



53426

ES	PROBADOR DE PRESIÓN Y VACÍO	2
EN	VACUUM AND FUEL PUMP TESTER	2
FR	VÉRIFICATEUR DE PRESSION ET VIDE	3
DE	TESTER VON VAKUUM- UND KRAFTSTOFFPUMPEN	3
IT	TESTER DI PRESSIONE E VUOTO	4
PT	PROVADOR DE PRESSÃO E VÁCUO	5
RO	VERIFICATOR DE PRESIUNE ŞI VID	5
NL	TESTER VAN VACUUM EN BRANDSTOFFPOMPEN	6
HU	VÁKUUM- ÉS ÜZEMANYAG-SZIVATTYÚKHOZ VALÓ TESZTER	7
RU	ТЕСТЕР ВАКУУМНЫХ И ТОПЛИВНЫХ НАСОСОВ	7
PL	TESTER POMP PRÓŻNIOWYCH I PALIWOWYCH	8



TEST DE VACÍO

PROCEDIMIENTO:

1. Conecte el tubo del comprobador de presión a la toma de vacío del colector de admisión.
2. Encienda el motor.
3. Si la lectura está entre 17 y 22 inHg, significa que el motor se encuentra en buen estado.
4. Otras posibles lecturas son:

LECTURA	POSIBLE CAUSA
Lectura muy baja y mantenida.	Segmentos de pistón en mal estado.
La aguja pasa de una lectura muy alta a una muy baja de manera regular.	Junta para tapa de cilindros en mal estado.
La aguja vibra rápidamente entre 14 y 20inHg con el motor en ralentí. Pero al acelerar, se mantiene en una posición estable.	Guía de válvula en mal estado.
La aguja vibra rápidamente entre 10 y 20inHg al acelerar. Pero con el motor al ralentí se mantiene estable.	Muelles de válvulas en mal estado.
La aguja muestra una lectura normal, pero al acelerar muestra una lectura muy baja.	Obstrucción en algún punto del sistema de escape.
Lectura muy alta.	Obstrucción en el filtro de aire.
Lectura baja, luego lectura normal, y así de manera regular.	Válvula en mal estado.
Fluctuación de 4 o 5inHg.	Fallo en el sistema de encendido.
Lectura baja (entre 8 a 14inHg).	Válvulas mal reguladas.

*Las lecturas mencionadas tienen en cuenta una altura de 0 metros sobre el nivel del mar. Por cada 300 metros que se aumente la altura, la presión disminuirá 1 inHg.

TEST DE PRESIÓN

PROCEDIMIENTO:

1. Identifique el manguito que va de la bomba de gasolina al carburador y desconecte la entrada al carburador.
2. Conecte el tubo del comprobador de presión al manguito.
3. Encienda el motor y déjelo en ralentí (el combustible que se encuentra en el carburador es suficiente para mantener el motor encendido unos minutos).
4. Compruebe que la lectura cumple con las especificaciones del fabricante (normalmente una lectura entre 4 y 6 PSI es la correcta).

VACUUM TEST

PROCEDURE:

1. Connect tester tube to manifold vacuum.
2. Start engine.
3. If Reading is between 17 and 22 inHg, it means the motor is in good condition.
4. Other possible readings are:

READING	POSSIBLE CAUSE
Low and steady reading.	Damaged piston ring.
Regular swing between high and low readings.	Damaged head gasket.
Needle vibrates rapidly between 14 and 20inHg in idle motor position. However, when increasing rpm, needle stays steady.	Damaged valve guides.
Needle vibrates rapidly between 10 and 20inHg when increasing rpm. However, when at idle position it steadies.	Damaged spring valves.
Needle shows a normal reading but when increasing rpm, it drops.	Obstruction in the exhaust system.
High reading.	Obstruction in the air cleaner.
Low reading, then normal reading and so on, regularly.	Damaged valve.
4 or 5inHg fluctuation.	Ignition system failure.
Low reading (between 8 and 14inHg).	Incorrect valve timing.

*Readings mentioned above are considering altitude is 0 meters above sea level. For each 300 meters altitude is increased, pressure will drop 1 inHg.

PRESSURE TEST

PROCEDURE:

1. Identify the fuel line that goes from the fuel pump to the carburetor, and disconnect carburetor intake.
2. Connect tester tube to the fuel line.
3. Start engine and set it at idle position (fuel in the carburetor is enough to keep the motor running for a few minutes).
4. Check if readings meet manufacture specifications (a reading between 4 and 6 PSI should be satisfactory).

