

Gracias por comprar un producto Sealey. Fabricado con un alto estándar, este producto, si se utiliza de acuerdo con estas instrucciones y se mantiene correctamente, le proporcionará años de funcionamiento sin problemas.

IMPORTANTE: LEA ATENTAMENTE ESTAS INSTRUCCIONES. TENGA EN CUENTA LOS REQUISITOS DE SEGURIDAD, ADVERTENCIAS Y PRECAUCIONES, UTILICE ESTE PRODUCTO CORRECTAMENTE Y CON CUIDADO PARA EL FIN AL QUE ESTÁ DESTINADO. SU INCUMPLIMIENTO PUEDE CAUSAR DAÑOS Y/O LESIONES PERSONALES E INVALIDARÁ LA GARANTÍA.

1. INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

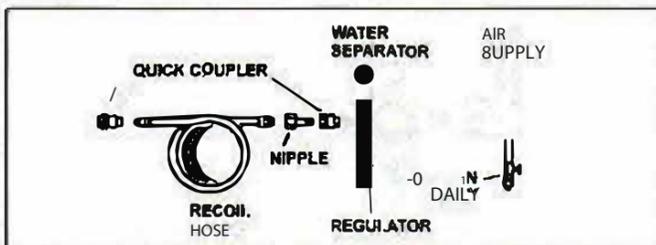
- Asegurarse de que se cumplen estrictamente las normas de seguridad e higiene y las normas generales del taller.
- Mantener el equipo en buenas condiciones y limpio para un rendimiento mejor y funcionamiento más seguro. NO lo utilice si está dañado.
- si es necesario, asegúrese de que el vehículo en el que se va a trabajar está adecuadamente con soportes de eje, rampas y calzos.
- ADVERTENCIA** Seleccione punto muerto (o "park" si la transmisión es automática) y mantenga las manos alejadas del motor, ya que éste puede girar al utilizar esta herramienta. El encendido DEBE estar desconectado.
- ADVERTENCIA** Gire el mando del regulador completamente en sentido antihorario antes de antes de conectar el aire comprimido.
- Un exceso de presión, dañará el manómetro e invalidará la garantía.
- Utilice protección ocular homologada. Lleve ropa adecuada para evitar enganchones. No lleve joyas y recójase el pelo largo.
- Tenga en cuenta todas las herramientas y piezas utilizadas y no las deje en, sobre o cerca del motor.
- IMPORTANTE:** Consulte las instrucciones de servicio del fabricante del vehículo, o el manual del propietario, para procedimiento y datos actuales. Estas instrucciones se proporcionan a título únicamente.

2. INTRODUCCIÓN

Diseñado para detectar una variedad de fallos comunes del motor incluyendo:
Segmentos de pistón desgastados, válvulas desgastadas, grietas en las paredes de los cilindros y juntas de culata reventadas, disponible como colector de uno o dos manómetros. El manómetro muestra el porcentaje de fuga del cilindro o la fuga del cilindro y la presión del cilindro. Apto para cualquier motor de gasolina con bujías de 14, 12 ó 10 mm. Se suministra en un maletín de transporte con instrucciones.

3. SUMINISTRO DE AIRE

- La conexión recomendada se muestra a continuación. Asegúrese de que el regulador de la válvula de aire está en la posición "off" antes de antes de conectar al suministro de aire.
- Necesitará una presión de aire de 45 a 100 psi.
ADVERTENCIA Asegúrese de que el suministro de aire esté limpio y no supere la presión indicada. Una presión de aire demasiado alta y/o un aire sucio acortará la vida útil del comprobador debido a un desgaste excesivo y puede ser peligroso, causando daños y/o lesiones personales.
- Vacíe diariamente el depósito de aire del compresor. El agua en la línea de aire dañará el comprobador.
- Limpie semanalmente el filtro de entrada de aire del compresor.
- La presión de la línea debe aumentarse para compensar mangueras de aire inusualmente largas (más de 8 metros). El diámetro mínimo de la manguera y accesorios es de 1/4". Mantenga las mangueras alejadas del calor, el aceite y los bordes afilados. Compruebe y asegúrese de que todas las conexiones estén bien apretadas.



4. INSTRUCCIONES

VISIÓN GENERAL. Una vez que el sensor de fugas se ha conectado a uno de los cilindros, se alimenta aire comprimido a esos cilindros a través del regulador de presión incorporado. El diagnóstico se realiza observando la cantidad en el manómetro de fugas de la botella y escuchando las fugas en varios puntos del sistema.

