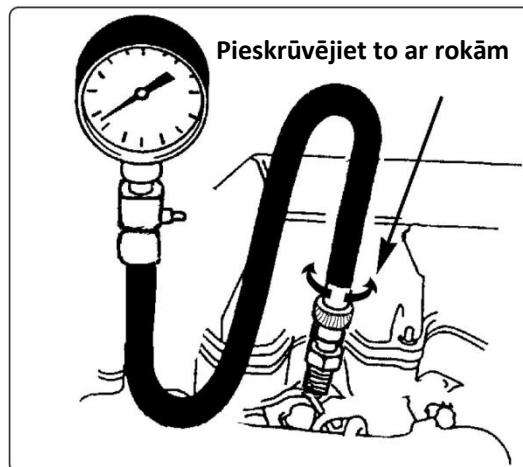
IERAKSTS

Trīs spiediena mērītāju komplekts, kas aprīkots ar savienotājiem un adapteriem, paredzēts kompresijas un degvielas spiediena pārbaudei motociklos. Mērinstrumentu diapazoni ietver: 0–300 psi kompresijas testam, 0–7 bar (0–100 psi) degvielas spiedienam un 0–1 bar (0–100 kPa) zemspiediena degvielai.

LIETOŠANA



1. attēls



2. attēls

SASPIEDŠANAS TESTA PROCEDŪRA

Brīdinājums! Pirms testera atvienošanas vienmēr izlaidiet spiedienu, izmantojot atbrīvošanas vārstu.

1. Lēnām nospiediet atbrīvošanas vārstu, lai pakāpeniski atbrīvotu spiedienu (skatiet 1. attēlu).
Uzmanību! Kompresijas rādījumu atšķirības starp cilindriem bieži vien labāk norāda uz dzinēja problēmām nekā absolūtās kompresijas vērtības.
2. Darbiniet dzinēju, līdz tas sasniedz normālu darba temperatūru.
3. Apturiet dzinēju un atvienojiet visus aizdedzes sveču vadus, numurējot tos atbilstoši cilindram, kuram tie bija pievienoti.
4. Atskrūvējiet visas aizdedzes sveces apmēram par pusapgriezieni, bet NEIZŅEMIET tās.
5. Izmantojiet gaisa šļūteni vai stiepli birsti, lai notīrītu visus netīrumus un gružus no aizdedzes sveču urbumiem.
6. Izņemiet aizdedzes sveces un novietojiet tās uz tīras, līdzenas virsmas tādā secībā, kādā tās tika izņemtas no cilindriem.
7. Noņemiet gaisa filtru.
8. Atvienojiet aizdedzes sistēmu saskaņā ar ražotāja ieteikumiem transportlīdzekļa īpašnieka rokasgrāmatā.
9. Izvēlieties savam transportlīdzeklim nepieciešamo aizdedzes sveces adapteri. Uzskrūvējiet adapteri uz šļūtenes un pēc tam ieskrūvējiet to aizdedzes sveces padziļinājumā. Pievilkt tikai ar rokām. NEIZMANTOJIET uzgriežņu atslēgu (skatiet 2. attēlu).
10. Pievienojiet manometra savienotāju šļūtenei. Pārļiecinieties, vai sajūgs ir pilnībā ieslēgts.
11. Iedarbiniet dzinēju vismaz piecus saspiešanas gājienu vai līdz spiediena rādījums uz mērinstrumenta pārstāj pieaugt, kad droseles vārsts ir pilnībā atvērts.
12. Pierakstiet kompresijas rādījumu un pēc tam nospiediet sānu atbrīvošanas vārstu, lai atbrīvotu spiedienu.
13. Atkārtojiet testu un pierakstiet rādījumu. Atlaidiet spiedienu un noņemiet šļūteni un adapteri no aizdedzes sveces.

14. Atkārtojiet šo darbību atlikušajiem cilindriem.

TESTA REZULTĀTI

1. Kompresijas indeksa rādījumi:

- Parastā cilindrā spiediena mērītāja adatai katrā saspiešanas gājienā vajadzētu pārvietoties pa skalu uz augšu, līdz tā sasniedz maksimālo vērtību. Visiem cilindriem jāuzrāda spiediens transportlīdzekļa ražotāja specifikāciju robežās, un rādījums nedrīkst atšķirties par vairāk kā 10% no cilindra uz cilindru.
- Ja mērierīces adata nepārvietojas augšup pa skalu vai vairākus gājienu paliek vienā un tajā pašā rādījumā un pēc tam sāk celties, problēma var būt iesprūdis vārsts.
- Ja kompresijas rādījums ir ievērojami augstāks nekā transportlīdzekļa ražotāja norādītais, problēma var būt cilindra oglekļa nogulsnešanās. Tas var arī norādīt, ka virzulis vai cilindra galva ir modificēta.
- Ja divu blakus esošo cilindru rādījums ir par 20 psi (vai vairāk) zemāks nekā pārējo cilindru rādījums, problēma var būt saplaisājis cilindrs, galva vai bojāta galvenā blīve. Šādos apstākļos abos cilindros var būt gan dzesēšanas šķidrums, gan eļļa.
- Ja rādījumi ir zemi vai ievērojami atšķiras starp cilindriem, pievienojiet katram cilindram tējkaroti SAE 30 eļļas un pārbaudiet vēlreiz. Ja rādījumi ievērojami palielinās, problēma var būt slikti novietoti vai nodiluši virzuļa gredzeni. Ja rādījumi paliek aptuveni vienādi, problēma var būt vārstos un/vai saistītajās sastāvdaļās. Sadedzis vai bojāts virzulis var izraisīt tādas pašas sekas.

TESTA PABEIGŠANA

1. Notīriet aizdedzes sveces, noregulējiet atstarpi starp tām un uzstādiet tās tādā pašā secībā, kādā tās tika noņemtas, vai arī uzstādiet jaunas aizdedzes sveces.
2. Pirms atkārtotas salikšanas pievienojiet katras aizdedzes sveces vadu atbilstošajai svecei.
3. Novietojiet droseles plāksnītes aizvērtā stāvoklī.
SVARĪGI: Ja pēc testa droseles vārsti netiek atgriezti aizvērtā stāvoklī pirms dzinēja iedarbināšanas, var rasties nopietni dzinēja bojājumi.
4. Pievienojiet atpakaļ 4.1.8. darbībā atvienotos aizdedzes vadus.

DEGVIELAS SPIEDIENA PĀRBAUDE

1. Spiediena atbrīvošana no degvielas sistēmas:

PIEZĪME. Turpmāk sniegtie norādījumi ir tikai vadlīnijām. Vienmēr ievērojiet ražotāja noteiktās sistēmas spiediena samazināšanas procedūras.

1. Pirms degvielas vadu atvienošanas, lai pievienotu adapterus un mērinstrumentu degvielas sistēmai, samaziniet spiedienu degvielas sistēmā, lai novērstu degvielas izšļakstīšanos.
2. Izslēdziet aizdedzi, atskrūvējiet degvielas uzpildes vāciņu, lai atbrīvotu spiedienu tvertnē, un pēc tam atkal pievelciet.
3. Lai samazinātu degvielas spiedienu, neļaujiet degvielas sūkņim darboties, vienlaikus ļaujot darboties iesmidzināšanas un aizdedzes sistēmām.
4. Šīs procedūras veikšanai var būt nepieciešams atvienot degvielas sūkņa releju, drošinātāju vai elektrisko strāvu. Dažiem modeļiem ir divi degvielas sūkņi, pārliecinieties, vai abi ir izslēgti.

5. Pēc sūkņa izslēgšanas darbiniet dzinēju, līdz tas apstājas, pēc tam 5 līdz 10 reizes pagriežiet to uz kloķvārpstas. Dažām degvielas iesmidzināšanas sistēmām, noņemot degvielas sūkņa drošinātāju, tiek atspējots gan degvielas sūknis, gan iesmidzinātāji. Šajā gadījumā, lūdzu, skatiet ražotāja noteikto procedūru.

BRĪDINĀJUMS! NEPIEPRASIET, ka degvielas sistēmas spiediens ir atbrīvots. Atvienojot, aptiniet degvielas padeves vada savienotāju ar lupatu, lai absorbētu jebkādu degvielas noplūdi.

1. Savienošana un lietošana:

2. Izslēdzot dzinēju un atbrīvojot spiedienu degvielas sistēmā, uzstādiet atbilstošo adapteri degvielas sistēmā pārbaudāmajā vietā un pievienojiet to manometra šļūtenes ātrās atvienošanas savienojumam, pārliecinoties, ka fiksācijas apkaule ir savā vietā.

PIEZĪME: Izmantojiet lupatu ap savienotājiem, lai absorbētu degvielu.

3. Pievienojiet degvielas sūkni atpakaļ.

4. Iedarbiniet dzinēju un ļaujiet tam darboties tukšgaitā.

5. Nolasiet degvielas spiediena rādījumu uz mērinstrumenta un salīdziniet to ar ražotāja datiem.

6. Izslēdziet dzinēju.

7. Atvienojiet testeru un adapterus no degvielas padeves līnijas.

8. Atjaunojiet degvielas padeves vada sākotnējā stāvoklī, iedarbiniet dzinēju un pārbaudiet, vai sistēmā nav noplūžu.

Tlakoměr oleje a paliva pro motocykly
Překlad originálního návodu

CZ



Tlakoměr oleje a paliva pro motocykly

POZOR!

Před použitím si prosím přečtete tento návod a uschovejte si jej pro budoucí použití zařízení.

Vyrobena pro:
GEKO Limited Liability Company Sp.k.
Kietlin, ul. Spacerowa 3,
97-500 Radomsko
geko@geko.pl
www.geko.pl

CZ - ČESKÁ VERZE

ZABEZPEČENÍ

VAROVÁNÍ! NEPOUŽÍVEJTE tuto sadu ani její komponenty na systémech vstřikování paliva poháněných naftou nebo vysokotlakým vstřikováním benzínu (nad 145 psi/10 bar). Před zahájením si nezapomeňte přečíst a porozumět bezpečnostním aspektům manipulace se systémem vstřikování paliva a obecně s dodávkou benzínu.

DŮLEŽITÉ: Vždy se řiďte servisní příručkou výrobce vozidla nebo certifikační příručkou a údaji, abyste zjistili aktuální postup. Tyto pokyny slouží pouze pro informační účely.

VAROVÁNÍ! Během používání je nutné přísně dodržovat veškeré předpisy bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, místní úřady a obecné předpisy pro dílenskou praxi.

1. Udržujte nářadí v dobrém a čistém stavu, abyste zajistili co nejlepší a nejbezpečnější práci. NEPOUŽÍVEJTE sadu, pokud je poškozená. Přiložte veškeré použité nářadí a díly a po použití je NENECHÁVEJTE v motoru ani na něm.
2. Před nastartováním se ujistěte, že jste si přečetli a porozuměli bezpečnostním aspektům týkajícím se používání systému vstřikování paliva a benzínu obecně.
3. **VAROVÁNÍ!** Výpary benzínu a plyny z baterií jsou výbušné.
4. V pracovním prostoru NEKUŘTE a NEDOVOLTE přístup k otevřenému ohni nebo jiskrám.
5. V blízkosti pracovního prostoru musí být uchováván práškový hasicí přístroj (třída B).
6. Při odpojování palivového potrubí a instalaci adaptérů se vyhněte nebezpečí požáru tím, že budete při něm opatrní – rozlité je nevyhnutelné.
7. Při připojování nebo odpojování palivového systému uvolněte tlak v systému a obalte konektor palivového potrubí hadrem, abyste absorbovali případné úniky paliva. Rozlité palivo ihned setřete.
8. **POZNÁMKA:** Neustále kontrolujte těsnost spojů měřiče a adaptéru. Pokud si všimnete úniku, vypněte zapalování nebo palivové čerpadlo. V případě potřeby uvolněte tlak paliva a opravte netěsnosti, než budete pokračovat.
9. NEDOVOLTE, aby palivo kapalo nebo se rozlévalo na horký motor.
10. Rozlité palivo ihned setřete.
11. Při použití adaptérů zajistěte hadici hadicovými svorkami, abyste zajistili těsné spojení.
12. Před použitím zkontrolujte, zda jsou všechny těsnicí podložky a těsnicí kroužky adaptéru v dobrém stavu.
13. Po použití NEDOVOLTE, aby v adaptérech nebo hadicích zůstalo palivo.
14. Používejte schválené ochranné brýle.
15. Udržujte sebe, své oblečení a testovací zařízení v dostatečné vzdálenosti od pohyblivých nebo horkých částí motoru.
16. NESVÍDEJTE šperky a nesvazujte si dlouhé vlasy.
17. Před provedením zkoušky s běžícím motorem (pokud pokyny výrobce nestanoví jinak) zatáhněte a použijte parkovací brzdu, zařaďte řadicí páku do neutrální nebo parkovací polohy a zablokujte hnací kola.
18. Výfukové plyny obsahují smrtelně jedovaté plyny. Zkušební prostor musí být dobře větraný – výfukové plyny odvádějte ven.
19. Před opravou palivového systému vypněte zapalování a odpojte konektor baterie podle postupu výrobce.
20. Nikdy neodpojujte baterii za chodu motoru.

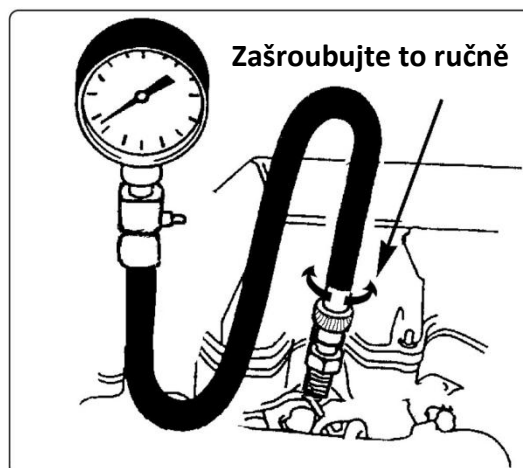
VSTUP

Sada tří tlakoměrů, vybavených konektory a adaptéry, určených pro měření komprese a tlaku paliva v motocyklech. Rozsahy manometrů zahrnují: 0–300 psi pro zkoušku komprese, 0–7 barů (0–100 psi) pro tlak paliva a 0–1 bar (0–100 kPa) pro nízkotlaké palivo.

POUŽITÍ



Obrázek 1



Obrázek 2

POSTUP ZKOUŠKY KOMPRESCE

Varování! Před odpojením testeru vždy uvolněte tlak pomocí vypouštěcího ventilu.