FR

TESTEUR DE VIDE

PROCÉDURE:

1. Brancher le tube testeur de pression sur l'orifice de vide du collecteur d'admission.
2. Démarrez le moteur.
3. Si la lecture est entre 17 et 22 inHg, cela signifie que le moteur est en bon état.
4. D'autres lectures possibles sont:

LECTURE	CAUSES POSSIBLES
Lecture faible et maintenue.	Segment de piston en mauvais état.
L'aiguille passe régulièrement d'une lecture très haute à une lecture très basse.	Joint de bouchon pour cylindre en mauvais état.
L'aiguille vibre rapidement entre 14 et 20inHg avec le moteur au ralenti mais reste dans une position stable à l'accélération.	Guide de valvule en mauvais état.
L'aiguille vibre rapidement entre 10 et 20inHg à l'accélération mais reste stable avec le moteur au ralenti.	Ressort de valvule en mauvais état.
L'aiguille montre une lecture normale mais qui baisse à l'accélération.	Bouchon dans le système d'échappement.
Lecture très haute.	Bouchon dans le filtre à air.
Lecture basse, puis normale et ainsi de suite régulièrement.	Vanne en mauvais état.
Fluctuation de 4 ou 5inHg.	Erreur d'allumage.
Lecture basse (entre 8 et 14inHg).	Vanne mal réglée.

*Les lectures mentionnées prennent en compte une altitude de 0 metres sur le niveau de la mer. Tous les 300 mètres, la pression diminue de 1 inHg.

TESTE DE PRESSION

PROCÉDURE:

1. Identifiez le tube qui relie la pompe à carburant au carburateur et débranchez l'arrivée du carburateur.
2. Branchez le tube testeur de pression sur le manchon.
3. Démarrez le moteur et laissez-le au ralenti (le carburant du carburateur suffit pour maintenir le moteur en marche pendant quelques minutes).
4. Vérifiez que la lecture répond aux spécifications du fabricant (normalement, une lecture entre 4 et 6 PSI est correcte).

DE

VAKUUMPRÜFUNG

VERFAHREN:

1. Verbinden Sie das Testerrohr mit dem Vakuumsystem des Verteilers.
2. Starten Sie den Motor.
3. Die Messwerte auf dem Gerät innerhalb von 17-22 Zoll Quecksilber zeigen an, dass der Motor in Ordnung ist.
4. In anderen Fällen:

BESCHREIBUNG	MÖGLICHE URSACHE
Niedriger und stabiler Messwert auf dem Gerät.	Kolbenring ist beschädigt.
Regelmäßige Schwankungen zwischen niedrigen und hohen Werten.	Zylinderkopfdichtung ist beschädigt.
Der Pfeil schwingt schnell innerhalb von 14-20 Zoll Quecksilber für Leerlaufdrehzahl. Aber mit der Zunahme der Geschwindigkeit wird die Position des Pfeils stabil.	Ventilführungen sind beschädigt.
Der Pfeil schwingt schnell innerhalb von 10-20 Zoll Quecksilber bei der Zunahme der Geschwindigkeit des Motors. Aber er zeigt einen stabilen Wert im Leerlauf.	Federventile sind beschädigt.

Der Pfeil zeigt den Normalwert, aber mit der Zunahme der Geschwindigkeit sinkt der Wert.	Gas-Auspuffanlage ist verstopft.
Hoher Wert.	Luftfilter ist verstopft.
Ein niedriger Wert, dann ein normaler Wert, dann ein niedriger Wert, und so weiter.	Ventil ist beschädigt..
Schwankungen 4 und 5 Zoll Quecksilber.	Störung in dem Zündsystem.
Ein niedriger Wert (innerhalb von 8-14 Zoll Quecksilber).	Falsche Einstellung der Ventilphasenverteilung.

* Die obigen Werte gelten für eine Höhe über dem Meeresspiegel von 0 m.
Mit einer Höhengenerhöhung für alle 300 Meter wird der Druck um 1 Zoll Quecksilber reduziert.

