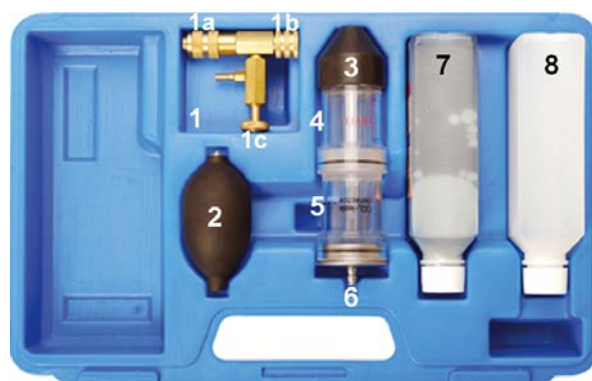


Testeur de fuites de dioxyde de carbone de moteur

COMPOSANTS

- 1 Unité de raccordement pour adaptateur spécifique
- 1a Raccord d'adaptateur
- 1b Raccord pour partie inférieure du boîtier
- 1c Clapet de purge
- 2 poire à pipeter
- 3 Cône caoutchouc universel
- 4 Partie inférieure du boîtier
- 5 Partie supérieure du boîtier
- 6 Raccord de la poire à pipeter
- 7 Liquide de test
- 8 Conteneur vide



UTILISATION PRÉVUE

Le testeur d'étanchéité de la culasse est conçu pour contrôler les joints de culasse. L'agent de contraste réagissant au CO₂ permet de diagnostiquer rapidement et sans grand effort un défaut du joint de culasse dans la zone de transition du canal de liquide de refroidissement vers la chambre de combustion.

MODE DE FONCTIONNEMENT

Le liquide bleu dans le testeur prend une couleur jaune en raison des gaz de combustion présents dans le système de refroidissement. Normalement, le liquide bleu du testeur se décolore d'abord dans la partie inférieure du boîtier. Une comparaison avec le liquide dans la partie supérieure du boîtier met en évidence même les décolorations les plus faibles. Les deux parties du boîtier fonctionnent en même temps comme filtre. Une aspiration non intentionnée de l'eau de refroidissement compromet seulement la sensibilité du liquide dans la partie inférieure du boîtier, tandis qu'une fuite du joint de culasse est indiquée dans la partie supérieure du boîtier. Le liquide peut être coloré en bleu par différents gaz. En ce faisant, ces gaz sont absorbés dans la partie inférieure du boîtier, et le liquide de test est décoloré e jaune par les gaz de combustion dans la partie supérieure du boîtier.

CONSIGNES DE SÉCURITÉ

- N'utilisez l'outil qu'aux fins prévues.
- Durant le contrôle, le moteur et le liquide de refroidissement se réchauffent fortement. Risque de brûlures ! Conservez une distance suffisante des composants du moteur et du système de refroidissement.
- Le système de refroidissement est sous pression quand le moteur est chaud. Prudence à l'ouverture du système du refroidisseur !
- Soyez prudent lorsque vous allez exécuter des travaux sur des moteurs en fonctionnement. Les vêtements mal ajustés, outils et autres objets peuvent être happés par les composants en rotation et provoquer de graves blessures.
- Maintenez à l'écart les enfants et toutes les autres personnes non autorisées de la zone de travail.
- Ne permettez jamais que des enfants jouent avec l'outil ou avec son emballage.
- Retirez la clé de contact avant d'entamer la réparation, vous évitez ainsi de démarrer le moteur par inadvertance et, en conséquence, des dommages du moteur.
- Cette notice d'utilisation sert d'information courte et ne remplace en aucun cas un manuel d'atelier. Veuillez toujours utiliser la littérature professionnelle spécifique du véhicule pour déterminer des données techniques comme les valeurs du moment de couple, les informations de démontage/montage, etc.