1. Pomalu stiskněte uvolňovací ventil, abyste postupně uvolnili tlak (viz obr. 1).
- Pozor! Rozdíly v údajích o kompresi mezi válci jsou často lepším ukazatelem problémů s motorem než absolutní hodnoty komprese.
2. Nechte motor běžet, dokud nedosáhne normální provozní teploty.
3. Zastavte motor a odpojte všechny kabely zapalovacích svíček a očísľujte je podle válce, ke kterému byly připojeny.
4. Povolte všechny zapalovací svíčky asi o půl otáčky, ale **NEVYŠKRTÁVEJTE** je.
5. Pomocí vzduchové hadice nebo drátěného kartáče odstraňte všechny nečistoty a úlomky z otvorů pro zapalovací svíčky.
6. Vyjměte zapalovací svíčky a položte je na čistý, rovný povrch v pořadí, v jakém byly vyjmuty z válců.
7. Vyjměte vzduchový filtr.
8. Odpojte zapalovací systém podle doporučení výrobce v návodu k obsluze vozidla.
9. Vyberte adaptér zapalovací svíčky potřebný pro vaše vozidlo. Našroubujte adaptér na hadici a poté jej zašroubujte do vybrání pro zapalovací svíčku. Utahujte pouze ručně. **NEPOUŽÍVEJTE** klíč (viz obr. 2).
10. Připojte konektor tlakoměru k hadici. Ujistěte se, že je spojka zcela sešlápnutá.
11. Protáchejte motor alespoň pětkrát kompresními zdvihy nebo dokud tlak na manometru nepřestane stoupat při plně otevřené škrtkové klapce.
12. Zaznamenejte si naměřenou kompresi a poté stiskněte boční uvolňovací ventil, abyste uvolnili tlak.
13. Zopakujte test a zaznamenejte naměřenou hodnotu. Uvolněte tlak a odstraňte hadici a adaptér ze zapalovací svíčky.

14. Tento krok opakujte pro zbývající válce.

VÝSLEDKY TESTŮ

1. Hodnoty kompresního indexu:

- V normálním válci by se ručička manometru měla při každém kompresním zdvihu pohybovat po stupnici nahoru, dokud nedosáhne maximální hodnoty. Všechny válce by měly vykazovat tlak v rámci specifikací výrobce vozidla a naměřená hodnota by se neměla lišit o více než 10 % mezi jednotlivými válci.
- Pokud se ručička manometru neposune po stupnici nahoru nebo zůstane po několik zdvihů na stejné hodnotě a poté začne stoupat, může být problémem zaseknutý ventil.
- Pokud je naměřená komprese výrazně vyšší než specifikace výrobce vozidla, může být problémem karbonové usazeniny ve válcích. To může také znamenat, že píst nebo hlava válců byly upraveny.
- Pokud je naměřená hodnota na dvou sousedních válcích o 20 psi (nebo více) nižší než na ostatních válcích, může být problémem prasklý válec, hlava nebo poškozené hlavní těsnění. Za těchto podmínek mohou oba válce obsahovat jak chladicí kapalinu, tak olej.
- Pokud jsou naměřené hodnoty nízké nebo se mezi válci výrazně liší, přidejte do každého válce čajovou lžičku oleje SAE 30 a znovu zkontrolujte. Pokud se naměřené hodnoty výrazně zvýší, problém může být ve špatně usazených nebo opotřebovaných pístních kroužcích. Pokud naměřené hodnoty zůstávají přibližně stejné, problém může být s ventily a/nebo souvisejícími součástmi. Stejně účinky může způsobit i spálený nebo poškozený píst.

DOKONČENÍ TESTU

1. Vyčistěte, vyměňte a namontujte zapalovací svíčky ve stejném pořadí, v jakém byly demontovány, nebo namontujte nové zapalovací svíčky.
2. Před opětovnou montáží připojte každý kabel zapalovací svíčky k příslušné svíčce.
3. Nastavte škrticí klapky do zavřené polohy.
DŮLEŽITÉ: Pokud po zkoušce nevrátíte škrticí klapky do zavřené polohy před nastartováním motoru, může to vést k vážnému poškození motoru.
4. Znovu připojte kabely zapalování odpojené v kroku 4.1.8.

ZKOUŠKA TLAKU PALIVA

1. Uvolnění tlaku z palivového systému:

POZNÁMKA: Následující pokyny slouží pouze jako vodítko. Vždy dodržujte postupy výrobce pro uvolnění tlaku v systému.

1. Před odpojením palivového potrubí za účelem připojení adaptérů a manometru k palivovému systému uvolněte tlak v palivovém systému, abyste zabránili stříkání paliva.
2. Vypněte zapalování, povolte víčko palivové nádrže, abyste uvolnili tlak v nádrži, a poté jej znovu utáhněte.
3. Chcete-li snížit tlak paliva, zabraňte provozu palivového čerpadla a zároveň nechte fungovat vstřikovací a zapalovací systémy.
4. Tento postup může vyžadovat odpojení relé palivového čerpadla, pojistky nebo elektrického napájení. Některé modely mají dvě palivová čerpadla, ujistěte se, že jsou obě vypnutá.

5. Po vypnutí čerpadel nechte motor běžet, dokud se nezastaví, a poté jej 5 až 10krát protočte. U některých systémů vstřikování paliva se po odstranění pojistky palivového čerpadla vypne jak palivové čerpadlo, tak vstřikovače. V tomto případě se prosím řiďte postupem výrobce.

VAROVÁNÍ! NEPŘEDPOKLÁDEJTE, že byl uvolněn tlak v palivovém systému. Při odpojování obalte konektor palivového potrubí hadrem, aby se absorbovalo jakékoli unikající palivo.

1. Připojení a použití:

2. S vypnutým motorem a uvolněným tlakem v palivovém systému nainstalujte do palivového systému v místě, které má být testováno, příslušný adaptér a připojte jej k rychlospojce na hadici manometru. Ujistěte se, že je pojistný kroužek na místě.

POZNÁMKA: Použijte hadr kolem konektorů, abyste absorbovali palivo.

3. Znovu připojte palivové čerpadlo.

4. Nastartujte motor a nechte ho běžet na volnoběh.

5. Odečtěte tlak paliva na manometru a porovnejte jej s údaji výrobce.

6. Vypněte motor.

7. Odpojte tester a adaptéry od palivového potrubí.

8. Uvedte palivové potrubí do původního stavu, znovu nastartujte motor a zkontrolujte, zda systém netěsní.

Tlakomer kompresie oleja a paliva pre motocykle
Preklad originálnych pokynov

SK



Tlakomer kompresie oleja a paliva pre motocykle

POZOR!

Pred použitím si prečítajte tento návod a uschovajte si ho pre budúce použitie zariadenia.

Vyrobené pre:
GEKO Limited Liability Company Sp.k.
Kietlin, ul. Spacerowa 3,
97-500 Radomsko
geko@geko.pl
www.geko.pl

SK - SLOVENSKÁ VERZIA

BEZPEČNOST

POZOR! NEPOUŽÍVAJTE túto súpravu ani jej komponenty na systémoch vstrekovania nafty alebo benzínu s vysokým tlakom (nad 145 psi/10 bar). Pred začatím si prečítajte a pochopte bezpečnostné aspekty manipulácie so systémom vstrekovania paliva a všeobecným prívodom benzínu.

DÔLEŽITÉ: Vždy si prečítajte servisnú príručku výrobcu vozidla alebo patentovanú príručku a údaje, aby ste zistili aktuálny postup. Tieto pokyny slúžia len na informačné účely.

POZOR! Počas používania sa musia prísne dodržiavať všetky predpisy o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci, miestne úrady a všeobecné predpisy dielenskej praxe.

1. Udržiavajte náradie v dobrom a čistom stave, aby ste zabezpečili čo najlepšiu a najbezpečnejšiu prácu. Súpravu NEPOUŽÍVAJTE, ak je poškodená. Priložte všetky použité nástroje a diely a po použití ich NENECHÁVAJTE v motore ani na ňom.
2. Pred naštartovaním sa uistite, že ste si prečítali a porozumeli bezpečnostným aspektom týkajúcim sa používania systému vstrekovania paliva a benzínu vo všeobecnosti.
3. UPOZORNENIE! Výpary benzínu a plyny z batérií sú výbušné.
4. V pracovnom priestore NEFAJČITE a NEDOVOLTE mať otvorený oheň alebo iskry.
5. V blízkosti pracovného priestoru musí byť umiestnený práškový hasiaci prístroj (trieda B).
6. Pri odpájaní palivových potrubí a inštalácii adaptérov sa vyhýbajte nebezpečenstvu požiaru opatrnosťou – rozliatiu je nevyhnutné.
7. Pri pripájaní alebo odpájaní palivového systému uvoľnite tlak v systéme a obalte konektor palivového potrubia handrou, aby ste absorbovali všetky úniky paliva. Rozliate palivo ihneď utrite.
8. POZNÁMKA: Neustále kontrolujte tesnosť pripojení meracieho prístroja a adaptéra. Ak spozorujete únik, vypnite zapaľovanie alebo palivové čerpadlo. V prípade potreby pred pokračovaním uvoľnite tlak paliva a opravte netesnosti.
9. NEDOVOLTE, aby palivo kvapkalo alebo sa rozlievalo na horúci motor.
10. Rozliate palivo ihneď utrite.
11. Pri použití adaptérov zaistite hadicu hadicovými svorkami, aby ste zabezpečili pevné spojenie.
12. Pred použitím skontrolujte, či sú všetky tesniace podložky adaptéra a tesniace krúžky v dobrom stave.
13. Po použití NEDOVOLTE, aby v adaptéroch alebo hadiciach zostalo palivo.
14. Noste schválenú ochranu očí.
15. Udržujte seba, svoje oblečenie a testovacie zariadenie v dostatočnej vzdialenosti od pohyblivých alebo horúcich častí motora.
16. NESTE šperky a nezväzujte si dlhé vlasy.
17. Pred vykonaním skúšky s bežiacim motorom (pokiaľ pokyny výrobcu neurčujú inak) zatiahnite parkovaciu brzdu, presuňte radiacu páku do neutrálnej alebo parkovacej polohy a zablokujte hnacie kolesá.
18. Výfukové plyny obsahujú smrteľne jedovaté plyny. Testovací priestor musí byť dobre vetraný – výfukové plyny odvádzajte von.
19. Pred opravou palivového systému vypnite zapaľovanie a odpojte konektor batérie podľa postupu výrobcu.
20. Nikdy neodpájajte batériu, keď je motor v chode.

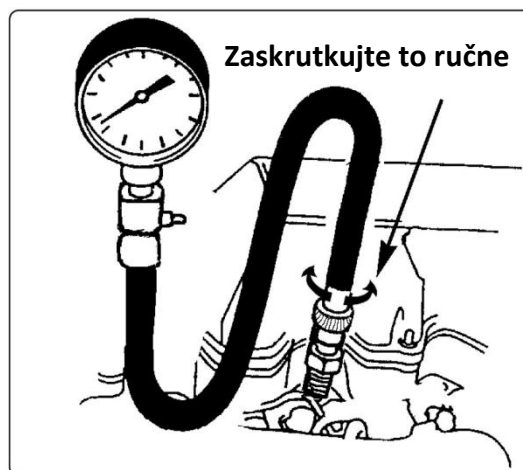
VSTUP

Sada troch tlakomerov, vybavených konektormi a adaptérmi, určených na meranie kompresie a tlaku paliva v motocykloch. Rozsahy manometrov zahŕňajú: 0 – 300 psi pre skúšku kompresie, 0 – 7 barov (0 – 100 psi) pre tlak paliva a 0 – 1 bar (0 – 100 kPa) pre nízkotlakové palivo.

POUŽITIE



Obrázok 1



Obrázok 2

POSTUP SKÚŠKY KOMPRESIE

POZOR! Pred odpojením testera vždy uvoľnite tlak pomocou vypúšťacieho ventilu.

1. Pomaly stlačte uvoľňovací ventil, aby ste postupne uvoľnili tlak (pozri obr. 1).
Pozor! Rozdiely v údajoch o kompresii medzi valcami sú často lepším ukazovateľom problémov s motorom ako absolútne hodnoty kompresie.
2. Nechajte motor bežať, kým nedosiahne normálnu prevádzkovú teplotu.
3. Zastavte motor a odpojte všetky káble zapalovacích sviečok a očistite ich podľa valca, ku ktorému boli pripojené.
4. Uvoľnite všetky zapalovacie sviečky približne o pol otáčky, ale NEVYBERAJTE ich.
5. Na odstránenie všetkých nečistôt a úlomkov z otvorov zapalovacích sviečok použite vzduchovú hadicu alebo drôtenú kefu.
6. Vyberte zapalovacie sviečky a položte ich na čistý, rovný povrch v poradí, v akom boli vybraté vo valcoch.
7. Vyberte vzduchový filter.
8. Odpojte zapalovací systém podľa odporúčaní výrobcu v návode na obsluhu vozidla.
9. Vyberte adaptér zapalovacej sviečky potrebný pre vaše vozidlo. Naskrutkujte adaptér na hadicu a potom ho zaskrutkujte do výrezu zapalovacej sviečky. Utiahnite iba ručne. NEPOUŽÍVAJTE kľúč (pozri obr. 2).
10. Pripojte konektor tlakomeru k hadici. Uistite sa, že spojka je úplne stlačená.
11. Naštartujte motor aspoň päťkrát alebo kým tlak na manometri neprestane stúpať pri úplne otvorenej škrtiacej klapke.
12. Zaznamenajte si nameranú hodnotu kompresie a potom stlačte bočný uvoľňovací ventil, aby ste uvoľnili tlak.
13. Zopakujte test a zaznamenajte nameranú hodnotu. Uvoľnite tlak a odstráňte hadicu a adaptér zo zapalovacej sviečky.

14. Tento krok zopakujte pre zostávajúce valce.

VÝSLEDKY TESTOV

1. Hodnoty indexu kompresie:

- V normálnom valci by sa mala ručička manometra pri každom kompresnom zdvihu pohybovať nahor po stupnici, kým nedosiahne svoju maximálnu hodnotu. Všetky valce by mali vykazovať tlak v rámci špecifikácií výrobcu vozidla a nameraná hodnota by sa nemala líšiť o viac ako 10 % medzi jednotlivými valcami.
- Ak sa ručička manometra neposunie nahor po stupnici alebo zostane na rovnakej hodnote niekoľkokrát a potom začne stúpať, problémom môže byť zaseknutý ventil.
- Ak je hodnota kompresie výrazne vyššia ako špecifikácia výrobcu vozidla, problémom môže byť nahromadenie uhlíka vo valcoch. Môže to tiež naznačovať, že piest alebo hlava valca boli upravené.
- Ak je nameraná hodnota na dvoch susedných valcoch o 20 psi (alebo viac) nižšia ako na ostatných valcoch, problémom môže byť prasknutý valec, hlava alebo poškodené hlavné tesnenie. Za týchto podmienok môžu oba valce obsahovať chladiacu kvapalinu aj olej.
- Ak sú namerané hodnoty nízke alebo sa medzi valcami výrazne líšia, pridajte do každého valca čajovú lyžičku oleja SAE 30 a znova skontrolujte. Ak sa hodnoty výrazne zvýšia, problémom môžu byť zle usadené alebo opotrebované piestne krúžky. Ak namerané hodnoty zostanú približne rovnaké, problém môže byť s ventilmi a/alebo súvisiacimi komponentmi. Spálený alebo poškodený piest môže mať rovnaké účinky.