DRUCKPRÜFUNG

VERFAHREN:

1. Bestimmen Sie die Lage der Kraftstoffleitung von der Kraftstoffpumpe zum Vergaser und trennen Sie diese vom Vergasereingang.
2. Verbinden Sie das Testrohr mit der Kraftstoffleitung.
3. Starten Sie den Motor und lassen Sie ihn für eine Weile, bis eine stetige Leerlaufdrehzahl laufen (das Volumen des Kraftstoffs im Tank sollte ausreichen, um den Motor für mindestens ein paar Minuten laufen zu lassen).
4. Prüfen Sie, ob die angegebenen Werte am Gerät den Werten, von dem Hersteller anbefohlen, entsprechen (ein Wert innerhalb von 4-6 Pfund pro Quadratzoll gilt als ausreichend).

IT

CONTROLLO DEL VUOTO

MODALITA':

1. Attaccate il tubo dell'analizzatore al sistema del vuoto del collettore.
2. Avviate il motore.
3. Indicazione dello strumento nel range di 17-22 pollici di mercurio segnalano che il motore e' in buon stato.
4. Nei casi diversi:

DESCRIZIONE	POSSIBILE CAUSA
Indicazione dello strumento e' bassa e stabile.	L'anello di pistone si e' guastato.
Variazioni sistematiche tra l'indicazione bassa e quella alta.	La guarnizione di testa del cilindro si e' guastata.
La lancetta oscilla velocemente nel range di 14-20 pollici di mercurio per giri a vuoto del motore. Ma con l'aumento dei giri la posizione della lancetta diventa stabile.	Le guide delle valvole si sono guastate.
La lancetta oscilla velocemente nel range di 10-20 pollici di mercurio all'aumento dei giri del motore. Ma segnala l'indicazione stabile ai giri a vuoto.	Le valvole a molla si sono guastate.
La lancetta segnala il valore normale, ma con l'aumento dei giri il valore cala.	Intasamento del sistema di scarico di gas combusti.
Valore alto.	Intasamento del filtro aria.
Valore basso, poi valore normale, poi valore basso ancora, ecc.	La valvola si e' guastata.
Variazioni di 4 o 5 pollici di mercurio.	Guasto del sistema di accensione.
Valore basso (nel range di 8-14 pollici di mercurio).	Messa in fase di distribuzione a valvola irregolare.

* Valori indicati sopra sono validi per l'altitudine mt.0.
Con l'aumento dell'altitudine di ogni 300 mt la pressione si abbassa di 1 pollice di mercurio.

CONTROLLO DELLA PRESSIONE

MODALITA':

1. Identificate la posizione del condotto del carburante che va dalla pompa del carburante al carburatore e staccatelo dall'entrata al carburatore.
2. Attaccate il tubo dell'analizzatore al condotto del carburante.
3. Avviate il motore e lasciatelo funzionare per un certo tempo fino ad ottenimento dei giri a vuoto stabili (ci deve essere la quantita' sufficiente del carburante nel serbatoio per il funzionamento del motore per almeno alcuni minuti).
4. Verificate se le indicazioni dello strumento corrispondono a quelle indicate dal produttore (il valore nel range di 4-6 libbre per pollice quadrato e' da considerare soddisfacente).

PT

TESTE DE VAZAMENTO

PROCEDIMENTO:

1. Conecte o tubo do comprovador de pressão a tomada de vazamento do coletor de admissão.
2. Ligue o motor.
3. Se a leitura está entre 17 e 22 inHg, significa que o motor se encontra em bom estado.
4. Outras possíveis leituras são:

LEITURA	POSSÍVEL CAUSA
Leitura muito baixa e mantida.	Segmentos de pistão em mau estado.
A agulha passa de uma leitura muito alta a uma leitura muito baixa de forma regular.	Junta para tampa de cilindros em mau estado.
A agulha vibra rapidamente entre 14 e 20 inHg com o motor em marcha lenta. Mas ao acelerar, ele permanece em uma posição estável.	Guia de válvula em mau estado.
A agulha rapidamente vibra entre 10 e 20 inHg quando se acelera. Mas com o motor no ralenti permanece estável.	Molas de válvulas em mau estado.
A agulha mostra uma leitura normal, mas ao acelerar mostra uma leitura muito baixa.	Obstrução em algum lugar no sistema de escape.
Leitura muito alta.	Obstrução no filtro de ar.
Leitura baixa, depois leitura normal, e assim de forma regular.	Válvula em mau estado.
Flutuação de 4 a 5 inHg.	Falha no sistema de ignição.
Leitura baixa (entre 8 a 14 inHg).	Válvulas mal reguladas.