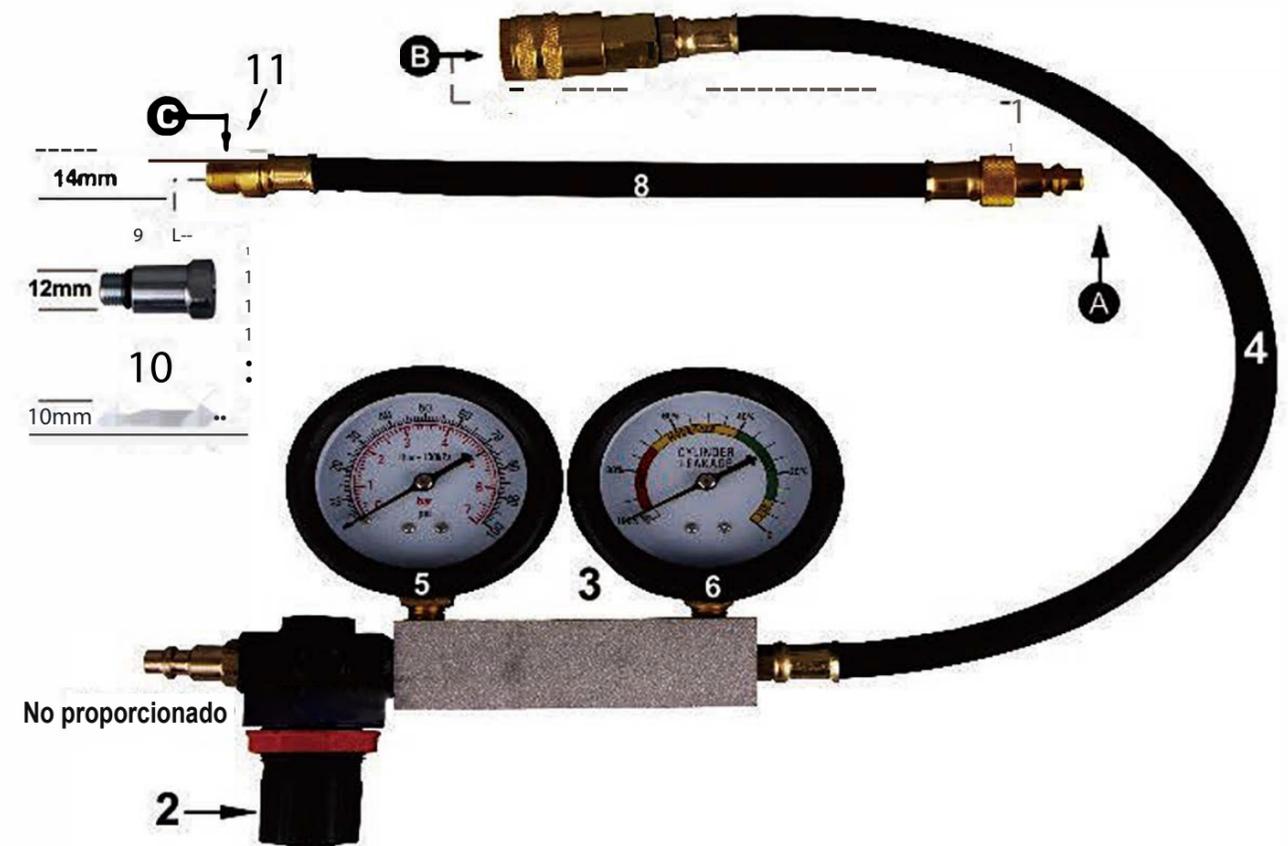
- Localización de los puntos de audición
 - TUBO DE LA BOMBA DE ACEITE** - para detectar fugas por anillos dañados o desgastados y/o por la pared del cilindro.
 - RELLENO DEL RADIADOR** - para grietas en la pared del cilindro o fugas de la junta
 - CILINDRO ADYACENTE** - para fugas de la junta de culata.
 - PLIPO TRASERO** - por fugas en la válvula de escape.
 - ENTRADA DE AIRE DEL CARBURADOR** - por fugas en la válvula de entrada.
 - CUERPO DEL CILINDRO DE INYECCIÓN DE COMBUSTIBLE** - fugas en la válvula de admisión.
 - Conexión del sistema
 - Haga funcionar el motor hasta que alcance la temperatura de funcionamiento.
 - Retire las bujías, la varilla de nivel de aceite, el tapón del radiador y el filtro de aire del carburador o, si es de inyección de combustible, retire el filtro de aire o la manguera del cuerpo del acelerador.
 - El pistón nº 1 se encuentra en la posición TDC en la carrera de compresión, de modo que tanto la válvula de admisión como la de escape están cerradas. Nota: Gire siempre el motor en el sentido normal de funcionamiento. Para posicionar correctamente el pistón, utilice un calibrador de posición de pistón y retire la tapa de la leva/balancín para verificar que las válvulas están cerradas.
 - Atornille la manguera del cilindro (ver 'C' en el diagrama de piezas) a la varilla de la bujía. Si se conecta a una rosca de 10 ó 12 mm, utilice los adaptadores 9 ó 10 según corresponda. No conectar al comprobador hasta que se haya calibrado el medidor de fugas (6).
 - Enrosque un conector macho de 1/4" bSpT en el orificio roscado del lateral del regulador (conector no suministrado). Antes de conectar el aire, gire el mando del regulador en sentido antihorario para cerrar el regulador. Conecte el aire comprimido, que debe estar entre 45 y 100 psi, al regulador.
 - Calibre el manómetro girando el botón del regulador hacia la derecha hasta que la aguja del manómetro llegue a cero al final de la banda amarilla "SET" (normalmente, esto ocurrirá entre 15 y 20 psi). Inserte ahora el conector "A" de la manguera de la botella en el conector "b" de la manguera del comprobador. Cualquier fuga presente en la botella actualmente conectada se mostrará en el indicador de fugas de la botella como un porcentaje de pérdida. Una botella sin fugas mostrará aproximadamente un 20% en la banda verde.
 - Test all other cylinders, each at TDC, and compare the leakage figures to determine which cylinders are faulty.
 - Si es necesario, vuelva a comprobar el cilindro o cilindros que presenten fugas elevadas. Compruebe los puntos de escucha (véase 4.1) para determinar la causa de la fuga.
- 4.3 Sugerencia útil.**
- Si el manómetro muestra un 100% o un desgaste excesivo, es posible que el cilindro no se encuentre en el punto muerto durante la carrera de compresión. Compruebe que la válvula esté cerrada. Intente siempre colocar el pistón en la posición del punto muerto para obtener resultados uniformes.
 - Si los anillos están rotos o las paredes del cilindro están rayadas, se detectarán fugas excesivas.
 - Es importante que todos los cilindros tengan lecturas razonablemente uniformes (como en las pruebas de compresión). Diferencias de acceso del 15% indican fugas excesivas.
 - Los motores grandes tienden a tener más fugas que los pequeños.
 - Si la fuga es excesiva en un vehículo con poco kilometraje, los segmentos del pistón pueden estar atascados. Trate el motor con aceite de puesta a punto de calidad durante un tiempo y vuelva a probarlo antes de desmontarlo.
 - Cuanto menor sea el tono del sonido de fuga, mayor será la fuga.
 - Para ayudar a la detección de fugas utilice un trozo de manguera limpia o un estetoscopio de mecánico sin sonda.