DOKONČENIE TESTU

1. Vyčistite, vymeňte medzery a namontujte zapalovacie sviečky v rovnakom poradí, v akom boli odstránené, alebo namontujte nové zapalovacie sviečky.
2. Pred opätovnou montážou pripojte každý kábel zapalovacej sviečky k príslušnej sviečke.
3. Nastavte škrtiace klapky do zatvorenej polohy.
DÔLEŽITÉ: Ak sa po skúške pred naštartovaním motora nevrátia škrtiace klapky do zatvorenej polohy, môže to viesť k vážnemu poškodeniu motora.
4. Znovu pripojte káble zapalovania odpojené v kroku 4.1.8.

SKÚŠKA TLAKU PALIVA

1. Uvoľnenie tlaku z palivového systému:

POZNÁMKA: Nasledujúce pokyny slúžia len ako návod. Vždy dodržiavajte postupy výrobcu na uvoľnenie tlaku v systéme.

1. Pred odpojením palivových potrubí na pripojenie adaptérov a manometra k palivovému systému uvoľnite tlak v palivovom systéme, aby ste zabránili vystrekovaniu paliva.
2. Vypnite zapalovanie, uvoľnite uzáver palivovej nádrže, aby ste uvoľnili tlak v nej, a potom ho znova dotiahnite.
3. Ak chcete znížiť tlak paliva, zabráňte prevádzke palivového čerpadla a zároveň nechajte v prevádzke vstrekovací a zapalovací systém.
4. Tento postup môže vyžadovať odpojenie relé palivového čerpadla, poistky alebo elektrického napájania. Niektoré modely majú dve palivové čerpadlá, uistite sa, že sú obe vypnuté.

5. Po vypnutí čerpadiel nechajte motor bežať, kým sa nezastaví, a potom ho po zastavení 5 až 10-krát naštartujte. Pri niektorých systémoch vstrekovania paliva odstránenie poistky palivového čerpadla deaktivuje palivové čerpadlo aj vstrekovače. V tomto prípade sa riadte postupom výrobcu.

POZOR! NEPREDPOKLADAJTE, že tlak v palivovom systéme bol uvoľnený. Pri odpájaní obalte konektor palivového potrubia handrou, aby ste absorbovali akýkoľvek únik paliva.

1. Pripojenie a použitie:

2. S vypnutým motorom a uvoľneným tlakom v palivovom systéme nainštalujte príslušný adaptér do palivového systému na mieste, ktoré sa má testovať, a pripojte ho k rýchlospojke na hadici manometra, pričom sa uistite, že je poistná objímka na svojom mieste.

POZNÁMKA: Okolo konektorov použite handru, aby ste absorbovali palivo.

3. Znovu pripojte palivové čerpadlo.

4. Naštartujte motor a nechajte ho bežať na voľnobeh.

5. Odčítajte tlak paliva na manometri a porovnajte ho s údajmi výrobcu.

6. Vypnite motor.

7. Odpojte tester a adaptéry od palivového potrubia.

8. Uvedte palivové potrubie do pôvodného stavu, reštartujte motor a skontrolujte, či systém netesní.

Olaj- és üzemanyag-kompressziós nyomásmérő motorkerékpárokhoz
Az eredeti utasítások fordítása

HU



Olaj- és üzemanyag-kompressziós nyomásmérő motorkerékpárokhoz

FIGYELEM!

Kérjük, használat előtt olvassa el ezt a kézikönyvet, és őrizze meg a készülék későbbi használatához.

Gyártó:
GEKO Korlátolt Felelősségű Társaság Sp.k.
Kietlin, ul. Spacerowa 3,
97-500 Radomsko
geko@geko.pl
www.geko.pl

HU - MAGYAR VÁLTOZAT

BIZTONSÁG

FIGYELMEZTETÉS! NE használja ezt a készletet vagy alkatrészeit dízelüzemű vagy nagynyomású benzinbefecskendező rendszereken (145 psi/10 bar felett). Mielőtt elkezdené, győződjön meg róla, hogy elolvasta és megértette az üzemanyag-befecskendező rendszer kezelésének és az általános benzinellátásnak a biztonsági szempontjait.

FONTOS: Az aktuális eljárás meghatározásához mindig a jármű gyártójának szervizkönyvét vagy a saját kézikönyvét és adatait tekintse meg. Ezek az utasítások csak tájékoztató jellegűek.

FIGYELMEZTETÉS! Használat során szigorúan be kell tartani az összes munkavédelmi előírást, a helyi hatóságok előírásait és az általános műhelygyakorlatra vonatkozó előírásokat.

1. A legjobb és legbiztonságosabb munkavégzés érdekében tartsa a szerszámokat jó és tiszta állapotban. NE HASZNÁLJA a készletet, ha sérült. Minden használt szerszámot és alkatrészt mellékeljen, és használat után NE hagyja azokat a motorban vagy a motoron.
2. Indítás előtt győződjön meg arról, hogy elolvasta és megértette az üzemanyag-befecskendező rendszer és általában a benzin használatával kapcsolatos biztonsági szempontokat.
3. FIGYELMEZTETÉS! A benzingőzők és az akkumulátorgázok robbanásveszélyesek.
4. NE dohányozzon, és NE engedjen nyílt lángot vagy szikrát a munkaterületen.
5. A munkaterület közelében porral oltó készüléket (B osztályú) kell tartani.
6. Kerülje a tűzveszélyt azáltal, hogy óvatosan jár el az üzemanyagvezetékek leválasztásakor és az adapterek beszerelésekor – némi kiömlés elkerülhetetlen.
7. Az üzemanyagrendszer csatlakoztatásakor vagy leválasztásakor engedje ki a rendszer nyomását, és tekerje be az üzemanyagvezeték csatlakozóját egy ronggyal az üzemanyag-szivárgások felitátása érdekében. A kiömlött üzemanyagot azonnal törölje fel.
8. MEGJEGYZÉS: Folyamatosan ellenőrizze a mérő és az adapter csatlakozásait szivárgás szempontjából. Ha szivárgást észlel, kapcsolja ki a gyújtást vagy az üzemanyag-szivattyút. Szükség esetén a folytatás előtt engedje ki az üzemanyagnyomást és javítsa ki a szivárgásokat.
9. NE engedje, hogy az üzemanyag forró motorra csöpögjön vagy ömöljön.
10. Azonnal törölje fel a kiömlött üzemanyagot.
11. Adapterek használata esetén rögzítse a tömlőt tömlőbilincsekkel a szoros csatlakozások biztosítása érdekében.
12. Használat előtt ellenőrizze, hogy az adapter összes tömítő alátétje és tömítőgyűrűje jó állapotban van-e.
13. NE hagyjon üzemanyagot az adapterekben vagy a tömlőkben használat után.
14. Viseljen jóváhagyott szemvédőt.
15. Tartsa magát, ruházatát és a mérőberendezéseket távol a mozgó vagy forró motoralkatrészekről.
16. NE viseljen ékszert és NE kösse hátra hosszú haját.
17. Mielőtt járó motorral tesztet végezne (kivéve, ha a gyártó utasításai másként rendelkeznek), húzza be a rögzítőféket, tegye a sebességváltó kart üresbe vagy parkoló állásba, és blokkolja a hajtókerekeket.
18. A kipufogógázok halálosan mérgező gázokat tartalmaznak. A vizsgálati területet jól szellőzővé kell tenni - a kipufogógázokat a szabadba kell szellőztetni.
19. Az üzemanyagrendszer javítása előtt kapcsolja ki a gyújtást és húzza le az akkumulátorcsatlakozót a gyártó utasításainak megfelelően.
20. Soha ne húzza ki az akkumulátort járó motor mellett.

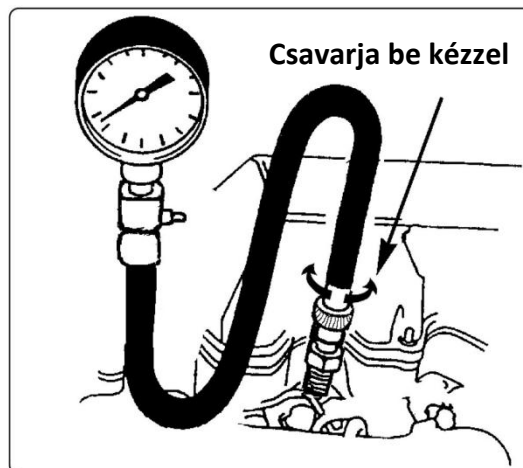
BELÉPÉS

Három nyomásmérőből álló készlet, csatlakozókkal és adapterekkel felszerelve, motorkerékpárok kompressziójának és üzemanyagnyomásának vizsgálatára tervezve. A mérőeszköz tartományai a következők: 0-300 psi kompresszióvizsgálathoz, 0-7 bar (0-100 psi) üzemanyagnyomáshoz és 0-1 bar (0-100 kPa) alacsony nyomású üzemanyaghoz.

HASZNÁLAT



1. ábra



2. ábra

NYOMÁSTESZT ELJÁRÁS

Figyelmeztetés! A teszter leválasztása előtt mindig engedje ki a nyomást a kioldószelep segítségével.

1. Lassan nyomja meg a kioldószelepet a nyomás fokozatos kiengedéséhez (lásd 1. ábra).
- Figyelem! A hengerek közötti kompresszióértékek közötti különbségek gyakran jobban jelzik a motorproblémákat, mint az abszolút kompresszióértékek.
2. Járássa a motort, amíg el nem éri a normál üzemi hőmérsékletet.
3. Állítsa le a motort, és húzza le az összes gyújtógyertya-kábelt, számozva őket aszerint, hogy melyik hengerhez csatlakoztak.
4. Lazítsa meg az összes gyújtógyertyát körülbelül fél fordulattal, de NE vegye ki őket.
5. Légtömítővel vagy drótkefével távolítsa el az összes szennyeződést és törmeléket a gyújtógyertya kútjaiból.
6. Távolítsa el a gyújtógyertyákat, és helyezze őket tiszta, sima felületre a hengerek eltávolításának sorrendjében.
7. Vegye ki a levegőszűrőt.
8. Válassza le a gyújtásrendszert a gyártónak a jármű használati útmutatójában található ajánlásai szerint.
9. Válassza ki a járművéhez szükséges gyújtógyertya-adaptert. Csavarja fel az adaptert a csőre, majd csavarja be a gyújtógyertya mélyedésébe. Csak kézzel húzza meg. NE használjon villáskulcsot (lásd 2. ábra).
10. Csatlakoztassa a nyomásmérő csatlakozóját a tömlőhöz. Győződjön meg róla, hogy a kuplung teljesen be van kötve.
11. Járássa a motort legalább öt kompressziós löketen keresztül, vagy amíg a nyomásmérőn látható érték már nem emelkedik teljesen nyitott fojtószelep mellett.
12. Jegyezze fel a kompresszióértéket, majd nyomja meg az oldalsó kioldószelepet a nyomás kiengedéséhez.
13. Ismételje meg a tesztet, és jegyezze fel az eredményt. Engedje le a nyomást, és vegye le a tömlőt és az adaptert a gyújtógyertyáról.

14. Ismételve meg ezt a lépést a többi hengerrel.

TESZTEREDMÉNYEK

1. Kompressziós index leolvasása:

- Egy normál hengerben a nyomásmérő mutatójának minden egyes kompressziós löketnél felfelé kell mozdulnia a skálán, amíg el nem éri a maximális értékét. Minden henger nyomásának a jármű gyártójának előírásain belül kell lennie, és a leolvasott érték hengerenként nem térhet el 10%-nál nagyobb mértékben.
- Ha a mérőeszköz mutatója nem mozdul felfelé a skálán, vagy több löketen keresztül ugyanazon az értéken marad, majd emelkedni kezd, a probléma oka lehet a beragadó szelep.
- Ha a kompresszióérték jelentősen magasabb a jármű gyártójának specifikációjánál, a problémát a hengerek koromlerakódása okozhatja. Ez azt is jelezheti, hogy a dugattyút vagy a hengerfejet módosították.
- Ha két szomszédos hengeren 20 psi-vel (vagy többel) alacsonyabb a nyomás, mint a többi hengeren, a probléma oka lehet egy repedt henger, hengerfej vagy sérült főtömítés. Ilyen körülmények között mindkét henger tartalmazhat hűtőfolyadékot és olajat is.
- Ha az értékek alacsonyak vagy jelentősen eltérnek a hengerek között, adjon egy teáskanál SAE 30 olajat minden hengerbe, és ellenőrizze újra. Ha a leolvasások jelentősen megnőnek, a probléma oka lehet a rosszul illeszkedő vagy kopott dugattyúgyűrűk. Ha a leolvasások nagyjából változatlanok maradnak, a probléma a szelepekkel és/vagy a kapcsolódó alkatrészekkel lehet. Egy megégett vagy sérült dugattyú is okozhat hasonló hatásokat.

A TESZT KITÖLTÉSE

1. Tisztítsa meg, állítsa be a gyújtógyertyák hézagát, és szerelje be őket ugyanabban a sorrendben, ahogyan eltávolították, vagy szereljen be új gyújtógyertyákat.
2. Összeszerelés előtt csatlakoztassa az egyes gyújtógyertya-vezetékeket a megfelelő gyertyához.
3. Állítsa a fojtószelep-lapokat zárt állásba.
FONTOS: A teszt után, ha a motor beindítása előtt nem állítják vissza a fojtószelep-lapokat zárt helyzetbe, az súlyos motorkárosodást okozhat.
4. Csatlakoztassa újra a 4.1.8. lépésben leválasztott gyújtáskábeleket.

ÜZEMANYAGNYOMÁS-TESZT

1. Az üzemanyagrendszer nyomásának kiengedése:

MEGJEGYZÉS: A következő utasítások csak tájékoztató jellegűek. Mindig kövesse a gyártó utasításait a rendszernyomás csökkentésére.

1. Mielőtt leválasztaná az üzemanyagvezetékeket az adapterek és a nyomásmérő üzemanyagrendszerhez való csatlakoztatásához, engedje ki az üzemanyagrendszer nyomását, hogy megakadályozza az üzemanyag kifröccsenését.
2. Kapcsolja ki a gyújtást, lazítsa meg az üzemanyagtartály sapkáját, hogy kiengedje a nyomást a tartályból, majd húzza meg újra.
3. Az üzemanyagnyomás csökkentése érdekében állítsa le az üzemanyag-szivattyú működését, miközben hagyja működni a befecskendező és gyújtórendszert.
4. Ez az eljárás szükségessé teheti az üzemanyag-szivattyú reléjének, biztosítékának vagy az elektromos tápellátás leválasztását. Néhány modell két üzemanyag-szivattyúval rendelkezik, győződjön meg arról, hogy mindkettő ki van kapcsolva.

5. Miután a szivattyúk leálltak, járassa a motort, amíg le nem áll, majd a leállás után indítsa be 5-10-szer. Egyes üzemanyag-befecskendező rendszereknél az üzemanyag-szivattyú biztosítékának eltávolítása letiltja mind az üzemanyag-szivattyút, mind a befecskendezőket. Ebben az esetben kérjük, olvassa el a gyártó eljárását.

FIGYELMEZTETÉS! NE feltételezze, hogy az üzemanyagrendszer nyomása kiengedett. Lecsatlakoztatáskor tekerje be az üzemanyagvezeték csatlakozóját egy ronggyal, hogy felszívja az esetleges üzemanyag-szivárgást.

