

AC 0114BL

COMPRESSIOMETRE ESSENCE PETROL COMPRESSION GAUGE



ATTENTION

Avant de retourner ce produit pour quelque raison qu'il soit (problème d'installation, consignes d'utilisation, panne, problème de fabrication...), merci de nous contacter.

Contact :

Vous pouvez nous joindre par mail à sav@clas.com ou bien au 04 79 72 92 80 ou encore vous rendre directement sur notre site clas.com

Si vous avez changé d'avis concernant votre achat, veuillez retourner ce produit avant d'essayer de l'installer.

WARNING

Before returning this product for any reason (installation problem, instructions for use, breakdown, manufacturing problem...), please contact us.

Contact :

You can reach us by mail sav@clas.com or by phone +33(0)4 79 72 69 18 or go directly to our website clas.com

If you have changed your mind regarding your purchase, please return this product before you attempt to install it.

TRAVAIL PRÉPARATOIRE

Faire tourner le moteur jusqu'à ce qu'il atteigne la température de fonctionnement.
Arrêter le moteur, desserrer toutes les bougies d'un tour et utiliser une souffleuse d'air pour éliminer toutes traces de saletés des puits de bougie. Retirer toutes les bougies et les joints. Ouvrir complètement le papillon des gaz du carburateur.
Raccorder à la terre la bobine haute tension et mettre le contact.

TEST DE COMPRESSION

Insérer (en serrant à la main et pas avec une clé) ou maintenir le compressiomètre sur le trou de la bougie.
Faire tourner le moteur jusqu'à ce que la pression reste indiquée sur le manomètre reste stable. Généralement, 3 ou 4 rotations sont suffisantes. Procéder à l'essai et noter la pression.
Retirer le compressiomètre du trou de la bougie et passez au cylindre suivant. Noter le relevé de pression de chaque cylindre.

CARACTÉRISTIQUES

Les caractéristiques actuelles en livres ne sont pas importantes. Il est important que tous les cylindres aient environ les mêmes pressions de compression.
Sur les moteurs à fort taux de compression (à partir de 150 livres), la pression ne doit pas varier de plus de 15 livres entre le cylindre en position la plus élevée et le cylindre en position la plus basse.
Sur les moteurs à faible taux de compression (en dessous de 150 livres), la pression ne doit pas varier de plus de 10 livres entre le cylindre en position la plus élevée et le cylindre en position la plus basse.
Les relevés de compression sont déséquilibrés lorsqu'un ou deux cylindres sont en position considérablement plus élevée ou plus basse que les autres.

CAUSES DE DÉSÉQUILIBRE

- La faible compression d'un cylindre est causée par une fuite.
- La compression des cylindres entre le joint de culasse sera plus basse sur les deux cylindres adjacents et de l'eau peut apparaître dans les cylindres ou le carter de vilebrequin.
- Les soupapes ne sont pas correctement installées.
- Les bagues de piston sont usées. Versez une cuillère à café d'huile dans le trou de la bougie pour que les bagues soient hermétiques. Répétez le test. Si le relevé de compression augmente, les bagues sont opérationnelles. L'absence d'augmentation indique une soupape défectueuse.
- Une compression élevée du cylindre est causée par l'accumulation de carbone dans ce cylindre.
- Les relevés de compression élevée dans tous les cylindres sont causés par une plus forte accumulation de carbone dans tous les cylindres. Ceci peut entraîner l'émission d'un son «ping-ping» difficile à éliminer.

PRELIMINARY WORK

Run engine until operating temperature is reached.

Stop engine, loosen all spark plugs about one turn and with air hose blow the dirt out of the spark plug wells. Remove all spark plugs and gaskets. Set the carburetor throttle valve wide open.

Ground the high-tension coil wire and turn the ignition switch on.

COMPRESSION TEST

Thread (finger tight do not use a wrench) or hold the compression lester to the spark plug hole. Crank the engine until no increase in pressure is noted on gauge, usually 3 or 4 revolutions is sufficient. Take a testing and write down the pressure.

Remove the compression tester from the spark plug hole and proceed to the next cylinder. Record each cylinder's reading.

SPECIFICATIONS

The actual specification in pounds is not important. It is important that all cylinder have approximately the same compression pressures.

On high compression engines (150 pounds and higher) the pressure should not vary more than 15 pounds from the highest to the lowest cylinder.

On low compression engines (under 150 pounds) the pressure should not vary more than 10 pounds from the highest to lowest cylinder.

Compression readings are unbalanced when one or two cylinders are considerably higher or lower than the others.

CAUSES OF UNBALANCE

- Low cylinder compression is caused from leakage through.
- Head gasket between cylinders compression will be low in two adjacent cylinders and water may appear in cylinders or crankcase.
- Valves that are not seating properly.
- Piston rings are worn. Pour a teaspoon of oil into the spark plug hole to seal the rings. Repeat test. If compression reading increases, the rings are back, no increase indicates a bad valve.
- High cylinder compression is caused by accumulation of carbon in that cylinder.
- High compression readings in all cylinders are caused by an even accumulation of carbon in all cylinders. This may cause "ping ping" that is difficult to eliminate.



CLAS Equipements

ZA de la CROUZA
73800 CHIGNIN
FRANCE

Tél. +33 (0)4 79 72 62 22
Fax. +33 (0)4 79 72 52 86

AC 0114BL

COMPRESSIOMETRE ESSENCE
PETROL COMPRESSION GAUGE

Si vous avez besoin de composants ou de pièces, contactez le revendeur
En cas de problème veuillez contacter le technicien de votre distributeur agréé

If you need components or parts, please contact the reseller.
In case of problems, please contact your authorized technician.