

KOMPRESSIONSPROVARE, BENSIN

SPECIFIKATIONER

- 1 x Manometer (0–300 psi)
- 1 x Högtrycksslang, gummi
- 1 x Högtrycksslang, stål
- 1 x Rakt tryckrör, stål
- 1 x Adapter M18 x 1,5
- 1 x Adapter M16 x 1,5
- 1 x Adapter M14 x 1,25
- 1 x Adapter M12 x 1,25
- 1 x Adapter M10 x 1,0

FÖRBEREDELSE

1. Kör motorn så att den kommer upp i arbetstemperatur.
2. Stäng av motorn. Lossa tändstiftet och anslutande kablar.
3. Välj en passande adapter och slang. Anslut dem till cylindern.

PROVNING

1. Anslut manometerns snabbkoppling till antingen högtrycksslangen av gummi eller den av stål, eller till det raka tryckröret. Skruva in slangen/röret i tändstiftshålet.
2. Kör startmotorn åtminstone 4 arbetstakter, eller tills trycket i manometern är jämnt.
3. Ta bort kompressionsprovaren och återställ manometern till noll. Skruva i tändstiftet och kablarna när provningen är klar.

RESULTATANALYS

1. En normal cylinder ska fungera så att trycket blir högre efter varje arbetstakt och därefter öka till maximalt tryck. Trycket i varje cylinder i samma motor ska följa standardvärdet från tillverkaren.
2. Om trycket förblir på samma nivå eller inte ökar förrän efter fler än 4 arbetstakter, är ventilerna troligtvis slitna.
3. Om trycket i två cylindrar intill varandra inte är mer än 20 psi, eller lägre än i de övriga cylindrarna, är topplockspackningen troligtvis skadad.
4. Om trycket i cylindern är mycket högre än standardvärdet från tillverkaren, beror det troligtvis på sotbildning i förbränningsrummet.
5. Om trycket är lågt, eller om det är stor skillnad mellan trycket i de olika cylindrarna, kan du hålla i en tesked motorolja SAE30 i varje cylinder och därefter göra provningen igen. Om trycket har ökat väsentligt efter denna provning är problemet troligtvis att kolringarna eller cylinderloppen är utslitna. Om trycket inte ändrades speciellt mycket är orsaken troligtvis att ventilerna är slitna och läcker.



VARNING!

Kompressionsprovaren ska endast användas på bensinmotorer.

KOMPRESJONSTESTER, BENSIN

SPESIFIKASJONER

- 1 x Manometer (0–300 psi)
- 1 x Høytrykkslange, gummi
- 1 x Høytrykkslange, stål
- 1 x Rett trykkrør, stål
- 1 x Adapter M18 x 1,5
- 1 x Adapter M16 x 1,5
- 1 x Adapter M14 x 1,25
- 1 x Adapter M12 x 1,25
- 1 x Adapter M10 x 1,0

FORBEREDELSE

1. Kjør motoren slik at den kommer opp i arbeidstemperatur.
2. Slå av motoren. Løsne tennpluggen og tilkoblen kabler.
3. Velg en passende adapter og slange. Koble dem til sylindren.

TESTING

1. Koble manometerets hurtigkobling til enten høytrykkslangen av gummi eller den av stål, eller til det rette trykkrøret. Skru slangen/røret inn i tennplugghullet.
2. Kjør startmotoren minst 4 arbeidstakter, eller til trykket i manometeret er jevnt.
3. Fjern kompresjonstesteren og tilbakestill manometeret til null. Skru i tennpluggen og kablene når testingen er ferdig.

RESULTATANALYSE

1. En normal sylinder skal fungere slik at trykket blir høyere etter hver arbeidstakt og deretter øke til maksimalt trykk. Trykket i hver sylinder i samme motor skal følge standardverdien fra produsenten.
2. Om trykket forblir på samme nivå eller ikke øker før etter flere enn 4 arbeidstakter, er ventilene trolig slitt.
3. Om trykket i to sylindere inntil hverandre ikke er mer enn 20 psi, eller lavere enn i de øvrige sylindrene, er topplokkpakningen trolig skadet.
4. Om trykket i sylindren er mye høyere enn standardverdien fra produsenten, skyldes det trolig sotdannelse i forbrenningsrommet.
5. Om trykket er lavt, eller om det er stor forskjell mellom trykket i de forskjellige sylindrene, kan du helle en teskje motorolje SAE30 i hver sylinder og deretter foreta testen igjen. Om trykket har økt vesentlig etter denne testen, er problemet trolig at stempelringene eller sylinderløpene er utslitt. Om trykket ikke ble endret spesielt mye, er årsaken trolig at ventilene er slitte og lekket.



ADVARSEL!

Kompresjonstesteren skal kun brukes på bensinmotorer.