1. Csatlakoztatás és használat:

2. Kikapcsolt motor és nyomásmentesített üzemanyagrendszer mellett szerelje be a megfelelő adaptert az üzemanyagrendszerbe a vizsgálandó helyen, és csatlakoztassa a mérőtömlő gyorscsatlakozójához, ügyelve arra, hogy a rögzítőgyűrű a helyén legyen.

MEGJEGYZÉS: Használjon rongyot a csatlakozók körül az üzemanyag felitatására.

3. Csatlakoztassa újra az üzemanyag-szivattyút.

4. Indítsa be a motort, és hagyja alapjáraton járni.

5. Olvassa le az üzemanyagnyomást a mérőműszerről, és hasonlítsa össze a gyártó adataival.

6. Kapcsolja ki a motort.

7. Válassza le a tesztet és az adaptereket az üzemanyagvezetékről.

8. Állítsa vissza az üzemanyagvezetéket eredeti állapotába, indítsa újra a motort, és ellenőrizze a rendszer szivárgását.



G02511

Tester de presiune de compresie a uleiului și combustibilului pentru motociclete
Traducerea instrucțiunilor originale

RO



Tester de presiune de compresie a uleiului și combustibilului pentru motociclete

ATENȚIE!

Vă rugăm să citiți acest manual înainte de utilizare și să îl păstrați pentru utilizări ulterioare ale dispozitivului.

Fabricat pentru:
GEKO Limited Liability Company Sp.k.
Kietlin, str. Spacerowa 3,
97-500 Radomsko
geko@geko.pl
www.geko.pl

RO - VERSIUNEA ROMÂNĂ

SECURITATE

AVERTIZARE! NU utilizați acest kit sau componentele sale la sisteme de injecție de benzină alimentate cu motorină sau la sisteme de injecție de benzină de înaltă presiune (peste 145 psi/10 bar). Asigurați-vă că ați citit și ați înțeles aspectele de siguranță privind manipularea sistemului de injecție a combustibilului și a alimentării generale cu benzină înainte de a începe.

IMPORTANT: Consultați întotdeauna manualul de service sau manualul de service și datele producătorului vehiculului pentru a determina procedura curentă. Aceste instrucțiuni sunt doar cu titlu informativ.

AVERTIZARE! În timpul utilizării, trebuie respectate cu strictețe toate reglementările privind sănătatea și securitatea în muncă, autoritățile locale și reglementările generale privind practicile în atelier.

1. Păstrați uneltele în stare bună și curată pentru a asigura cea mai bună și mai sigură muncă. **NU UTILIZAȚI** kitul dacă este deteriorat. Includeți toate uneltele și piesele utilizate și **NU** le lăsați în sau pe motor după utilizare.
2. Asigurați-vă că ați citit și ați înțeles aspectele de siguranță legate de utilizarea sistemului de injecție a combustibilului și a benzinei în general înainte de a porni.
3. **ATENȚIE!** Vaporii de benzină și gazele de baterie sunt explozivi.
4. **NU** fumați și **NU** permiteți flăcări deschise sau scânteii în zona de lucru.
5. Un stingător cu pulbere (clasa B) trebuie păstrat în apropierea zonei de lucru.
6. Evitați riscurile de incendiu acționând cu precauție la deconectarea conductelor de combustibil și la instalarea adaptoarelor - unele scurgeri sunt inevitabile.
7. La conectarea sau deconectarea sistemului de alimentare, eliberați presiunea din sistem și înfășurați conectorul conductei de combustibil cu o cârpă pentru a absorbi orice scurgeri de combustibil. Ștergeți imediat combustibilul vărsat.
8. **NOTĂ:** Verificați constant conexiunile contorului și ale adaptorului pentru a depista eventualele scurgeri. Dacă observați o scurgere, opriți contactul sau pompa de combustibil. Dacă este necesar, reduceți presiunea combustibilului și reparați scurgerile înainte de a continua.
9. **NU** permiteți ca combustibilul să picure sau să se verse pe un motor fierbinte.
10. Ștergeți imediat combustibilul vărsat.
11. Când folosiți adaptoare, fixați furtunul cu cleme de furtun pentru a asigura conexiuni strânse.
12. Înainte de utilizare, verificați dacă toate șaibele de etanșare și inelele de etanșare ale adaptorului sunt în stare bună.
13. **NU** lăsați combustibilul să rămână în adaptoare sau furtunuri după utilizare.
14. Purtați ochelari de protecție omologați.
15. Nu vă lăsați pe dumneavoastră, hainele și echipamentul de testare să fie la distanță de piesele mobile sau fierbinți ale motorului.
16. **NU** purta bijuterii și **NU** lega părul lung la spate.
17. Înainte de a efectua un test cu motorul pornit (cu excepția cazului în care instrucțiunile producătorului specifică altfel), trageți și acționați frâna de mână, aduceți maneta schimbătorului de viteze în poziția neutră sau parcați și blocați roțile motoare.
18. Gazele de eșapament conțin gaze toxice mortale. Zona de testare trebuie să fie bine ventilată - evacuați gazele de eșapament în exterior.
19. Înainte de a repara sistemul de alimentare, opriți contactul și deconectați conectorul bateriei conform procedurii producătorului.
20. Nu deconectați niciodată bateria în timp ce motorul funcționează.

INTRARE

Un set de trei manometre, echipate cu conectori și adaptoare, concepute pentru testarea compresiei și a presiunii combustibilului la motociclete. Intervalele manometrului includ: 0-300 psi pentru testul de compresie, 0-7 bar (0-100 psi) pentru presiunea combustibilului și 0-1 bar (0-100 kPa) pentru combustibilul de joasă presiune.

UTILIZARE



Figura 1

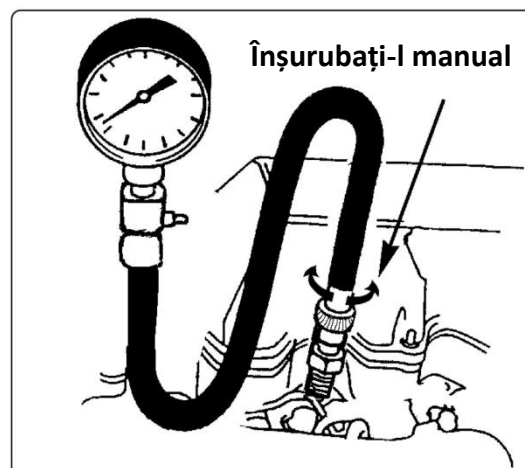


Figura 2

PROCEDURA DE TESTARE LA COMPRESIUNE

Avertizare! Înainte de a deconecta testerul, eliberați întotdeauna presiunea folosind supapa de eliberare.

1. Apăsați încet supapa de eliberare pentru a elibera treptat presiunea (vezi Fig. 1).
- Atenție! Diferențele de compresie între cilindri sunt adesea o indicație mai bună a problemelor motorului decât valorile absolute de compresie.
2. Lăsați motorul să funcționeze până când atinge temperatura normală de funcționare.
3. Opiți motorul și deconectați toate firele bujiei, numerotându-le în funcție de cilindrul la care au fost conectate.
4. Slăbiți toate bujiile cu aproximativ o jumătate de tură, dar NU le scoateți.
5. Folosiți un furtun de aer sau o perie de sârmă pentru a îndepărta toată murdăria și resturile din locașurile bujiei.
6. Scoateți bujiile și așezați-le pe o suprafață curată și plană în cilindru în ordinea în care au fost scoase.
7. Scoateți filtrul de aer.
8. Deconectați sistemul de aprindere conform recomandărilor producătorului din manualul de utilizare al vehiculului.
9. Selectați adaptorul pentru bujii necesar pentru vehiculul dumneavoastră. Înșurubați adaptorul pe furtun, apoi înșurubați-l în locașul bujiei. Strângeți doar manual. NU folosiți o cheie fixă (vezi fig. 2).
10. Conectați conectorul manometrului la furtun. Asigurați-vă că ambreiajul este complet cuplat.
11. Răsuciți motorul timp de cel puțin cinci curse de compresie sau până când presiunea indicată de manometru nu mai crește cu clapeta de accelerație complet deschisă.
12. Notați citirea compresiei, apoi apăsați supapa de eliberare laterală pentru a elibera presiunea.
13. Repetați testul și înregistrați citirea. Eliberați presiunea și scoateți furtunul și adaptorul de la bujie.

14. Repetați acest pas pentru cilindrii rămași.

REZULTATE TESTE

1. Citiri ale indicelui de compresie:

- Într-un cilindru normal, acul manometrului ar trebui să se deplaseze în sus pe scală la fiecare cursă de compresie până când atinge valoarea maximă. Toate cilindrii trebuie să indice presiuni care să se încadreze în specificațiile producătorului vehiculului, iar valoarea indicată nu trebuie să varieze cu mai mult de 10% de la un cilindru la altul.
- Dacă acul manometrului nu urcă pe scală sau rămâne la aceeași valoare timp de mai multe curse și apoi începe să urce, problema ar putea fi o supapă blocată.
- Dacă valoarea compresiei este semnificativ mai mare decât specificațiile producătorului vehiculului, problema poate fi acumularea de carbon în cilindru. Acest lucru poate indica, de asemenea, că pistonul sau chiulasa au fost modificate.
- Dacă presiunea citită pe doi cilindri adiacenți este cu 20 psi (sau mai mult) mai mică decât cea a celorlalți cilindri, problema poate fi un cilindru, o chiulasă crăpată sau o garnitură principală deteriorată. În aceste condiții, ambii cilindri pot conține atât lichid de răcire, cât și ulei.
- Dacă valorile sunt mici sau variază semnificativ între cilindri, adăugați o linguriță de ulei SAE 30 în fiecare cilindru și verificați din nou. Dacă valorile citirilor cresc semnificativ, problema poate fi reprezentată de segmentii de piston uzați sau neașezați corespunzător. Dacă valorile indicate rămân aproximativ aceleași, problema ar putea fi la supape și/sau la componentele aferente. Un piston ars sau deteriorat poate provoca aceleași efecte.

FINALIZAREA TESTULUI

1. Curățați, separați electrozii și instalați bujiile în aceeași ordine în care au fost scoase sau instalați bujii noi.
 2. Conectați fiecare fir de bujie la bujia corespunzătoare înainte de reasamblare.
 3. Setări plăcile de accelerație în poziția închis.
- IMPORTANT: După test, nereaducerea plăcilor de accelerație în poziția închisă înainte de pornirea motorului poate duce la avarii grave ale motorului.
4. Reconectați firele de aprindere deconectate la pasul 4.1.8.

TESTUL DE PRESIUNE A COMBUSTIBILULUI

1. Eliberarea presiunii din sistemul de alimentare cu combustibil:

NOTĂ: Următoarele instrucțiuni sunt doar orientative. Urmați întotdeauna procedurile producătorului pentru eliberarea presiunii din sistem.

1. Înainte de a deconecta conductele de combustibil pentru a conecta adaptoarele și manometrul la sistemul de alimentare, eliberați presiunea din sistemul de alimentare pentru a preveni împrăștierea combustibilului.
2. Opriti contactul, slăbiți bușonul rezervorului de combustibil pentru a elibera presiunea din acesta, apoi strângeți-l la loc.
3. Pentru a reduce presiunea combustibilului, împiedicați pompa de combustibil să funcționeze în timp ce permiteți sistemelor de injecție și aprindere să funcționeze.
4. Această procedură poate necesita deconectarea releului pompei de combustibil, a siguranței sau a alimentării electrice. Unele modele au două pompe de combustibil, asigurați-vă că ambele sunt oprite.

5. După ce pompele s-au oprit, rulați motorul până când se oprește, apoi porniți-l de 5 până la 10 ori după ce se oprește. Pentru unele sisteme de injecție de combustibil, scoaterea siguranței pompei de combustibil dezactivează atât pompa de combustibil, cât și injectoarele. În acest caz, vă rugăm să consultați procedura producătorului.

AVERTIZARE! NU presupuneți că presiunea din sistemul de alimentare cu combustibil a fost eliberată. La deconectare, înfășurați conectorul conductei de combustibil cu o cârpă pentru a absorbi orice scurgere de combustibil.

1. Conectare și utilizare:

2. Cu motorul oprit și presiunea din sistemul de alimentare eliberată, instalați adaptorul corespunzător în sistemul de alimentare la locația care urmează să fie testată și conectați-l la racordul de deconectare rapidă de pe furtunul manometrului, asigurându-vă că inelul de blocare este la locul lui.

NOTĂ: Folosiți o cârpă în jurul conectorilor pentru a absorbi combustibilul.

3. Reconectați pompa de combustibil.

4. Porniți motorul și lăsați-l la ralanti.

5. Citiți presiunea combustibilului de pe manometru și comparați-o cu datele producătorului.

6. Opriți motorul.

7. Deconectați testerul și adaptoarele de la conducta de combustibil.

8. Readuceți conducta de combustibil la starea inițială, reporniți motorul și verificați dacă sistemul prezintă scurgeri.



G02511

Comprobador de presión de compresión de aceite y combustible para motocicletas
Traducción de las instrucciones originales

ES



Comprobador de presión de compresión de aceite y combustible para motocicletas

¡ATENCIÓN!

Lea este manual antes de usar el dispositivo y consérvelo para utilizarlo en el futuro.

Fabricado para:
GEKO Limited Liability Company Sp.k.
Kietlin, calle. Spacerowa 3,
97-500 Radomsko
geko@geko.pl
www.geko.pl

ES - VERSIÓN EN ESPAÑOL

SEGURIDAD

¡ADVERTENCIA! NO utilice este kit ni sus componentes en sistemas de inyección de gasolina a alta presión o alimentados con diésel (más de 145 psi/10 bar). Asegúrese de leer y comprender los aspectos de seguridad del manejo del sistema de inyección de combustible y del suministro general de gasolina antes de comenzar.

IMPORTANTE: Consulte siempre el manual de servicio del fabricante del vehículo o el manual propietario y los datos para determinar el procedimiento actual. Estas instrucciones son sólo para fines informativos.

¡ADVERTENCIA! Durante su uso se deberán observar estrictamente todas las normas de seguridad y salud en el trabajo, las de las autoridades locales y las normas generales de prácticas de taller.

