

Mode d'emploi

Testeur à vide pour pompes à essence

51986

XPO the **tool**
experts



Illustration similaire, peut varier selon le modèle

Veuillez lire et respecter le mode d'emploi et les consignes de sécurité avant la mise en service.

Sous réserve de modifications techniques !

En raison du développement constant, les illustrations, les étapes de fonctionnement ainsi que les données techniques peuvent varier légèrement.



Les informations contenues dans ce document sont susceptibles d'être modifiées sans préavis. Aucune partie de ce document ne peut être copiée ou reproduite sous une autre forme sans autorisation écrite préalable. Tous droits réservés.

La société WilTec Wildanger Technik GmbH décline toute responsabilité en cas d'erreurs dans ce manuel d'utilisation ou dans les schémas de raccordement.

Bien que WilTec Wildanger Technik GmbH ait tout mis en œuvre pour que ce manuel d'utilisation soit complet, précis et à jour, une marge d'erreur peut néanmoins subsister.

Si vous trouviez une erreur ou si vous désiriez nous communiquer des suggestions quant aux améliorations à apporter, n'hésitez pas à nous contacter. Vos messages seront les bienvenus !

Pour tout renseignement, écrivez-nous à l'adresse électronique suivante :

service@wiltec.info

Ou bien utilisez le formulaire de contact qui figure dans le lien suivant :

<https://www.wiltec.de/contacts/>

La version actuelle de ce manuel d'utilisation est disponible dans plusieurs langues dans notre boutique en ligne. Cliquez sur le lien ci-dessous :

<https://www.wiltec.de/docsearch>

Pour un envoi par voie postale de vos réclamations, notre service après-vente se tient à votre disposition à l'adresse suivante :

WilTec Wildanger Technik GmbH
Königsbenden 12
52249 Eschweiler

Pour le retour de votre marchandise en vue d'un échange, d'une réparation ou autre, veuillez utiliser également l'adresse suivante. **Attention !** Ne renvoyez jamais la marchandise sans l'accord préalable de notre SAV. Autrement, l'envoi sera refusé à la réception.

Retourenabteilung
WilTec Wildanger Technik GmbH
Königsbenden 28
52249 Eschweiler

À votre écoute et joignable via :

E-mail : **service@wiltec.info**
Tél : +49 2403 977977-4 (équipe francophone)
Fax : +49 2403 55592-15

Introduction

Merci d'avoir opté pour ce produit de qualité. Afin de réduire tout risque de blessure, nous vous prions de toujours prendre quelques mesures de sécurité de base lors de l'utilisation de cet article. Veuillez lire attentivement ce manuel et vous assurer de l'avoir bien compris. Conservez ce mode d'emploi dans un lieu sûr.

Consignes de sécurité spécifiques

- Avant d'effectuer le test du système de carburant, desserrez le bouchon de réservoir et réduisez la pression de la pompe à essence.
- Vérifiez également tous les raccords pour savoir s'ils sont bien étanches pour éviter toute fuite.
- Ne remplacez pas les raccords le moteur étant en marche.
- L'essence est hautement inflammable. Ne faites pas le test à proximité de flammes nues ou de sources électriques d'étincelles. Ne fumez pas lorsque vous effectuez le test.
- Assurez-vous que l'essence n'entre pas en contact avec les conduites chaudes ou d'autres composants du moteur.
- Ne déplacez pas le véhicule pendant le test.
- Au cas où vous auriez besoin d'un éclairage portable, utilisez uniquement un luminaire tubulaire antidéflagrant.
- Avant d'effectuer le test, lisez et respectez les instructions du manuel d'entretien du fabricant du véhicule.
- Après avoir effectué le test, coupez le moteur et relâchez la pression du système avant de retirer les composants du testeur. Disposez des chiffons absorbants autour des raccords avant de déconnecter l'outil. Essayez toute trace de carburant renversé et mettez les chiffons dans un conteneur incombustible.
- Enlevez toute trace de carburant du testeur avant de le stocker.

Avertissement ! Les consignes de sécurité et les instructions de ce mode d'emploi ne peuvent pas couvrir toutes les conditions et situations qui peuvent se passer durant l'utilisation du testeur. Utilisez donc toujours l'appareil avec précaution et prudence.





AG = filetage mâle ; IG = filet femelle

Données techniques

Pression de la pompe à carburant (bar)	env. 0,7 (10 psi)
Vide de moteur max. (\"Hg)	28
Longueur du flexible (cm)	env. 60

Opération

Avertissement ! Pour une intervention dans le cas d'un incendie, gardez un extincteur à poudre (classe B) à portée de main avant de connecter l'outil et de passer au test.

Préparation du véhicule pour le test

- Stationnez le véhicule dans un endroit bien ventilé. Si le véhicule se trouve dans un garage, stationnez-le de manière à ce que le tuyau d'échappement soit dirigé vers l'entrée du garage. Laissez la porte du garage toujours ouverte.
- Réglez la boîte de vitesse sur « stationner »/« neutre » et serrez le frein à main du véhicule.

Test de pression de la pompe à carburant

Les composants de ce kit de testeur vous permettent de contrôler la pression de l'alimentation de carburant. Les raccords du manomètre à vide/de pression se branchent directement sur la pompe.

1. Relâchez la pression qui est encore dans la conduite de carburant du véhicule. Les instructions relatives au relâchement de pression de la conduite de carburant, aux procédés de test et aux points de connexion ainsi qu'aux valeurs normales de la pression de la pompe à carburant se trouvent dans le manuel d'entretien du fabricant du véhicule.
2. Déconnectez la ligne de sortie de carburant au niveau de la pompe.
3. Servez-vous des divers adaptateurs et du flexible en caoutchouc fournis pour raccorder directement le manomètre à vide/de pression sur la pompe à carburant.
À l'aide d'une petite quantité de masse de garniture ou de ruban isolant pour filetages de tuyaux (non fournis), étanchéifiez les filetages de raccordement pour éviter toute fuite. Serrez-les à l'aide d'une clé de serrage (non fournie).

