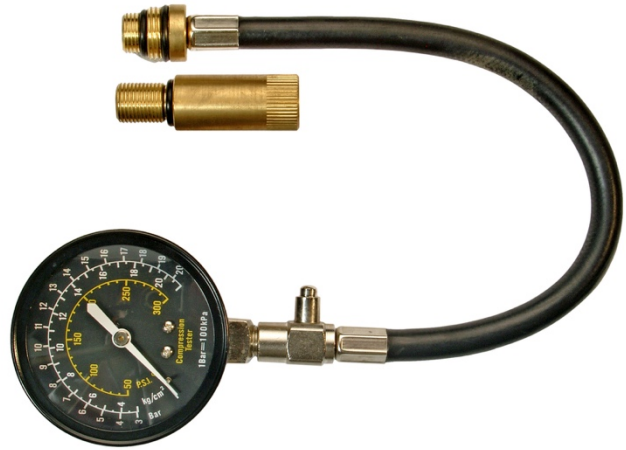


Kompressionsprüfer

Hinweise für den sicheren Gebrauch

Vor dem Starten die Spannungsversorgung der Zündspule und Kraftstoffversorgung trennen!

Fassen Sie niemals den erhitzten Auspuff, die Heizung oder andere erhitzte Teile des Motors an. Obwohl nicht tödlich, kann ein kurzes unbeabsichtigtes Berühren zu schweren Verbrennungen und Verletzungen führen.



Testverfahren

1. Lassen Sie den Motor für ca. 15 min. laufen bis er die normale Betriebstemperatur erreicht hat.
2. Stoppen Sie den Motor. Trennen Sie alle Zündkabel von den Zündkerzen und markieren Sie die Zugehörigkeit der Kabel für eine ordnungsgemäße Reinstallation.
3. Lösen Sie alle Zündkerzen um eine Drehung und befreien Sie alle Zündkerzen von Verschmutzungen (mit Hilfe eines Gebläses). Legen Sie die entnommenen Zündkerzen auf einen sauberen und flachen Untergrund in der Reihenfolge, in der sie ausgebaut wurden. So lassen sich zusammenhängende Probleme zwischen Zündkerze und Zylinder leichter ausmachen.
4. Entfernen Sie nun den Luftfilter und blockieren Sie die Verschlussklappen des Vergasers in maximal offener Stellung. Lösen Sie die Hochspannungsleitung vom Verteiler und erden Sie sie. Trennen Sie nun das elektrische Anlassermodul oder entfernen Sie die Batterieverbindungen (besonders bei Ford V8 und V6) um den automatischen Anlasser zu unterbinden.
5. Schrauben Sie den Zündkerzenadapter in die Zündkerzenvorrichtung. Ziehen Sie den Adapter nur manuell an. **KEINEN SCHLÜSSEL/ZANGE VERWENDEN!**
6. Lassen Sie nun den Motor mindestens vier Verdichtungsstakte lang an oder bis der angezeigte Druck des Kompressionsprüfers nicht weiter ansteigt.
7. Notieren Sie den gemessenen Kompressionswert und wiederholen Sie den Vorgang bei allen weiteren Zündkerzenvorrichtungen des Motors.

Testergebnisse

1. Bei einem normal funktionierenden Zylinder sollte die Nadel der Anzeige bei jedem Gasgeben um ein Stück ansteigen, bis ein Maximum erreicht ist. Alle Zylinder sollten die vom Hersteller vorgegebenen Werte aufweisen. Die Werte sollten nicht um mehr als 10% voneinander abweichen.
2. Sollte die Nadel nicht normal ausschlagen oder gleich bleiben und erst spät ansteigen, hat der Motor einen feststehenden Zylinder.
3. Sollte der gemessene Kompressionsdruck um ein Vielfaches höher sein als vom Hersteller angegeben, liegen Kohlenstoffablagerung im Zylinder vor. Dies kann durch eine Zündkerze mit höherer Temperaturtoleranz behoben werden.
4. Eine defekte Zylinderkopfdichtung zeigt sich durch einen abweichenden Messwert um 20 Pfund oder mehr. Wasser und Öl könnten im Zylinder gefunden werden.
5. Sollten die Messwerte allgemein recht niedrig sein oder voneinander abweichen, geben Sie einen Teelöffel S.A.E. #30 Öl in jeden Zylinder und testen Sie erneut. Sollten sich die Testergebnisse normalisieren liegen schlecht sitzende oder verschlissene Zylinderkopfdichtungen vor. Sollten nach Austausch die Messwerte weiterhin unregelmäßig bleiben sind die Zylinder selbst defekt.
6. Verbinden Sie alle Zündkabel in der vorgesehenen Reihenfolge nach dem Test. Setzen Sie die Klappen des Vergasers wieder in die Ausgangsposition und befestigen Sie die Spule wieder am Verteiler bevor Sie den Motor starten.