PURISTUSPAINEMITTARI BENSIINIMOOTTOREILLE

TEKNISET TIEDOT

- 1 x Painemittari (0–300 psi)
- 1 x Korkeapaineletku kumia
- 1 x Korkeapaineletku terästä
- 1 x Suora paineputki terästä
- 1 x Sovitin M18 x 1,5
- 1 x Sovitin M16 x 1,5
- 1 x Sovitin M14 x 1,25
- 1 x Sovitin M12 x 1,25
- 1 x Sovitin M10 x 1,0

VALMISTELUT

1. Anna moottorin käydä, kunnes se on lämmennyt normaaliin ajolämpötilaan.
2. Sammuta moottori. Irrota sytytystulppa ja johdot.
3. Valitse sopiva sovitin ja letku. Yhdistä ne sylinteriin.

TESTAAMINEN

1. Yhdistä painemittarin pikaliitântä kumiseen tai teräksiseen korkeapaineletkuun tai suoraan paineputkeen. Yhdistä letku tai putki sytytystulpan reikään.
2. Pyöritä moottoria käynnistysmoottorin avulla ainakin 4 työtahdin verran tai kunnes painemittarin lukema on tasainen.
3. Irrota puristuspainemittari ja nollaa painemittari. Kiinnitä sytytystulppa ja kaapelit mittaamisen jälkeen.

TULOSTEN ANALYSOINTI

1. Normaali sylinteri toimii siten, että paine nousee työtahdilla suurimmilleen. Moottorin kaikkien sylinterien paineen on vastattava valmistajan vakioarvoa.
2. Jos paine ei pysy samalla tasolla tai se ei nouse yli 4 työtahdin jälkeen, venttiilit ovat todennäköisesti kuluneet.
3. Jos kahden vierekkäisen sylinterin paine ei ylitä 20 psi tai jos niiden paine jää alhaisemmaksi kuin muiden sylinterien, kannen tiiviste on todennäköisesti vaurioitunut.
4. Jos sylinterissä vallitsee paljon valmistajan vakioarvoa korkeampi paine, polttokammioon on todennäköisesti kertynyt nokea.
5. Jos paine on alhainen tai sylinterien paineiden välillä on suuria eroja, kaada teelusikallinen SAE30-moottoriöljyä kaikkiin sylintereihin ja mittaa paine uudelleen. Jos paine lisääntyy nyt huomattavasti, männän renkaat tai sylinteri on todennäköisesti kulunut. Jos paine ei muutu kosin paljoa, venttiilit todennäköisesti vuotavat kulumisen vuoksi.



VAROITUS!

Painemittarilla saa mitata vain bensiinimoottoreita.

KOMPRESSIONSTESTER, BENZIN

SPECIFIKATIONER

- 1 x Manometer (0–300 psi)
- 1 x Høtryksslange, gummi
- 1 x Højtryksslange, stål
- 1 x Lige trykrør, stål
- 1 x Adapter M18 x 1,5
- 1 x Adapter M16 x 1,5
- 1 x Adapter M14 x 1,25
- 1 x Adapter M12 x 1,25
- 1 x Adapter M10 x 1,0

FORBEREDELSE

1. Lad motoren køre, så den opnår arbejds-temperatur.
2. Sluk motoren. Fjern tændrøret og tilsluttede kabler.
3. Vælg en passende adapter og slange. Slut den til cylinderen.

TEST

1. Slut manometerets lynkobling til enten højtryksslangen af gummi eller den af stål eller til det lige trykrør. Skru slangen/røret ind i tændrørshullet.
2. Lad startmotoren køre mindst 4 arbejds-gange, eller indtil trykket i manometeret er stabilt.
3. Fjern kompressortesteren og nulstil manometeret. Skru tændrøret i og sæt kablerne på, når testen er færdig.

RESULTATANALYSE

1. En normal cylinder skal fungere, så tryk-
ket bliver højere efter hver arbejdstakt for
derefter at øges til maksimalt tryk. Trykket
i hver cylinder i samme motor skal følge
producentens standardværdi.
2. Hvis trykket forbliver på samme niveau eller
ikke øges, før der er kørt 4 arbejdstakter, er
ventilerne sandsynligvis slidte.
3. Hvis trykket i to cylindre ved siden af hi-
nanden ikke er mere end 20 psi eller lavere
end i de øvrige cylindre, er toppakningen
sandsynligvis beskadiget.
4. Hvis trykket i cylinderen er meget højere
end producentens standardværdi, skyldes
det sandsynligvis soddannelse i forbræn-
dingskammeret.
5. Hvis trykket er lavt, eller hvis der er stor
forskel på trykket i de forskellige cylindre,
kan du hælde en teskefuld motorolie SAE30
i hver cylinder og derefter gentage testen.
Hvis trykket øges væsentligt efter denne
test, er problemet sandsynligvis det, at
stempelringene eller cylindervæggen er
slidt. Hvis trykket ikke ændres specielt me-
get, skyldes det sandsynligvis at ventilerne
er slidte og lækker.



ADVARSEL!

Kompressionstesteren må kun anvendes til benzinmotorer.