1. Mantenga las herramientas en buenas condiciones y limpias para garantizar el mejor y más seguro trabajo. NO UTILICE el kit si está dañado. Incluya todas las herramientas y piezas utilizadas y NO las deje dentro o sobre el motor después de su uso.
2. Asegúrese de haber leído y comprendido los aspectos de seguridad relacionados con el uso del sistema de inyección de combustible y la gasolina en general antes de comenzar.
3. ¡ADVERTENCIA! Los vapores de gasolina y los gases de las baterías son explosivos.
4. NO fume ni permita llamas abiertas o chispas en el área de trabajo.
5. Se debe mantener un extintor de polvo (clase B) cerca del área de trabajo.
6. Evite riesgos de incendio teniendo cuidado al desconectar las líneas de combustible e instalar adaptadores: es inevitable que se produzcan derrames.
7. Al conectar o desconectar el sistema de combustible, alivie la presión del sistema y envuelva el conector de la línea de combustible con un trapo para absorber cualquier fuga de combustible. Limpie inmediatamente el combustible derramado.
8. NOTA: Verifique constantemente las conexiones del medidor y del adaptador para detectar fugas. Si nota una fuga, apague el encendido o la bomba de combustible. Si es necesario, alivie la presión del combustible y repare las fugas antes de continuar.
9. NO permita que el combustible gotee o se derrame sobre un motor caliente.
10. Limpie inmediatamente el combustible derramado.
11. Cuando utilice adaptadores, asegure la manguera con abrazaderas para garantizar conexiones firmes.
12. Antes de usar, compruebe que todas las arandelas de sellado y los anillos de sellado del adaptador estén en buenas condiciones.
13. NO permita que quede combustible en los adaptadores o mangueras después de su uso.
14. Use protección ocular homologada.
15. Manténgase, mantenga la ropa y el equipo de prueba alejados de las partes móviles o calientes del motor.
16. NO use joyas ni recoja el cabello largo.
17. Antes de realizar una prueba con el motor en marcha (a menos que las instrucciones del fabricante especifiquen lo contrario), coloque y aplique el freno de estacionamiento, mueva la palanca de cambios a punto muerto o estacionamiento y bloquee las ruedas motrices.
18. Los gases de escape contienen gases venenosos mortales. El área de prueba debe estar bien ventilada (expulsar los gases de escape al exterior).
19. Antes de reparar el sistema de combustible, apague el encendido y desconecte el conector de la batería según el procedimiento del fabricante.
20. Nunca desconecte la batería mientras el motor esté en marcha.

ENTRADA

Un juego de tres manómetros, equipados con conectores y adaptadores, diseñados para probar la compresión y la presión de combustible en motocicletas. Los rangos del medidor incluyen: 0-300 psi para prueba de compresión, 0-7 bar (0-100 psi) para presión de combustible y 0-1 bar (0-100 kPa) para combustible a baja presión.

USAR



Figura 1

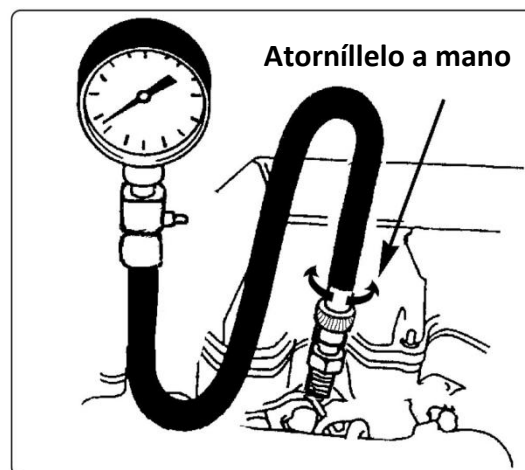


Figura 2

PROCEDIMIENTO DE PRUEBA DE COMPRESIÓN

¡Advertencia! Antes de desconectar el probador, libere siempre la presión utilizando la válvula de liberación.

1. Presione la válvula de liberación lentamente para liberar gradualmente la presión (ver Fig. 1).
- ¡Atención!* Las diferencias en las lecturas de compresión entre cilindros suelen ser un mejor indicador de problemas del motor que los valores de compresión absolutos.
2. Haga funcionar el motor hasta que alcance la temperatura normal de funcionamiento.
3. Detenga el motor y desconecte todos los cables de las bujías, numerándolos según el cilindro al que estaban conectados.
4. Afloje todas las bujías aproximadamente media vuelta, pero NO las retire.
5. Utilice una manguera de aire o un cepillo de alambre para eliminar toda la suciedad y los residuos de los pozos de las bujías.
6. Retire las bujías y colóquelas sobre una superficie limpia y plana en el orden del cilindro en el que fueron quitadas.
7. Retire el filtro de aire.
8. Desconecte el sistema de encendido de acuerdo con las recomendaciones del fabricante en el manual del propietario del vehículo.
9. Seleccione el adaptador de bujía necesario para su vehículo. Atornille el adaptador a la manguera y luego atorníllelo en el hueco de la bujía. Apretar únicamente con la mano. NO utilice una llave (ver fig. 2).
10. Conecte el conector del manómetro a la manguera. Asegúrese de que el embrague esté completamente acoplado.
11. Haga girar el motor durante al menos cinco tiempos de compresión o hasta que la lectura de presión en el manómetro deje de aumentar con el acelerador completamente abierto.
12. Observe la lectura de compresión, luego presione la válvula de liberación lateral para liberar la presión.
13. Repita la prueba y registre la lectura. Alivie la presión y retire la manguera y el adaptador de la bujía.

14. Repita este paso para los cilindros restantes.

RESULTADOS DE LA PRUEBA

1. Lecturas del índice de compresión:

- En un cilindro normal, la aguja del manómetro debe subir por la escala en cada carrera de compresión hasta alcanzar su valor máximo. Todos los cilindros deben mostrar presiones dentro de las especificaciones del fabricante del vehículo y la lectura no debe variar en más del 10% de un cilindro a otro.
- Si la aguja del medidor no sube en la escala, o permanece en la misma lectura durante varios recorridos y luego comienza a subir, el problema puede ser una válvula atascada.
- Si la lectura de compresión es significativamente mayor que la especificación del fabricante del vehículo, el problema puede ser una acumulación de carbón en el cilindro. Esto también puede indicar que se ha modificado el pistón o la culata.
- Si la lectura en dos cilindros adyacentes es 20 psi (o más) menor que la de los otros cilindros, el problema puede ser un cilindro agrietado, una culata o una junta principal dañada. En estas condiciones, ambos cilindros pueden contener refrigerante y aceite.
- Si las lecturas son bajas o varían significativamente entre cilindros, agregue una cucharadita de aceite SAE 30 a cada cilindro y vuelva a verificar. Si las lecturas aumentan significativamente, el problema puede estar en anillos de pistón mal asentados o desgastados. Si las lecturas permanecen aproximadamente iguales, el problema puede estar en las válvulas y/o componentes relacionados. Un pistón quemado o dañado también puede causar los mismos efectos.

FINALIZACIÓN DE LA PRUEBA

1. Limpie, ajuste la separación e instale las bujías en el mismo orden en que las quitó o instale bujías nuevas.
 2. Conecte cada cable de bujía a la bujía correspondiente antes de volver a ensamblar.
 3. Coloque las placas del acelerador en la posición cerrada.
- IMPORTANTE: Después de la prueba, si no se regresan las placas del acelerador a la posición cerrada antes de arrancar el motor, podrían producirse daños graves en el motor.
4. Vuelva a conectar los cables de encendido desconectados en el paso 4.1.8.

PRUEBA DE PRESIÓN DE COMBUSTIBLE

1. Liberación de presión del sistema de combustible:

NOTA: Las siguientes instrucciones son sólo orientativas. Siga siempre los procedimientos del fabricante para aliviar la presión del sistema.

1. Antes de desconectar las líneas de combustible para conectar los adaptadores y el medidor al sistema de combustible, alivie la presión del sistema de combustible para evitar que el combustible se derrame.
2. Apague el encendido, afloje la tapa de llenado de combustible para liberar la presión en el tanque y luego vuelva a apretarla.
3. Para reducir la presión del combustible, evite que la bomba de combustible funcione mientras permite que funcionen los sistemas de inyección y encendido.
4. Este procedimiento puede requerir desconectar el relé de la bomba de combustible, el fusible o la energía eléctrica. Algunos modelos tienen dos bombas de combustible, asegúrese de que ambas estén apagadas.

5. Después de que las bombas se hayan apagado, haga funcionar el motor hasta que se detenga, luego hágalo girar de 5 a 10 veces después de que se detenga. Para algunos sistemas de inyección de combustible, quitar el fusible de la bomba de combustible desactiva tanto la bomba de combustible como los inyectores. En este caso, consulte el procedimiento del fabricante.

¡ADVERTENCIA! NO asuma que se ha liberado la presión del sistema de combustible. Al desconectar, envuelva el conector de la línea de combustible con un trapo para absorber cualquier fuga de combustible.

1. Conexión y uso:

2. Con el motor apagado y la presión del sistema de combustible aliviada, instale el adaptador apropiado en el sistema de combustible en el lugar que se va a probar y conéctelo al accesorio de desconexión rápida en la manguera del medidor, asegurándose de que el collar de bloqueo esté en su lugar.

NOTA: Utilice un trapo alrededor de los conectores para absorber el combustible.

3. Vuelva a conectar la bomba de combustible.

4. Arranque el motor y déjelo en ralentí.

5. Lea la presión de combustible en el manómetro y compárela con los datos del fabricante.

6. Apague el motor.

7. Desconecte el probador y los adaptadores de la línea de combustible.

8. Restaure la línea de combustible a su estado original, reinicie el motor y verifique que el sistema no tenga fugas.



G02511

Tester di pressione di compressione dell'olio e del carburante per motociclette
Traduzione delle istruzioni originali

IT



Tester di pressione di compressione dell'olio e del carburante per motociclette

ATTENZIONE!

Si prega di leggere attentamente il presente manuale prima dell'uso e di conservarlo per un utilizzo futuro del dispositivo.

Prodotto per:
GEKO Limited Liability Company Sp.k.
Kietlin, ul. Spacerowa 3,
97-500 Radomsko
geko@geko.pl
www.geko.pl

IT - VERSIONE ITALIANA

SICUREZZA

AVVERTIMENTO! NON utilizzare questo kit o i suoi componenti su sistemi di iniezione di benzina ad alta pressione o alimentati a diesel (oltre 145 psi/10 bar). Prima di iniziare, assicurarsi di aver letto e compreso gli aspetti di sicurezza relativi alla gestione del sistema di iniezione del carburante e all'alimentazione generale della benzina.

IMPORTANTE: fare sempre riferimento al manuale di assistenza del produttore del veicolo o al manuale proprietario e ai dati per determinare la procedura corrente. Le presenti istruzioni hanno solo scopo informativo.

AVVERTIMENTO! Durante l'uso, è necessario rispettare rigorosamente tutte le norme di sicurezza e salute sul lavoro, le disposizioni delle autorità locali e le norme generali sulle pratiche di officina.

1. Mantenere gli utensili in buone condizioni e puliti per garantire un lavoro ottimale e sicuro. **NON** UTILIZZARE il kit se è danneggiato. Includere tutti gli utensili e le parti utilizzate e **NON** lasciarli dentro o sopra il motore dopo l'uso.
2. Prima di iniziare, assicurarsi di aver letto e compreso gli aspetti di sicurezza relativi all'uso del sistema di iniezione del carburante e della benzina in generale.
3. **ATTENZIONE!** I vapori di benzina e i gas delle batterie sono esplosivi.
4. **NON** fumare né consentire fiamme libere o scintille nell'area di lavoro.
5. Un estintore a polvere (classe B) deve essere tenuto in prossimità dell'area di lavoro.
6. Per evitare rischi di incendio, usare cautela quando si scollegano i tubi del carburante e si installano gli adattatori: è inevitabile che si verifichino delle fuoriuscite.
7. Quando si collega o si scollega il sistema di alimentazione, scaricare la pressione del sistema e avvolgere il connettore della linea del carburante con uno straccio per assorbire eventuali perdite di carburante. Asciugare immediatamente il carburante versato.
8. **NOTA:** controllare costantemente che non vi siano perdite nei collegamenti del misuratore e dell'adattatore. Se si nota una perdita, spegnere il motore o la pompa del carburante. Se necessario, scaricare la pressione del carburante e riparare le perdite prima di continuare.
9. **NON** lasciare che il carburante goccioli o si rovesci sul motore caldo.
10. Asciugare immediatamente il carburante versato.
11. Quando si utilizzano gli adattatori, fissare il tubo con fascette stringitubo per garantire collegamenti saldi.
12. Prima dell'uso, verificare che tutte le rondelle di tenuta e gli anelli di tenuta dell'adattatore siano in buone condizioni.
13. **NON** lasciare residui di carburante negli adattatori o nei tubi flessibili dopo l'uso.
14. Indossare protezioni per gli occhi approvate.
15. Tenere voi stessi, i vostri vestiti e le attrezzature di prova lontani dalle parti calde o in movimento del motore.
16. **NON** indossare gioielli e non legare i capelli lunghi.
17. Prima di eseguire un test con il motore in funzione (a meno che le istruzioni del produttore non specifichino diversamente), inserire e applicare il freno di stazionamento, portare la leva del cambio in folle o in posizione di parcheggio e bloccare le ruote motrici.
18. I gas di scarico contengono gas velenosi mortali. L'area di prova deve essere ben ventilata: i gas di scarico devono essere convogliati all'esterno.
19. Prima di riparare l'impianto di alimentazione, spegnere il motore e scollegare il connettore della batteria secondo la procedura del produttore.
20. Non scollegare mai la batteria mentre il motore è in funzione.

ISCRIZIONE

Set di tre manometri, dotati di connettori e adattatori, progettati per testare la compressione e la pressione del carburante nelle motociclette. Gli intervalli di misura includono: 0-300 psi per il test di compressione, 0-7 bar (0-100 psi) per la pressione del carburante e 0-1 bar (0-100 kPa) per il carburante a bassa pressione.

UTILIZZO



Figura 1

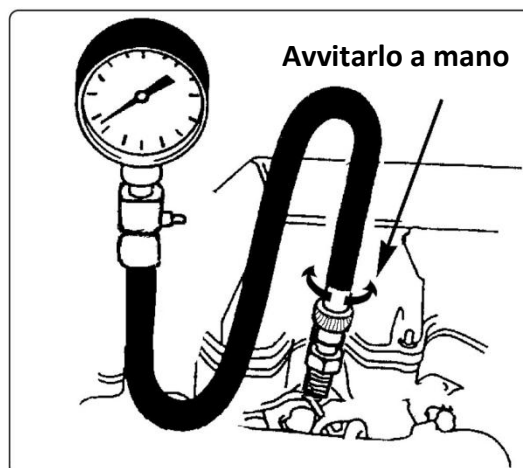


Figura 2

PROCEDURA DI PROVA DI COMPRESSIONE

Avvertimento! Prima di scollegare il tester, rilasciare sempre la pressione tramite la valvola di rilascio.

1. Premere lentamente la valvola di rilascio per rilasciare gradualmente la pressione (vedere Fig. 1).
Attenzione! Le differenze nei valori di compressione tra i cilindri sono spesso un'indicazione migliore dei problemi del motore rispetto ai valori di compressione assoluti.
2. Far funzionare il motore fino a raggiungere la normale temperatura di esercizio.
3. Arrestare il motore e scollegare tutti i cavi delle candele, numerandoli in base al cilindro a cui erano collegati.
4. Allentare tutte le candele di circa mezzo giro, ma NON rimuoverle.
5. Utilizzare un tubo dell'aria o una spazzola metallica per rimuovere tutto lo sporco e i detriti dai pozzetti delle candele.
6. Rimuovere le candele e posizionarle su una superficie pulita e piana, nell'ordine in cui sono state rimosse.
7. Rimuovere il filtro dell'aria.
8. Scollegare il sistema di accensione secondo le raccomandazioni del produttore riportate nel manuale del proprietario del veicolo.
9. Seleziona l'adattatore per candela adatto al tuo veicolo. Avvitare l'adattatore sul tubo flessibile, quindi avvitarlo nell'alloggiamento della candela. Stringere solo a mano. NON utilizzare una chiave inglese (vedere fig. 2).
10. Collegare il connettore del manometro al tubo. Assicurarsi che la frizione sia completamente innestata.
11. Avviare il motore per almeno cinque cicli di compressione o finché la pressione indicata sul manometro non smette di aumentare con l'acceleratore completamente aperto.
12. Annotare la lettura della compressione, quindi premere la valvola di rilascio laterale per rilasciare la pressione.
13. Ripetere il test e registrare la lettura. Scaricare la pressione e rimuovere il tubo flessibile e l'adattatore dalla candela.