* As leituras mencionadas levam em conta uma altura de 0 metros acima do nível do mar. Por cada 300 metros de altura é aumentada, a pressão diminuirá em 1 inHg.

TESTE DE PRESSÃO

PROCEDIMENTO:

1. Identifique o manguito da bomba de combustível para o carburador e desconecte a entrada ao carburador.
2. Conecte o tubo do testador de pressão ao tubo.
3. Ligue o motor e deixe-o em posição de ralenti (o combustível no carburador é suficiente para manter o motor em funcionamento por alguns minutos).
4. Verifique se a leitura atende às especificações do fabricante (normalmente uma leitura entre 4 e 6 PSI está correcta).

RO

VERIFICAREA VIDULUI

PROCEDURĂ:

1. Conectați tubul de testare la sistemul de vid a colectorului.
2. Porniți motorul.
3. Citiți indicațiile instrumentului de testare, dacă valorile obținute se încadrează în intervalul de 17-22 inci coloanei de mercur, atunci motorul sa află într-o stare bună.
4. În alte cazuri:

DESCRIEREA	CAUZA POSIBILĂ
Indicațiile instrumentului de testare prezintă valori scăzute și instabile.	Deteriorarea inelul pistonului.
Fluctuații regulate între valori scăzute și înalte.	Deteriorarea garniturii capului cilindrilor.
Pentru turația la mers în gol, săgeata acului indicator fluctuează rapid între 14-20 inci coloanei de mercur. Dar odată cu creșterea vitezei, poziția săgeții acului indicator devine stabilă.	Deteriorarea grupele de supapă.
La mărirea vitezei de turație a motorului, săgeata acului indicator fluctuează rapid între 10-20 inci coloanei de mercur. Dar la turații de mers în gol, poziția săgeții acului indicator devine stabilă.	Deteriorarea arcurile supapele cu arcuri.
Săgeata acului indicator indică valoarea normală, dar cu mărirea turațiilor valoarea scade.	Colmatarea sistemul de evacuare.
Valoare înaltă.	Colmatarea filtru de aer.

Valoare scăzută, apoi valoarea normală, apoi din nou valoarea scăzută și a.m.d..	Deteriorarea supapei.
Oscilații de 4 sau 5 inci coloanei de mercur.	Defectarea sistemului de aprindere.
Valoare scăzută (în intervalul 8-14 inci coloanei de mercur).	Setarea incorectă a fazelor supapei distribuitor.

* Valorile indicate mai sus, sunt valabile doar pentru o înălțime de 0 m deasupra nivelului mării. Cu creșterea altitudinii, la fiecare 300 de metri, presiunea scade cu 1 inci coloanei de mercur.

VERIFICAREA PRESIUNII

PROCEDURA:

1. Setează localizarea magistralei de combustibil care se extinde de la pompa de combustibil la carburator și deconectați-o de la intrarea în carburator.
2. Conectați tubul de testare la magistrala de combustibil.
3. Porniți motorul și lăsați-l să funcționeze pentru o perioadă de timp, până când turajile la mers în gol se vor stabili (este necesar ca volumul de combustibil din rezervor să fie suficient pentru pornirea motorului și funcționarea acestuia cel puțin de câteva minute).
4. Verificați dacă citirile de pe dispozitiv, coincid cu cele indicate de către producător (valoarea amplasată în limitele de 4-6 puncte pe inci pătrat se considerată satisfăcătoare).

NL

CONTROLE VAN DE VACUUM

PROCEDURE:

1. Sluit de testbuis op het vacuümsysteem van de verzamelaar aan.
2. Start de motor.
3. De indicatie op het instrument binnen 17-22 inch kwik geeft aan, dat de motor in goede staat is.
4. In andere gevallen:

BESCHRIJVING	MOGELIJKE OORZAAK
Lage en stabiele indicatie op het instrument.	Zuigerring is beschadigd.
Regelmatische fluctuaties tussen lage en hoge waarden.	Cilinderkop pakking is beschadigd.
De pijl fluctueert snel binnen 14-20 inch kwik bij stationaire motor snelheden. Maar met de toename van de snelheid wordt de positie van de pijl stabiel.	Klepgeleiders zijn beschadigd.
De pijl fluctueert snel binnen 10-20 inch kwik bij verhogen van motor snelheden. Maar ze toont een stabiele waarde bij stationaire snelheden aan.	Veerkleppen zijn beschadigd.
De pijl toont een normale waarde aan, maar met de toename van de snelheid daalt.	Gasuitlaatsysteem is verstopt.
Hoge waarde.	Luchtfilter is verstopt.
Lage waarde, dan normale waarde, dan weer laag, enz.	Klep is beschadigd.
Fluctuaties 4 of 5 inch kwik.	Er is een storing in het ontstekingsstelsel.
Lage waarde (binnen 8-14 inch kwik).	Incorrecte instelling van de klepfase-verdeling.