LIQUIDE DE TEST

1. Le liquide doit être contrôlé après chaque test. Tenez l'appareil devant la bouche et exhalez lentement en actionnant la poire à pipeter. La teneur en CO₂ de l'air exhalé suffit pour provoquer une réaction du liquide de test.
2. Il est possible d'utiliser le liquide de test à plusieurs reprises. Pour le faire, actionnez la poire à pipeter plusieurs fois consécutivement pour que le liquide adopte une couleur bleu-vert.
3. Protégez le liquide de test des pollutions. Les acides et savons, etc. provoquent une décoloration du liquide.
4. Le liquide de test est exempt d'acides et de lessives, il est inoffensif et peut provoquer des décolorations au contact avec les vêtements.
5. Une coloration verte due au stockage est normale et n'entrave en aucun cas la sensibilité.

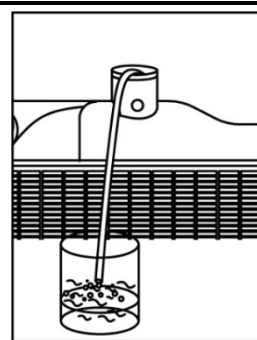
MAINTENANCE

- Si du liquide de refroidissement a été aspiré par inadvertance, vous pouvez nettoyer le testeur avec un agent de rinçage et abondamment d'eau fraîche.
- Séchez le testeur avant d'ajouter du liquide de test frais.
- N'utilisez pas de lessives, savons ou dissolvants pour le nettoyage.

UTILISATION

1 Préparation

Vidanger le liquide de refroidissement jusqu'à 3 à 4 cm en dessous de l'orifice de remplissage, afin d'éviter que le liquide de refroidissement soit aspiré plus tard lors du test. Veillez à ce que le coussin d'air ne soit pas trop grand afin de pouvoir détecter également des quantités minimales de gaz de combustion. Libérez prudemment au moyen d'air comprimé le coussin d'air sur le niveau du liquide de refroidissement des éventuels restes de gaz encore présents. De petites quantités de gaz de combustion s'accumulent après un certain temps dans le coussin d'air. Ne pas souffler avec la bouche, le CO² provoque une décoloration et fournit donc un mauvais résultat. Refermez le système de refroidissement.



2 Ajouter du liquide de test

Ajoutez du liquide de test jusqu'à la marque dans les chambres supérieure et inférieure.

3 Transformation pour un test avec un adaptateur spécifique du véhicule

Extrayez le cône caoutchouc pour le démonter.

Installez le raccord de l'adaptateur spécifique du véhicule.

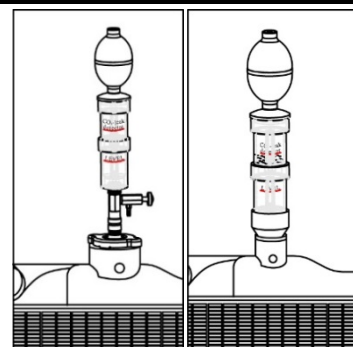
Sécurisez le raccord enfiché au moyen de la douille filetée supérieure cannelée.



4 Test avec sous sans adaptateur spécifique du véhicule

Après une course d'essai brève, insérez le testeur dans la goulotte et actionnez l'accélérateur plusieurs fois brusquement pour obtenir une pression de combustion maximale. Actionnez la poire à pipeter à plusieurs reprises (env. 10 à 15 fois). Un test avec un adaptateur spécifique du véhicule sera plus précis, car une étanchéité à 100 % vers l'air extérieur est garantie.

Prudence : Le système de refroidissement est sous pression quand le moteur est chaud.



5 Test sans poire à pipeter

Le procédé est le même que celui décrit plus haut, mais sans actionnement de la poire à pipeter. Le coussin d'air est poussé à travers le testeur par le système de refroidissement.

6 Évaluation

- Si le liquide de test se décolore après le test, cela indique une fuite. Celle-ci peut être due à une fissure dans la culasse, à un joint de culasse défectueux, etc.
- Sans décoloration, il n'y a pas de fuite entre la chambre de combustion et le système de refroidissement.

Exécutez après chaque test les points 1 à 3 sous « Liquide de test ».