14. Ripetere questo passaggio per i cilindri rimanenti.

RISULTATI DEI TEST

1. Letture dell'indice di compressione:

- In un cilindro normale, l'ago del manometro dovrebbe spostarsi verso l'alto sulla scala a ogni corsa di compressione fino a raggiungere il valore massimo. Tutti i cilindri devono riportare pressioni conformi alle specifiche del produttore del veicolo e la lettura non deve variare di oltre il 10% da cilindro a cilindro.
- Se l'ago del manometro non sale sulla scala o rimane sulla stessa lettura per diverse corse e poi inizia a salire, il problema potrebbe essere una valvola bloccata.
- Se il valore di compressione è significativamente superiore alle specifiche del produttore del veicolo, il problema potrebbe essere l'accumulo di carbonio nel cilindro. Ciò potrebbe anche indicare che il pistone o la testata del cilindro sono stati modificati.
- Se la lettura su due cilindri adiacenti è inferiore di 20 psi (o più) rispetto agli altri cilindri, il problema potrebbe essere un cilindro incrinato, una testata o una guarnizione principale danneggiata. In queste condizioni, entrambi i cilindri possono contenere sia liquido di raffreddamento che olio.
- Se le letture sono basse o variano significativamente tra i cilindri, aggiungere un cucchiaino di olio SAE 30 a ciascun cilindro e ricontrollare. Se i valori aumentano in modo significativo, il problema potrebbe essere dovuto a fasce elastiche del pistone mal posizionate o usurate. Se le letture rimangono pressoché invariate, il problema potrebbe risiedere nelle valvole e/o nei componenti correlati. Anche un pistone bruciato o danneggiato può causare gli stessi effetti.

COMPLETAMENTO DEL TEST

1. Pulire, misurare la distanza tra gli elettrodi e installare le candele nello stesso ordine in cui sono state rimosse oppure installare nuove candele.
 2. Collegare ciascun cavo della candela alla candela appropriata prima del rimontaggio.
 3. Impostare le piastre dell'acceleratore in posizione chiusa.
- IMPORTANTE: se dopo il test le valvole a farfalla non vengono riportate in posizione chiusa prima di avviare il motore, si potrebbero verificare gravi danni al motore.
4. Ricollegare i cavi di accensione scollegati nel passaggio 4.1.8.

TEST DI PRESSIONE DEL CARBURANTE

1. Rilascio della pressione dal sistema di alimentazione:

NOTA: le seguenti istruzioni sono solo indicative. Seguire sempre le procedure del produttore per scaricare la pressione del sistema.

1. Prima di scollegare i tubi del carburante per collegare gli adattatori e il manometro al sistema di alimentazione, scaricare la pressione del sistema di alimentazione per evitare che il carburante fuoriesca.
2. Spegner il motore, allentare il tappo del serbatoio del carburante per rilasciare la pressione presente nel serbatoio, quindi serrarlo nuovamente.
3. Per ridurre la pressione del carburante, impedire il funzionamento della pompa del carburante, consentendo al contempo il funzionamento dei sistemi di iniezione e di accensione.
4. Questa procedura potrebbe richiedere la disconnessione del relè della pompa del carburante, del fusibile o dell'alimentazione elettrica. Alcuni modelli hanno due pompe del carburante: assicurarsi che entrambe siano spente.

5. Dopo aver spento le pompe, far girare il motore finché non si spegne, quindi avviarlo da 5 a 10 volte dopo lo spegnimento. In alcuni sistemi di iniezione del carburante, la rimozione del fusibile della pompa del carburante disattiva sia la pompa del carburante sia gli iniettori. In questo caso fare riferimento alla procedura del produttore.

AVVERTIMENTO! NON dare per scontato che la pressione del sistema di alimentazione sia stata rilasciata. Durante lo scollegamento, avvolgere il connettore del tubo del carburante con uno straccio per assorbire eventuali perdite di carburante.

1. Collegamento e utilizzo:

2. Con il motore spento e la pressione del sistema di alimentazione rilasciata, installare l'adattatore appropriato nel sistema di alimentazione nel punto da testare e collegarlo al raccordo a sgancio rapido sul tubo del manometro, assicurandosi che il collare di bloccaggio sia in posizione.

NOTA: utilizzare uno straccio attorno ai connettori per assorbire il carburante in eccesso.

3. Ricollegare la pompa del carburante.

4. Avviare il motore e lasciarlo girare al minimo.

5. Leggere la pressione del carburante sul manometro e confrontarla con i dati forniti dal produttore.

6. Spegner il motore.

7. Scollegare il tester e gli adattatori dal tubo del carburante.

8. Ripristinare la tubazione del carburante alle condizioni originali, riavviare il motore e controllare che il sistema non presenti perdite.

Olie- en brandstofcompressiedruktester voor motorfietsen
Vertaling van de originele instructies

NL



Olie- en brandstofcompressiedruktester voor motorfietsen

LET OP!

Lees deze handleiding vóór gebruik en bewaar deze voor toekomstig gebruik van het apparaat.

Gefabriceerd voor:
GEKO Limited Liability Company Sp.k.
Kietlin, ul. Ruimterij 3,
97-500 Radomsko
geko@geko.pl
www.geko.pl

NL - NEDERLANDSE VERSIE

BEVEILIGING

WAARSCHUWING! Gebruik deze kit of de onderdelen ervan **NIET** op diesel- of hogedrukbenzine-injectiesystemen (meer dan 145 psi/10 bar). Zorg ervoor dat u de veiligheidsaspecten van het gebruik van het brandstofinjectiesysteem en de algemene benzinevoorziening leest en begrijpt voordat u begint.

BELANGRIJK: Raadpleeg altijd de onderhoudsinstructies of de bijbehorende handleiding en gegevens van de fabrikant van het voertuig om de huidige procedure te bepalen. Deze instructies zijn uitsluitend bedoeld ter informatie.

WAARSCHUWING! Tijdens het gebruik moeten alle voorschriften inzake gezondheid en veiligheid op het werk, de plaatselijke autoriteiten en de algemene werkplaatsvoorschriften strikt worden nageleefd.

1. Zorg ervoor dat gereedschap in goede en schone staat verkeert om het beste en veiligste werk te kunnen garanderen. GEBRUIK de set **NIET** als deze beschadigd is. Verzamel alle gebruikte gereedschappen en onderdelen en laat deze **NIET** achter in of op de motor na gebruik.
2. Zorg ervoor dat u de veiligheidsaspecten met betrekking tot het gebruik van het brandstofinjectiesysteem en benzine in het algemeen hebt gelezen en begrepen voordat u begint.
3. **WAARSCHUWING!** Benzinedampen en batterijgassen zijn explosief.
4. Rook **NIET** en sta **GEEN** open vuur of vonken toe in het werkgebied.
5. Er moet een poederbrandblusser (klasse B) in de buurt van de werkplek aanwezig zijn.
6. Vermijd brandgevaar door voorzichtig te zijn bij het loskoppelen van brandstofleidingen en het installeren van adapters; enige lekkage is onvermijdelijk.
7. Wanneer u het brandstofsysteem aansluit of loskoppelt, moet u de druk in het systeem afdrukken en de brandstofleidingaansluiting in een doek wikkelen om eventuele brandstoflekken op te vangen. Veeg gemorste brandstof onmiddellijk op.
8. **OPMERKING:** Controleer de meter- en adapteraansluitingen voortdurend op lekkages. Als u een lek constateert, schakel dan het contact of de brandstofpomp uit. Indien nodig, laat de brandstofdruk zakken en repareer de lekken voordat u verdergaat.
9. Zorg ervoor dat er **GEEN** brandstof op een hete motor druppelt of morst.
10. Veeg gemorste brandstof onmiddellijk op.
11. Wanneer u adapters gebruikt, moet u de slang met slangklemmen vastzetten om een goede verbinding te garanderen.
12. Controleer voor gebruik of alle afdichtringen en afdichtingsringen van de adapter in goede staat zijn.
13. Laat na gebruik **GEEN** brandstof in de adapters of slangen achterblijven.
14. Draag goedgekeurde oogbescherming.
15. Houd uzelf, uw kleding en de testapparatuur uit de buurt van bewegende of hete motoronderdelen.
16. **DRAAG** **GEEN** sieraden en bind lang haar vast.
17. Voordat u een test uitvoert met draaiende motor (tenzij de instructies van de fabrikant anders voorschrijven), moet u de parkeerrem aanzetten en activeren, de versnellingspook in neutraal of parkeren zetten en de aandrijfwielen blokkeren.
18. De uitlaatgassen bevatten dodelijke giftige gassen. Het testgebied moet goed geventileerd zijn; voer uitlaatgassen naar buiten af.
19. Voordat u het brandstofsysteem gaat repareren, moet u het contact uitschakelen en de accuconnector loskoppelen volgens de procedure van de fabrikant.
20. Koppel de accu nooit los terwijl de motor draait.

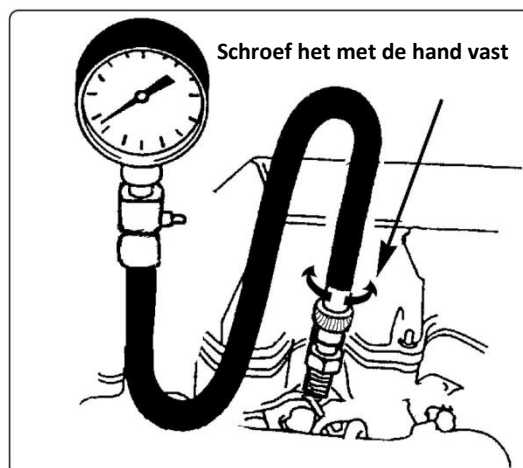
INGANG

Een set van drie drukmeters, uitgerust met aansluitingen en adapters, ontworpen voor het testen van compressie en brandstofdruk in motorfietsen. De meetbereiken omvatten: 0-300 psi voor compressietest, 0-7 bar (0-100 psi) voor brandstofdruk en 0-1 bar (0-100 kPa) voor lagedrukbrandstof.

GEBRUIK



Figuur 1



Figuur 2

COMPRESSIE TEST PROCEDURE

Waarschuwing! Voordat u de tester loskoppelt, moet u altijd de druk via het ontluichtingsventiel afdrukken.

1. Druk langzaam op het ontlastventiel om de druk geleidelijk te laten ontsnappen (zie Afb. 1).
- Aandacht! Verschillen in compressiewaarden tussen cilinders zijn vaak een betere indicatie van motorproblemen dan absolute compressiewaarden.
2. Laat de motor draaien totdat deze de normale bedrijfstemperatuur heeft bereikt.
3. Zet de motor af en koppel alle bougiekabels los. Nummer ze volgens de cilinder waarop ze zijn aangesloten.
4. Draai alle bougies ongeveer een halve slag los, maar verwijder ze NIET.
5. Gebruik een luchtslang of staalborstel om al het vuil en gruis uit de bougiekokers te verwijderen.
6. Verwijder de bougies en leg ze op een schoon, vlak oppervlak in de volgorde waarin u ze uit de cilinders hebt gehaald.
7. Verwijder het luchtfilter.
8. Koppel het ontstekingssysteem los volgens de aanbevelingen van de fabrikant in de handleiding van het voertuig.
9. Selecteer de bougieadapter die voor uw voertuig nodig is. Schroef de adapter op de slang en schroef deze vervolgens in de bougieopening. Alleen met de hand vastdraaien. GEBRUIK GEEN sleutel (zie afb. 2).
10. Sluit de connector van de drukmeter aan op de slang. Zorg ervoor dat de koppeling volledig is ingeschakeld.
11. Laat de motor minimaal vijf compressieslagen maken of totdat de druk op de meter niet meer stijgt terwijl het gaspedaal volledig open staat.
12. Noteer de compressiewaarde en druk vervolgens op het zijventiel om de druk te laten ontsnappen.
13. Herhaal de test en noteer de meting. Laat de druk af en verwijder de slang en de adapter van de bougie.

14. Herhaal deze stap voor de overige cilinders.

TESTRESULTATEN

1. Compressie-indexwaarden:

- In een normale cilinder moet de naald van de drukmeter bij elke compressieslag omhoog bewegen op de schaal totdat de maximale waarde is bereikt. Alle cilinders moeten een druk aangeven die binnen de specificaties van de voertuigfabrikant valt. De druk mag niet meer dan 10% afwijken van cilinder tot cilinder.
- Als de meternaald niet omhoog beweegt op de schaal, of gedurende meerdere slagen op dezelfde waarde blijft staan en dan begint te stijgen, kan het probleem worden veroorzaakt door een vastzittende klep.
- Als de compressiewaarde aanzienlijk hoger is dan de specificatie van de voertuigfabrikant, kan er sprake zijn van koolstofafzetting in de cilinder. Dit kan ook betekenen dat de zuiger of cilinderkop is aangepast.
- Als de waarde op twee aangrenzende cilinders 20 psi (of meer) lager is dan op de andere cilinders, kan het probleem liggen in een gebarsten cilinderkop of een beschadigde hoofdpakking. Onder deze omstandigheden kunnen beide cilinders zowel koelvloeistof als olie bevatten.
- Als de waarden laag zijn of aanzienlijk variëren tussen cilinders, voeg dan een theelepel SAE 30-olie toe aan elke cilinder en controleer opnieuw. Als de waarden aanzienlijk stijgen, kan het probleem liggen bij slecht zittende of versleten zuigerveren. Als de waarden ongeveer gelijk blijven, kan het probleem bij de kleppen en/of bijbehorende componenten liggen. Een verbrande of beschadigde zuiger kan dezelfde gevolgen hebben.

VOLTOOIING VAN DE TEST

1. Maak de bougies schoon, controleer de afstand en monteer ze opnieuw in dezelfde volgorde waarin u ze heeft verwijderd. U kunt ook nieuwe bougies monteren.
 2. Sluit elke bougiekabel aan op de juiste bougie voordat u alles weer monteert.
 3. Zet de gaskleppen in de gesloten stand.
- BELANGRIJK: Als u na de test de gaskleppen niet terug in de gesloten positie plaatst voordat u de motor start, kan dit ernstige motorschade tot gevolg hebben.
4. Sluit de ontstekingskabels die u in stap 4.1.8 hebt losgekoppeld, weer aan.

BRANDSTOFDRUKTEST

1. Druk uit het brandstofsysteem aflaten:

OPMERKING: De volgende instructies dienen slechts als richtlijn. Volg altijd de procedures van de fabrikant om de systeemdruk te ontlasten.