* De bovenstaande waarden gelden voor een hoogte boven de zeespiegel van 0 m. Met een verhoging van de hoogte voor elke 300 meter wordt de druk vermindert met 1 inch kwik.

CONTROLE VAN DE DRUK

PROCEDURE:

1. Stelt de locatie van de brandstofleiding van de brandstofpomp naar de carburateur en losgekoppelt deze van de inlaat in de carburator.
2. Sluit de testbuis op de brandstofleiding aan.
3. Start de motor en laat hem lopen voor een tijdje tot stabiele stationaire snelheid (het volume brandstof in de tank moet voldoende zijn, om de motor minstens een paar minuten te laten draaien).
4. Controleert, of de waarden aangegeven op het apparaat met de door fabrikant aanbevolen waarden overeenstemmen (een waarde binnen 4-6 pond per vierkante inch wordt beschouwd als bevredigend).

A VÁKUUM ELLENŐRZÉSÉNEK FOLYAMATA:

1. Csatlakoztassa a tesztércsövet a vákuumos elosztórendszerhez.
2. Indítsa el a hajtóművet.
3. Eszköz olvasás 17-22 hüvelyk higany érték jó motorállapotot jelez.
4. Egyéb esetekben:

A meghibásodás leírása	Lehetséges okok
Stabilan alacsony műszer olvasás.	A dugattyúgyűrű megsérült.
Rendszeres ingadozások az alacsony és a magas érték között.	A hengerfej tömítése megrongálódott.
A nyíl gyorsan ingázik a higany 14-20 hüvelykén belül a motor üresjáratása közben. De az egyre nagyobb sebességnél, a nyíl pozíciója stabil marad.	A szelepvezetők sérültek.
A nyíl gyors motorfordulatszámánál ingázik a 10-20 hüvelyknyi higany mutatók közt. De stabil értéket mutat az üresjáratban.	Sérült rugószelepek.
A nyíl a normál értéket mutatja, de növekvő sebességgel az érték csökken.	Eltömődött kipufogórendszer.
Magas érték.	Eltömődött levegőszűrő.
Alacsony érték, normál érték, majd ismét alacsony, stb.	A szelep megsérült.
A 4 vagy 5 hüvelyk higany érték közötti ingadozás.	A gyújtásrendszer meghibásodása.
Alacsony érték (8-14 hüvelyk higany).	Helytelen szelepfázis beállítás.

* A fenti értékek 0 m tengerszint feletti magasságra érvényesek.
A 300 méteres tengerszint feletti magasság növekedésével a nyomás 1 hüvelykkel növekszik.

A NYOMÁS ELLENŐRZÉSÉNEK FOLYAMATA:

1. Állítsa be egy üzemanyag-pályának elrendezését, amely az üzemanyag-szivattyúból a karburátorba megy, és húzza ki a karburátor bemenetéből.
2. Csatlakoztassa a teszter csövet az üzemanyag-vezetékhez.
3. Indítsa el a motort, és hagyja, hogy az egy ideig készenléti sebességen járjon (a tartályban lévő üzemanyag mennyisége elegendő kell legyen ahhoz, hogy legalább néhány percig működjön a motor).
4. Ellenőrizze, hogy a mutatott értékek megegyezik-e a gyártó által előírt értékkel (az 4-6 font / négyzethüvelyk közötti érték megfelelőnek tekinthető).