Avertissement ! Assurez-vous que tous les raccords sont étanches pour éviter toute fuite de carburant.



4. Démarrez le moteur, laissez-le marcher à vide et vérifiez immédiatement si du carburant sort. Au cas où du carburant sortirait, coupez le moteur et réparez les fuites.
5. Lisez la valeur affichée du manomètre à vide/de pression pour déterminer la bonne pression.
6. Coupez le moteur. La valeur devrait se maintenir pendant une ou deux minutes avant de redescendre à zéro.
7. Disposez un chiffon autour du point de connexion du tuyau avant de relâcher la pression de la conduite de carburant. Ensuite, retirez les composants du testeur.
8. Reconnectez la conduite de carburant du véhicule sur la pompe.
9. Essuyez toute trace de carburant renversé. Mettez les chiffons imbibés de carburant dans un conteneur incombustible.
10. Démarrez le moteur et vérifiez immédiatement son étanchéité. Au cas où du carburant sortirait, coupez le moteur et réparez les fuites.
11. Nettoyez et placez les composants du testeur dans le coffret.

Test à vide de la pompe à carburant

1. Coupez le moteur, déconnectez la conduite d'entrée de la pompe à carburant provenant du réservoir de carburant. Tenez une serviette à portée de main pour pouvoir essuyer tout carburant renversé.
2. Connectez le manomètre à vide/de pression sur le raccord d'entrée de la pompe à carburant. Utilisez le flexible en caoutchouc ainsi que les divers adaptateurs adaptés au raccord d'entrée de la pompe. Ne pliez pas le flexible en caoutchouc et assurez-vous qu'aucune trace d'air n'en sort.
3. Ajustez le clapet d'étranglement et la marche à vide jusqu'à ce que la température du moteur ait atteint la température de fonctionnement normale.
4. Lisez la valeur de vide au manomètre à vide/de pression. Lorsque le moteur marche à vide et que le carburateur est correctement réglé. L'aiguille du manomètre reste entre 17 et 22 "Hg (zone verte). La valeur optimale est de 19,5. Les valeurs varient en fonction de la hauteur. Le manuel d'entretien du véhicule contient les informations nécessaires sur les valeurs normales et anormales et les procédés d'ajustage et de réparation.

D'autres problèmes avec le moteur peuvent se diagnostiquer comme suit :

- Au cas où la pression manométrique tombe par instants de 4 "Hg, cela pourrait indiquer des valves collées. Retirez le tuyau en caoutchouc, ajoutez quelques gouttes de dégrippant dans le distributeur et faites un nouveau test. Lorsque les valves ne collent plus, elles doivent se nettoyer.
- Au cas où le testeur afficherait une valeur constamment basse, cela pourrait indiquer une valve brûlée ou plusieurs valves brûlées.
- Au cas où l'aiguille du manomètre pulserait rapidement lorsque vous augmentez la vitesse du moteur, cela pourrait indiquer des ressorts de valve faibles ou des valves mal placées.
- Au cas où l'aiguille du manomètre pulserait, mais resterait constante avec une vitesse élevée, cela pourrait indiquer des tiges de valve desserrées.
- Au cas où l'aiguille du manomètre tomberait lentement après que le moteur a été démarré à plusieurs reprises et avec plusieurs secondes d'intervalle, cela pourrait indiquer un silencieux obstrué. Un silencieux non obstrué cause l'aiguille de descendre brièvement à zéro.
- Au cas où l'aiguille resterait sur 12 "Hg indépendamment de la vitesse du moteur, cela pourrait indiquer un contrôle différé des valves.
- Testez le démarreur en fermant totalement le clapet d'étranglement et en démarrant le moteur. L'aiguille du manomètre devrait monter immédiatement sur 22 "Hg (zone verte). Au cas où l'aiguille du manomètre resterait sur 3 à 6 "Hg, cela pourrait indiquer une conduite d'amenée brûlée ou une soupape d'étranglement non fermée. Il pourrait y avoir également des fuites d'air dans le système du collecteur d'admission.



Test de vide

1. Coupez le moteur, connectez le manomètre à vide/de pression à un point le plus rapproché possible du collecteur d'admission. Utilisez le flexible en caoutchouc et les divers adaptateurs selon les besoins. Ne pliez pas le flexible en caoutchouc et assurez-vous qu'aucune trace d'air n'en sort. Les moteurs équipés de deux collecteurs d'admission doivent se tester séparément.
2. Démarrez le moteur et laissez-le marcher à vide jusqu'à ce que sa température ait atteint la température de fonctionnement normale.
3. Lisez la valeur de vide au manomètre à vide/de pression.

Lorsque le moteur marche à vide et que le carburateur est correctement réglé, l'aiguille du manomètre reste entre 17 et 22 "Hg (zone verte).

Une oscillation lente entre 14 et 22 "Hg indique que les réglages du carburateur doivent s'adapter ou qu'il y a un autre problème avec le moteur. Le manuel d'entretien du véhicule contient les informations nécessaires sur les valeurs normales et anormales et les procédés d'ajustage et de réparation.

Avis important :

Toute reproduction et toute utilisation à des fins commerciales, même partielle de ce mode d'emploi, ne sont autorisées qu'avec l'accord préalable de la société WilTec Wildanger Technik GmbH.