1. Voordat u de brandstofleidingen loskoppelt om de adapters en de meter op het brandstofsysteem aan te sluiten, moet u de druk in het brandstofsysteem aflaten om te voorkomen dat er brandstof uitspuit.
2. Zet het contact uit, draai de brandstofdop los om de druk in de tank af te laten en draai de dop vervolgens weer vast.
3. Om de brandstofdruk te verlagen, moet u voorkomen dat de brandstofpomp werkt terwijl de injectie- en ontstekingssystemen wel werken.
4. Voor deze procedure kan het nodig zijn het brandstofpomprelais, de zekering of de elektrische stroom los te koppelen. Sommige modellen hebben twee brandstofpompen. Zorg ervoor dat beide zijn uitgeschakeld.

5. Nadat de pompen zijn uitgeschakeld, laat u de motor draaien tot deze afslaat. Daarna start u de motor nog 5 tot 10 keer nadat deze is afgeslagen. Bij sommige brandstofinjectiesystemen worden zowel de brandstofpomp als de injectoren uitgeschakeld als de zekering van de brandstofpomp wordt verwijderd. Raadpleeg in dat geval de procedure van de fabrikant.

WAARSCHUWING! Ga er NIET vanuit dat de druk uit het brandstofsysteem is afgelaten. Wikkel bij het loskoppelen de brandstofleidingaansluiting in een doek om eventuele brandstoflekkage op te vangen.

1. Aansluiting en gebruik:

2. Zorg ervoor dat de motor uit is en de druk in het brandstofsysteem is afgelaten. Installeer vervolgens de juiste adapter in het brandstofsysteem op de locatie die u wilt testen en sluit deze aan op de snelkoppeling op de slang van de meter. Zorg ervoor dat de borgkraag op zijn plaats zit.

LET OP: Dep eventuele brandstof op met een doek rondom de connectoren.

3. Sluit de brandstofpomp weer aan.

4. Start de motor en laat deze stationair draaien.

5. Lees de brandstofdruk af op de meter en vergelijk deze met de gegevens van de fabrikant.

6. Zet de motor af.

7. Koppel de tester en de adapters los van de brandstofleiding.

8. Herstel de brandstofleiding in de oorspronkelijke staat, start de motor opnieuw en controleer het systeem op lekkages.

Δοκιμαστής πίεσης συμπίεσης λαδιού και καυσίμου για μοτοσικλέτες
Μετάφραση των πρωτότυπων οδηγιών

GR



Δοκιμαστής πίεσης συμπίεσης λαδιού και καυσίμου για μοτοσικλέτες

ΠΡΟΣΟΧΗ!

Διαβάστε αυτό το εγχειρίδιο πριν από τη χρήση και φυλάξτε το για μελλοντική χρήση της συσκευής.

Κατασκευάζεται για:
GEKO Limited Liability Company Sp.k.
Κιέτλιν, οδός Spacerowa 3,
97-500 Ράντομσκο
geko@geko.pl
www.geko.pl

GR - ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ

ΑΣΦΑΛΕΙΑ

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ! ΜΗΝ χρησιμοποιείτε αυτό το κιτ ή τα εξαρτήματά του σε συστήματα ψεκασμού ντίζελ ή βενζίνης υψηλής πίεσης (πάνω από 145 psi/10 bar). Βεβαιωθείτε ότι έχετε διαβάσει και κατανοήσει τις πτυχές ασφαλείας που αφορούν τον χειρισμό του συστήματος ψεκασμού καυσίμου και τη γενική παροχή βενζίνης πριν ξεκινήσετε.

ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ: Να ανατρέχετε πάντα στο εγχειρίδιο σέρβις του κατασκευαστή του οχήματος ή στο ιδιόκτητο εγχειρίδιο και τα δεδομένα για να προσδιορίσετε την τρέχουσα διαδικασία. Αυτές οι οδηγίες είναι μόνο για ενημερωτικούς σκοπούς.

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ! Κατά τη χρήση, πρέπει να τηρούνται αυστηρά όλοι οι κανονισμοί υγείας και ασφάλειας στην εργασία, οι τοπικές αρχές και οι γενικοί κανονισμοί πρακτικής άσκησης στο συνεργείο.

1. Διατηρείτε τα εργαλεία σε καλή και καθαρή κατάσταση για να εξασφαλίσετε την καλύτερη και ασφαλέστερη εργασία. ΜΗΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΕ το κιτ εάν έχει υποστεί ζημιά. Συμπεριλάβετε όλα τα εργαλεία και τα εξαρτήματα που χρησιμοποιήσατε και ΜΗΝ τα αφήνετε μέσα ή πάνω στον κινητήρα μετά τη χρήση.
2. Βεβαιωθείτε ότι έχετε διαβάσει και κατανοήσει τις πτυχές ασφαλείας που σχετίζονται με τη χρήση του συστήματος ψεκασμού καυσίμου και της βενζίνης γενικότερα πριν ξεκινήσετε.
3. ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ! Οι αναθυμιάσεις της βενζίνης και τα αέρια της μπαταρίας είναι εκρηκτικά.
4. ΜΗΝ καπνίζετε και μην επιτρέπετε την παρουσία γυμνής φλόγας ή σπινθήρων στον χώρο εργασίας.
5. Πρέπει να φυλάσσεται κοντά στον χώρο εργασίας πυροσβεστήρας σκόνης (κλάσης B).
6. Αποφύγετε τους κινδύνους πυρκαγιάς δίνοντας προσοχή κατά την αποσύνδεση των σωλήνων καυσίμου και την εγκατάσταση προσαρμογών - κάποια διαρροή είναι αναπόφευκτη.
7. Κατά τη σύνδεση ή την αποσύνδεση του συστήματος καυσίμου, εκτονώστε την πίεση του συστήματος και τυλίξτε τη φίσα της γραμμής καυσίμου με ένα πανί για να απορροφήσετε τυχόν διαρροές καυσίμου. Σκουπίστε αμέσως το χυμένο καύσιμο.
8. ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Ελέγχετε συνεχώς τις συνδέσεις του μετρητή και του προσαρμογέα για διαρροές. Εάν παρατηρήσετε διαρροή, απενεργοποιήστε την ανάφλεξη ή την αντλία καυσίμου. Εάν είναι απαραίτητο, εκτονώστε την πίεση καυσίμου και επισκευάστε τις διαρροές πριν συνεχίσετε.
9. ΜΗΝ αφήνετε το καύσιμο να στάξει ή να χυθεί πάνω σε έναν ζεστό κινητήρα.
10. Σκουπίστε αμέσως το χυμένο καύσιμο.
11. Όταν χρησιμοποιείτε προσαρμογείς, ασφαλίστε τον εύκαμπτο σωλήνα με σφιγκτήρες για να εξασφαλίσετε στεγανές συνδέσεις.
12. Πριν από τη χρήση, ελέγξτε ότι όλες οι ροδέλες στεγανοποίησης και οι δακτύλιοι στεγανοποίησης του προσαρμογέα είναι σε καλή κατάσταση.
13. ΜΗΝ αφήνετε το καύσιμο να παραμείνει στους προσαρμογείς ή τους εύκαμπτους σωλήνες μετά τη χρήση.
14. Να φοράτε εγκεκριμένη προστασία ματιών.
15. Κρατήστε τον εαυτό σας, τα ρούχα σας και τον εξοπλισμό δοκιμών μακριά από κινούμενα ή ζεστά μέρη του κινητήρα.
16. ΜΗΝ φοράτε κοσμήματα και πιάνετε πίσω τα μακριά μαλλιά σας.
17. Πριν από την εκτέλεση μιας δοκιμής με τον κινητήρα σε λειτουργία (εκτός εάν οι οδηγίες του κατασκευαστή ορίζουν διαφορετικά), ενεργοποιήστε και ενεργοποιήστε το χειρόφρενο, μετακινήστε τον μοχλό αλλαγής ταχυτήτων στη νεκρά ή στη θέση στάθμευσης και μπλοκάρτε τους κινητήριους τροχούς.
18. Τα καυσάεiria περιέχουν θανατηφόρα δηλητηριώδη αέρια. Ο χώρος δοκιμής πρέπει να αερίζεται καλά - εξατμίστε τα καυσάεiria έξω.
19. Πριν από την επισκευή του συστήματος καυσίμου, απενεργοποιήστε την ανάφλεξη και αποσυνδέστε τη φίσα της μπαταρίας σύμφωνα με τη διαδικασία του κατασκευαστή.
20. Μην αποσυνδέετε ποτέ την μπαταρία ενώ ο κινητήρας λειτουργεί.

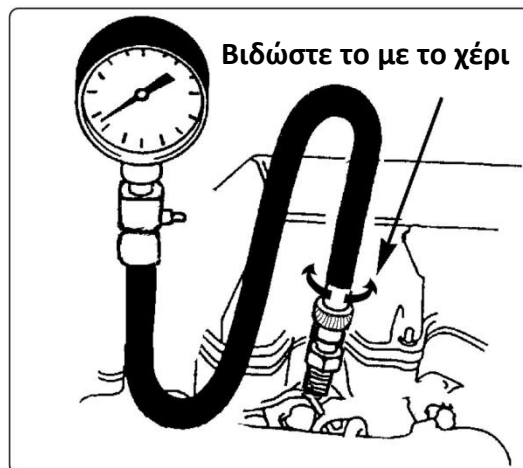
ΕΙΣΟΔΟΣ

Ένα σετ τριών μετρητών πίεσης, εξοπλισμένο με συνδέσμους και προσαρμογείς, σχεδιασμένο για τον έλεγχο της συμπίεσης και της πίεσης καυσίμου σε μοτοσυκλέτες. Τα εύρη των μετρητών περιλαμβάνουν: 0-300 psi για δοκιμή συμπίεσης, 0-7 bar (0-100 psi) για πίεση καυσίμου και 0-1 bar (0-100 kPa) για καύσιμο χαμηλής πίεσης.

ΧΡΗΣΗ



Σχήμα 1



Σχήμα 2

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ ΣΥΜΠΙΕΣΗΣ

Προειδοποίηση! Πριν αποσυνδέσετε τον ελεγκτή, εκτονώνετε πάντα την πίεση χρησιμοποιώντας τη βαλβίδα εκτόνωσης.

1. Πιέστε αργά τη βαλβίδα απελευθέρωσης για να απελευθερώσετε σταδιακά την πίεση (βλ. Εικ. 1). Προσοχή! Οι διαφορές στις μετρήσεις συμπίεσης μεταξύ των κυλίνδρων αποτελούν συχνά καλύτερη ένδειξη προβλημάτων του κινητήρα από τις απόλυτες τιμές συμπίεσης.
2. Λειτουργήστε τον κινητήρα μέχρι να φτάσει στην κανονική θερμοκρασία λειτουργίας.
3. Σβήστε τον κινητήρα και αποσυνδέστε όλα τα καλώδια των μπουζί, αριθμώντας τα σύμφωνα με τον κύλινδρο στον οποίο ήταν συνδεδεμένα.
4. Χαλαρώστε όλα τα μπουζί περίπου μισή στροφή, αλλά ΜΗΝ τα αφαιρέσετε.
5. Χρησιμοποιήστε έναν εύκαμπτο σωλήνα αέρα ή μια συρμάτινη βούρτσα για να αφαιρέσετε όλη τη βρωμιά και τα υπολείμματα από τα φρεάτια του μπουζί.
6. Αφαιρέστε τα μπουζί και τοποθετήστε τα σε μια καθαρή, επίπεδη επιφάνεια με τη σειρά που τα αφαιρέσατε.
7. Αφαιρέστε το φίλτρο αέρα.
8. Αποσυνδέστε το σύστημα ανάφλεξης σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή στο εγχειρίδιο κατόχου του οχήματος.
9. Επιλέξτε τον προσαρμογέα μπουζί που απαιτείται για το όχημά σας. Βιδώστε τον προσαρμογέα στον εύκαμπτο σωλήνα και, στη συνέχεια, βιδώστε τον στην εσοχή του μπουζί. Σφίξτε μόνο με το χέρι. ΜΗΝ χρησιμοποιείτε κλειδί (βλ. εικ. 2).
10. Συνδέστε το σύνδεσμο του μανόμετρου στον εύκαμπτο σωλήνα. Βεβαιωθείτε ότι ο συμπλέκτης είναι πλήρως εμπλεκόμενος.
11. Γυρίστε τον κινητήρα με τη μίζα για τουλάχιστον πέντε διαδρομές συμπίεσης ή μέχρι να σταματήσει να αυξάνεται η ένδειξη πίεσης στο μανόμετρο με το γκάζι εντελώς ανοιχτό.
12. Σημειώστε την ένδειξη συμπίεσης και, στη συνέχεια, πατήστε την πλευρική βαλβίδα απελευθέρωσης για να απελευθερώσετε την πίεση.
13. Επαναλάβετε τη δοκιμή και καταγράψτε την ένδειξη. Εκτονώστε την πίεση και αφαιρέστε τον εύκαμπτο σωλήνα και τον προσαρμογέα από το μπουζί.

14. Επαναλάβετε αυτό το βήμα για τους υπόλοιπους κυλίνδρους.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΔΟΚΙΜΩΝ

1. Ενδείξεις δείκτη συμπίεσης:

- Σε έναν κανονικό κύλινδρο, η βελόνα του μανόμετρου θα πρέπει να κινείται προς τα πάνω στην κλίμακα σε κάθε διαδρομή συμπίεσης μέχρι να φτάσει στη μέγιστη τιμή της. Όλοι οι κύλινδροι θα πρέπει να δείχνουν πιέσεις εντός των προδιαγραφών του κατασκευαστή του οχήματος και η ένδειξη δεν πρέπει να διαφέρει περισσότερο από 10% από κύλινδρο σε κύλινδρο.
- Εάν η βελόνα του μετρητή δεν κινείται προς τα πάνω στην κλίμακα ή παραμένει στην ίδια ένδειξη για αρκετές κινήσεις και στη συνέχεια αρχίζει να ανεβαίνει, το πρόβλημα μπορεί να είναι μια βαλβίδα που έχει κολλήσει.
- Εάν η ένδειξη συμπίεσης είναι σημαντικά υψηλότερη από τις προδιαγραφές του κατασκευαστή του οχήματος, το πρόβλημα μπορεί να είναι η συσσώρευση άνθρακα στον κύλινδρο. Αυτό μπορεί επίσης να υποδεικνύει ότι το έμβολο ή η κυλινδροκεφαλή έχουν τροποποιηθεί.
- Εάν η ένδειξη σε δύο γειτονικούς κυλίνδρους είναι 20 psi (ή περισσότερο) χαμηλότερη από αυτή των άλλων κυλίνδρων, το πρόβλημα μπορεί να είναι ένας ραγισμένος κύλινδρος, η κεφαλή ή η κατεστραμμένη κύρια φλάντζα. Υπό αυτές τις συνθήκες, και οι δύο κύλινδροι μπορεί να περιέχουν ψυκτικό και λάδι.
- Εάν οι μετρήσεις είναι χαμηλές ή διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των κυλίνδρων, προσθέστε ένα κουταλάκι του γλυκού λάδι SAE 30 σε κάθε κύλινδρο και ελέγξτε ξανά. Εάν οι μετρήσεις αυξηθούν σημαντικά, το πρόβλημα μπορεί να οφείλεται σε κακή εφαρμογή ή φθορά των ελατηρίων εμβόλου. Εάν οι μετρήσεις παραμείνουν περίπου οι ίδιες, το πρόβλημα μπορεί να οφείλεται στις βαλβίδες ή/και σε σχετικά εξαρτήματα. Ένα καμένο ή κατεστραμμένο έμβολο μπορεί επίσης να προκαλέσει τα ίδια αποτελέσματα.

ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΕΞΕΤΑΣΗΣ

1. Καθαρίστε, αφαιρέστε τα κενά και τοποθετήστε τα μπουζί με την ίδια σειρά που τα αφαιρέσατε ή τοποθετήστε καινούργια μπουζί.
2. Συνδέστε κάθε καλώδιο μπουζί στο κατάλληλο μπουζί πριν από την επανασυναρμολόγηση.
3. Ρυθμίστε τις πλάκες πεταλούδας στην κλειστή θέση.
ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ: Μετά τη δοκιμή, η μη επαναφορά των πλακών πεταλούδας γκαζιού στην κλειστή θέση πριν από την εκκίνηση του κινητήρα μπορεί να προκαλέσει σοβαρή ζημιά στον κινητήρα.
4. Επανασυνδέστε τα καλώδια ανάφλεξης που αποσυνδέσατε στο βήμα 4.1.8.

ΔΟΚΙΜΗ ΠΙΕΣΗΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ

1. Απελευθέρωση πίεσης από το σύστημα καυσίμου:

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Οι ακόλουθες οδηγίες είναι μόνο για καθοδήγηση. Ακολουθείτε πάντα τις διαδικασίες του κατασκευαστή για την εκτόνωση της πίεσης του συστήματος.

1. Πριν αποσυνδέσετε τις γραμμές καυσίμου για να συνδέσετε τους προσαρμογείς και το μετρητή στο σύστημα καυσίμου, εκτονώστε την πίεση του συστήματος καυσίμου για να αποτρέψετε το ψεκασμό καυσίμου.
2. Απενεργοποιήστε την ανάφλεξη, χαλαρώστε το καπάκι πλήρωσης καυσίμου για να απελευθερώσετε τυχόν πίεση στο ρεζερβουάρ και, στη συνέχεια, σφίξτε το ξανά.
3. Για να μειώσετε την πίεση καυσίμου, εμποδίστε τη λειτουργία της αντλίας καυσίμου ενώ παράλληλα επιτρέπετε τη λειτουργία των συστημάτων ψεκασμού και ανάφλεξης.
4. Αυτή η διαδικασία ενδέχεται να απαιτεί την αποσύνδεση του ρελέ αντλίας καυσίμου, της ασφάλειας ή της ηλεκτρικής τροφοδοσίας. Ορισμένα μοντέλα διαθέτουν δύο αντλίες καυσίμου, βεβαιωθείτε ότι και οι δύο είναι απενεργοποιημένες.

5. Αφού σβήσουν οι αντλίες, λειτουργήστε τον κινητήρα μέχρι να σβήσει και, στη συνέχεια, γυρίστε τον με τη μίζα 5 έως 10 φορές αφού σβήσει. Για ορισμένα συστήματα ψεκασμού καυσίμου, η αφαίρεση της ασφάλειας της αντλίας καυσίμου απενεργοποιεί τόσο την αντλία καυσίμου όσο και τα μπεκ ψεκασμού. Σε αυτήν την περίπτωση, ανατρέξτε στη διαδικασία του κατασκευαστή.

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ! ΜΗΝ υποθέτετε ότι η πίεση του συστήματος καυσίμου έχει εκτονωθεί. Κατά την αποσύνδεση, τυλίξτε τη φίσσα της γραμμής καυσίμου με ένα πανί για να απορροφήσετε τυχόν διαρροές καυσίμου.

1. Σύνδεση και χρήση:

2. Με τον κινητήρα σβηστό και την πίεση στο σύστημα καυσίμου εκτονωμένη, εγκαταστήστε τον κατάλληλο προσαρμογέα στο σύστημα καυσίμου στη θέση που θα ελεγχθεί και συνδέστε τον στο εξάρτημα γρήγορης αποσύνδεσης στον εύκαμπτο σωλήνα του μετρητή, διασφαλίζοντας ότι το κολάρο ασφάλισης είναι στη θέση του.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Χρησιμοποιήστε ένα πανί γύρω από τους συνδετήρες για να απορροφήσετε τυχόν καύσιμο.

3. Επανασυνδέστε την αντλία καυσίμου.

4. Ξεκινήστε τον κινητήρα και αφήστε τον να λειτουργήσει στο ρελαντί.

5. Διαβάστε την πίεση καυσίμου στο μανόμετρο και συγκρίνετέ την με τα δεδομένα του κατασκευαστή.

6. Σβήστε τον κινητήρα.

7. Αποσυνδέστε τον ελεγκτή και τους προσαρμογείς από τη γραμμή καυσίμου.

8. Επαναφέρετε τη γραμμή καυσίμου στην αρχική της κατάσταση, επανεκκινήστε τον κινητήρα και ελέγξτε το σύστημα για διαρροές.



G02511

Testador de pressão de compressão de óleo e combustível para motocicletas
Tradução das instruções originais

PT



Testador de pressão de compressão de óleo e combustível para motocicletas

ATENÇÃO!

Leia este manual antes de usar e guarde-o para uso futuro do dispositivo.

Fabricado para:
GEKO Limited Liability Company Sp.k.
Kietlin, ul. Spacerowa 3,
97-500 Radomsko
geko@geko.pl
www.geko.pl

PT - VERSÃO EM PORTUGUÊS

SEGURANÇA

AVISO! NÃO use este kit ou seus componentes em sistemas de injeção de diesel ou gasolina de alta pressão (acima de 145 psi/10 bar). Certifique-se de ler e entender os aspectos de segurança do manuseio do sistema de injeção de combustível e do fornecimento geral de gasolina antes de começar.

IMPORTANTE: Consulte sempre o manual de serviço ou o manual proprietário do fabricante do veículo e os dados para determinar o procedimento atual. Estas instruções são apenas para fins informativos.

AVISO! Durante o uso, todos os regulamentos de saúde e segurança ocupacional, autoridades locais e regulamentos gerais de práticas de oficina devem ser rigorosamente observados.

1. Mantenha as ferramentas em boas condições e limpas para garantir o melhor e mais seguro trabalho. **NÃO USE** o kit se estiver danificado. Inclua todas as ferramentas e peças usadas e **NÃO** as deixe dentro ou sobre o motor após o uso.
2. Certifique-se de ter lido e compreendido os aspectos de segurança relacionados ao uso do sistema de injeção de combustível e da gasolina em geral antes de começar.
3. **AVISO!** Os vapores da gasolina e os gases das baterias são explosivos.
4. **NÃO** fume nem permita chamas abertas ou faíscas na área de trabalho.
5. Um extintor de pó (classe B) deve ser mantido próximo à área de trabalho.
6. Evite riscos de incêndio tendo cuidado ao desconectar as linhas de combustível e instalar adaptadores - algum derramamento é inevitável.
7. Ao conectar ou desconectar o sistema de combustível, alivie a pressão do sistema e enrole o conector da linha de combustível com um pano para absorver qualquer vazamento de combustível. Limpe imediatamente o combustível derramado.
8. **NOTA:** Verifique constantemente se há vazamentos nas conexões do medidor e do adaptador. Se notar um vazamento, desligue a ignição ou a bomba de combustível. Se necessário, alivie a pressão do combustível e repare os vazamentos antes de continuar.
9. **NÃO** deixe o combustível pingar ou derramar em um motor quente.
10. Limpe imediatamente o combustível derramado.
11. Ao usar adaptadores, prenda a mangueira com braçadeiras para garantir conexões firmes.
12. Antes de usar, verifique se todas as arruelas de vedação e anéis de vedação do adaptador estão em boas condições.
13. **NÃO** deixe combustível permanecer nos adaptadores ou mangueiras após o uso.
14. Use proteção ocular aprovada.
15. Mantenha você, suas roupas e equipamentos de teste longe de peças móveis ou quentes do motor.
16. **NÃO** use joias nem prenda cabelos longos.
17. Antes de realizar um teste com o motor funcionando (a menos que as instruções do fabricante especifiquem o contrário), acione e aplique o freio de estacionamento, mova a alavanca de câmbio para ponto morto ou estacionamento e bloqueie as rodas motrizes.
18. Os gases de escape contêm gases venenosos mortais. A área de teste deve ser bem ventilada - ventile os gases de exaustão para fora.
19. Antes de reparar o sistema de combustível, desligue a ignição e desconecte o conector da bateria de acordo com o procedimento do fabricante.
20. Nunca desconecte a bateria enquanto o motor estiver funcionando.

ENTRADA

Um conjunto de três manômetros, equipados com conectores e adaptadores, projetados para testar compressão e pressão de combustível em motocicletas. As faixas de medição incluem: 0-300 psi para teste de compressão, 0-7 bar (0-100 psi) para pressão de combustível e 0-1 bar (0-100 kPa) para combustível de baixa pressão.

USAR



Figura 1



Figura 2

PROCEDIMENTO DE TESTE DE COMPRESSÃO

Aviso! Antes de desconectar o testador, sempre libere a pressão usando a válvula de liberação.

1. Pressione a válvula de liberação lentamente para liberar gradualmente a pressão (veja a Fig. 1).
Atenção! Diferenças nas leituras de compressão entre cilindros geralmente são uma indicação melhor de problemas no motor do que valores absolutos de compressão.
2. Ligue o motor até que ele atinja a temperatura normal de operação.
3. Desligue o motor e desconecte todos os fios das velas de ignição, numerando-os de acordo com o cilindro ao qual estavam conectados.
4. Afrouxe todas as velas de ignição cerca de meia volta, mas **NÃO** as remova.
5. Use uma mangueira de ar ou uma escova de aço para remover toda a sujeira e detritos dos poços das velas de ignição.
6. Remova as velas de ignição e coloque-as sobre uma superfície plana e limpa na ordem em que foram removidas do cilindro.
7. Remova o filtro de ar.
8. Desconecte o sistema de ignição de acordo com as recomendações do fabricante no manual do proprietário do veículo.
9. Selecione o adaptador de vela de ignição necessário para o seu veículo. Rosqueie o adaptador na mangueira e depois no recesso da vela de ignição. Aperte somente com a mão. **NÃO** use uma chave inglesa (veja fig. 2).
10. Conecte o conector do manômetro à mangueira. Certifique-se de que a embreagem esteja totalmente engatada.
11. Gire o motor por pelo menos cinco tempos de compressão ou até que a leitura de pressão no manômetro pare de subir com o acelerador totalmente aberto.
12. Observe a leitura de compressão e pressione a válvula de liberação lateral para liberar a pressão.
13. Repita o teste e registre a leitura. Alivie a pressão e remova a mangueira e o adaptador da vela de ignição.

14. Repita esta etapa para os cilindros restantes.

RESULTADOS DOS TESTES

1. Leituras do índice de compressão:

- Em um cilindro normal, a agulha do manômetro deve subir na escala em cada curso de compressão até atingir seu valor máximo. Todos os cilindros devem mostrar pressões dentro das especificações do fabricante do veículo e a leitura não deve variar mais de 10% de cilindro para cilindro.
- Se o ponteiro do medidor não subir na escala ou permanecer na mesma leitura por vários movimentos e depois começar a subir, o problema pode ser uma válvula travada.
- Se a leitura de compressão for significativamente maior que a especificação do fabricante do veículo, o problema pode ser acúmulo de carbono no cilindro. Isso também pode indicar que o pistão ou o cabeçote do cilindro foram modificados.
- Se a leitura em dois cilindros adjacentes for 20 psi (ou mais) menor que a dos outros cilindros, o problema pode ser um cilindro rachado, cabeçote ou junta principal danificada. Nessas condições, ambos os cilindros podem conter líquido de arrefecimento e óleo.
- Se as leituras estiverem baixas ou variarem significativamente entre os cilindros, adicione uma colher de chá de óleo SAE 30 a cada cilindro e verifique novamente. Se as leituras aumentarem significativamente, o problema pode ser anéis de pistão mal assentados ou desgastados. Se as leituras permanecerem aproximadamente as mesmas, o problema pode estar nas válvulas e/ou componentes relacionados. Um pistão queimado ou danificado também pode causar os mesmos efeitos.

CONCLUSÃO DO TESTE

1. Limpe, ajuste a folga e instale as velas de ignição na mesma ordem em que foram removidas ou instale novas velas de ignição.
2. Conecte cada fio de vela de ignição ao plugue apropriado antes da remontagem.
3. Coloque as placas do acelerador na posição fechada.
IMPORTANTE: Após o teste, não retornar as placas do acelerador para a posição fechada antes de dar partida no motor pode resultar em sérios danos ao motor.
4. Reconecte os fios de ignição desconectados na etapa 4.1.8.

TESTE DE PRESSÃO DE COMBUSTÍVEL

1. Liberação de pressão do sistema de combustível:

OBSERVAÇÃO: As instruções a seguir são apenas para orientação. Siga sempre os procedimentos do fabricante para aliviar a pressão do sistema.

1. Antes de desconectar as linhas de combustível para conectar os adaptadores e o medidor ao sistema de combustível, alivie a pressão do sistema de combustível para evitar que o combustível vaze.
2. Desligue a ignição, afrouxe a tampa do bocal de abastecimento de combustível para liberar qualquer pressão no tanque e aperte novamente.
3. Para reduzir a pressão do combustível, impeça a bomba de combustível de funcionar enquanto permite que os sistemas de injeção e ignição funcionem.
4. Este procedimento pode exigir a desconexão do relé da bomba de combustível, do fusível ou da energia elétrica. Alguns modelos têm duas bombas de combustível, certifique-se de que ambas estejam desligadas.

5. Após as bombas desligarem, ligue o motor até que ele pare, depois gire-o de 5 a 10 vezes depois que ele parar. Em alguns sistemas de injeção de combustível, a remoção do fusível da bomba de combustível desativa tanto a bomba de combustível quanto os injetores. Neste caso, consulte o procedimento do fabricante.

AVISO! NÃO presuma que a pressão do sistema de combustível foi liberada. Ao desconectar, enrole o conector da linha de combustível com um pano para absorver qualquer vazamento de combustível.

1. Conexão e uso:

2. Com o motor desligado e a pressão do sistema de combustível aliviada, instale o adaptador apropriado no sistema de combustível no local a ser testado e conecte-o ao encaixe de desconexão rápida na mangueira do manômetro, certificando-se de que o colar de travamento esteja no lugar.

OBSERVAÇÃO: Use um pano ao redor dos conectores para absorver qualquer combustível.

3. Reconecte a bomba de combustível.

4. Ligue o motor e deixe-o em marcha lenta.

5. Leia a pressão do combustível no medidor e compare com os dados do fabricante.

6. Desligue o motor.

7. Desconecte o testador e os adaptadores da linha de combustível.

8. Restaure a linha de combustível à sua condição original, reinicie o motor e verifique se há vazamentos no sistema.