ТЕСТ ИЗОЛЯЦИИ
ИНСТРУКЦИЯ:

1. Подключите трубку тестера давления к вакуумному порту впускного коллектора.
2. Запустите двигатель.
3. Если показание находится между 17 и 22 дюймами Hg, это означает, что двигатель находится в хорошем состоянии
4. Другие возможные показания:

ПОКАЗАНИЯ	ВОЗМОЖНЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ
Очень низкое и поддерживаемое показание.	Поршневые сегменты в плохом состоянии.
Стрелка переходит с очень высокого показания на очень низкое, регулярно.	Прокладка крышки цилиндра в плохом состоянии.
Стрелка быстро вибрирует между 14 и 20inHg при холостом ходу двигателя. Но когда он ускоряется, стрелка остается в стабильном положении.	Направляющая клапана в плохом состоянии.
При ускорении стрелка быстро вибрирует между 10 и 20 inHg. Но когда двигатель работает в холосую, она находится в стабильном положении.	Клапанные пружины в плохом состоянии.
Стрелка указывает нормальное показание, но при ускорении она показания очень низкие.	Препятствие где-то в выхлопной системе.
Очень высокие показания.	Препятствие в воздушном фильтре.
Низкие показания, нормальные показания и т. д. -регулярно.	Клапан в плохом состоянии.
Флуктуация 4-5inHg .	Неисправность системы зажигания.
Низкие показания (между 8 а 14inHg).	Плохо регулируемые клапаны.

* Указанные данные учитывают высоту 0 метров над уровнем моря.
На каждые 300 метров высота увеличивается, давление будет уменьшаться на 1 дюйм Hg.

ТЕСТ ДАВЛЕНИЯ

ИНСТРУКЦИЯ

1. Определите манжету от топливного насоса к карбюратору и отключите прием карбюратора.
2. Подключите трубку тестера давления к втулке.
3. Запустите двигатель и дайте ему простаивать (топлива в карбюраторе достаточно, чтобы двигатель работал в течение нескольких минут).
4. Убедитесь, что показания соответствуют спецификациям производителя (как правило, считывание показаний между 4 и 6 PSI является правильным).

PL

SPRAWDZENIE PRÓŻNI

PROCEDURA:

1. Podłączyć rurkę testera do systemu kolektora próżniowego.
2. Uruchomić silnik.
3. Dane na urządzeniu w zakresie 17-22 cal kolumny rtęciowej wskazuje na dobry stan silnika.
4. W innych przypadkach:

OPIS	MOŻLIWA PRZYCZYNA
Niski i stabilny odczyt urządzenia.	Pierścień tłoka jest uszkodzony.
Regularne wahania między niską a wysoką wartością.	Uszczelka głowicy jest uszkodzona.
Strzałka szybko waha się w zasięgu 14-20 cal kolumny rtęciowej dla biegu jałowego silnika. Ale przy coraz większych obrotach pozycja strzałki staje się stabilna.	Prowadnice zaworów są uszkodzone.
Strzałka szybko waha się w zasięgu 10-20 cal kolumny rtęciowej przy zwiększeniu obrotów silnika. Ale wskazuje stabilną wartość na biegu jałowym.	Uszkodzone są zawory sprężynowe.
Strzałka pokazuje wartość normalną, ale przy rosnącej prędkości wartość spada.	Zatłokany układ wydechowy.
Wysoka wartość.	Zatłokany filtr powietrza.
Niska wartość, następnie wartość normalna, następnie niska, itd.	Zawór jest uszkodzony.
Wahania w zakresie 4 lub 5 cal kolumny rtęciowej.	Uszkodzenie układu zapłonowego.
Niska wartość (w zakresie 8-14 cal kolumny rtęciowej).	Nieprawidłowe ustawienie fazy zaworu.

* Powyższe wartości są ważne dla wysokości powyżej poziomu morza wynoszącej 0 m.
Przy wzroście wysokości na każde 300 metrów ciśnienie spada o 1 cal kolumny rtęciowej.

SPRAWDZANIE CIŚNIENIA

PROCEDURA:

1. Ustanowić układ autostrady paliwowej przechodzącej z pompy paliwowej do gaźnika i odłączyć ją od wejścia w gaźniku.
2. Podłączyć rurę testera do przewodu paliwowego.
3. Uruchomić silnik i pozostawić go na chwilę, aż do uzyskania stabilnych obrotów o małej prędkości (objętości paliwa w zbiorniku powinno wystarczać, aby silnik pracował przez co najmniej kilka minut).
4. Sprawdź, czy odczyt na urządzeniu odpowiada określonym przez producenta wartościom (wartość w zakresie 4-6 funtów na cal kwadratowy jest uważana za zadowalającą).

53426



www.jbmcamp.com

C/ Rejas, 2 - P5, Oficina 17
28821 Coslada (Madrid)
jbm@jbmcamp.com
Tel. +34 972 405 721
Fax. +34 972 245 437