

item number:
YT-7300

item number:
YT-7301

item number:
YT-7302



- Ⓒ MĚŘÍCÍ PŘÍSTROJ KOMPRESNÍHO TLAKU
- Ⓒ COMPRESSION TESTER
- Ⓒ ИЗМЕРИТЕЛЬ ДАВЛЕНИЯ СЖАТИЯ
- Ⓒ APARAT DE MASURA PRESIUNII DE COMPRIMARE

Ⓒ

Vhodné pro všechny typy svíček.

Upozornění! Nedotýkejte se horkých výfukových trubek, chladičů ani jiných horkých částí motoru, předejdete popálení rukou od horkého předmětu a možného poškození částí motoru.

POSTUP ZKOUŠKY

Nechte motor běžet přibližně 15 minut, dokud nedosáhne normální provozní teploty. Motor vypněte. Odpojte všechny vodiče vedoucí k zapalovacím svíčkám (jeden po druhém) a označte jejich připojovací body pro pozdější správné připojení. Uvolněte všechny zapalovací svíčky o 1 otáčku a poté pomocí vzduchové hadice nebo hustiče pneumatik vyfoukněte nečistoty kolem zapalovacích svíček a těsnění. Umístěte je na čistý rovný povrch v pořadí, v jakém byly odstraněny. Díky tomu můžete porovnat případné problémy s kompresí se stavem zapalovací svíčky válce.

Vyjměte vzduchový filtr a zajistěte jej v otevřené poloze na maximum škrtky klapky karburátoru. Vyjměte kabel vysokého napětí z rozdělovače. Odpojte zapalovací systém, odpojte modul elektronického zapalování, nebo odstraňte svorku baterie z víka rozdělovače. (U modelů Ford V-8 a V-6 odpojte kabel baterie od víka rozdělovače.) Zavedte adaptér pro zapalovací svíčky do otvoru zapalovací svíčky. Dotahujte pouze ručně! Motor protočte startérem nejméně na 4 kompresní zdvihy, nebo dokud tlak na stupnici nepřestane stoupat. Zaznamenejte tlak a opakujte operaci na všech ostatních válcích.

VÝSLEDKY TESTU

U dobrého válce by se měřicí jehla měla pohybovat nahoru s každým zdvihem, dokud nedosáhne svého vrcholu. Veškerý výkon válce musí odpovídat specifikacím výrobce motoru a nesmí se mezi válci lišit o více než 10%.

Pokud se měřicí jehla nepohybuje normálně nahoru, nebo pokud zůstane ve stejné poloze po několik úderů a poté se začne pohybovat nahoru, válec má zablokovaný ventil.

Pokud je údaj tlaku stlačen mnohem vyšší než specifikace výrobce motoru, znamená to, že se ve válci nahromadilo značné množství uhlíkových usazenin. Tento problém může někdy pomoci použití svíčky s vyšším teplotním rozsahem.

Pokud se hodnota na dvou sousedních válcích liší o 20 psi nebo více, je vinou poškozené těsnění hlavy válců (také může být ve válcích voda a/nebo olej).

Pokud jsou výsledky zkoušek mezi válci nízké nebo nerovnoměrné, nalijte do každého otvoru lžičku oleje SAE 30 a zkoušku opakujte. Pokud se výsledky výrazně zvýší, je to kvůli špatně usazeným nebo opotřebovaným kroužkům. Pokud výsledky testu zůstanou na podobné úrovni, je problém způsoben vadnými ventily.

Připojte zpět všechny kabely zapalovacích svíček ve správném pořadí. Před opětovným spuštěním motoru připojte napájecí vodič k rozdělovači a obnovte škrtky klapky karburátoru na původní nastavení.

Ⓒ

Fits to all kinds of spark plugs

Warning! Do not touch the hot exhaust manifold, radiator, or other hot parts of the engine, while not lethal, an involuntary jerk of the hands may cause you injury.

TESTING PROCEDURE

Run the engine for about 15 minutes until it reaches normal operating temperature.

Stop engine. Disconnect all spark plug wires one at a time and label for proper reconnection.

Loosen all spark plugs about one turn, then use an air hose or tire pump to blow all the dirt out of the spark plugs and gaskets. Place them on a clean, flat surface in the order in which they were removed. This will help to correlate any compression problems with the conditions of the plug from the particular cylinder involved.

Remove the air filter and block open the carburetor throttle plates to maximum. Remove the high tension lead from the center of the distributor and ground it. To disable electronic ignition system, disconnect the electronic ignition module or remove the primary battery terminal from the distributor cap. On Ford V-8 and V-6, disconnect the primary lead from the distributor cap.

Screw the spark plug adaptor hose into the spark plug hole. Hand tighten only - DO NOT USE A WRENCH!

Now crank the engine for at least 4 compression strokes or until pressure stops rising on the tester.

Record the compression reading and repeat the test on all remaining cylinders.

TEST RESULTS

On a normal cylinder, the needle should advance on each stroke until it reaches a peak. All cylinders should test within the engine manufacturers specifications and reading should not vary more than 10% from cylinder to cylinder.

If the needle fails to advance normally or if it remains the same for several strokes and then starts to climb, the cylinder has a sticky valve.

If the compression reading is considerably higher above the manufacturers specification, it is indicative of carbon build-up in the cylinder. Use of spark plug with higher heat range can sometimes correct this fault.

If a reading on two adjacent cylinders is 20 psi or more lower than other cylinders, a defective head gasket is indicated. Water and or oil may be seen in the two cylinders.

If readings are low or uneven between cylinders, pour a teaspoon of SAE 30 oil into each cylinder and retest. If the readings increase considerably, the fault is poorly seated or worn rings. If the readings remain about the same, the valves are at fault.

Reconnect all spark plug wires in proper order. Reconnect the secondary coil wire to the distributor and return the carburetor throttle valve to the original setting, before starting the engine.