- Al realizar pruebas repetidas en el mismo cilindro, las variaciones en la posición del pistón y la temperatura del motor pueden causar que las lecturas difieran hasta en un 10%.
- Si el motor tiene varias averías (como segmentos desgastados y válvulas quemadas), el comprobador puede indicar sólo la avería más grave.
Nota: Siempre hay fugas de aceite más allá de los segmentos del pistón. En consecuencia, siempre se oirá alguna fuga al escuchar el tubo de la varilla de nivel.

5. Errores de diagnóstico

CONDICIÓN DE COMPRESIÓN	ACCIÓN/DIAGNÓSTICO
Baja compresión en algunos cilindros	(a) Utilice aceite en el cilindro para ver si los anillos están desgastados. (b) Si la compresión aumenta, los segmentos o la pared del cilindro están desgastados. (c) Si la compresión no aumenta, realice una prueba de fugas en el cilindro para determinar el origen del problema.
Altas lecturas relativas de compresión y lecturas de cilindros relativamente iguales.	Sin embargo, si hay emisiones de escape excesivas, falta de potencia, bajo rendimiento, o bajo consumo de combustible, realice una prueba de fugas en los cilindros para determinar el origen del problema.
La lectura de compresión relativa es baja. Uno o más cilindros son más bajos que los demás.	Realice una prueba de fugas en el cilindro para determinar la fuente de la sonda.

6. DISPONIBILIDAD DE PIEZAS



ITEM	Nº DE PIEZA	DESCRIPCIÓN
2	VSE2020.V2-02	VÁLVULA REGULADORA DE PRESIÓN
3	VSE2020.V2-03	VÁLVULA
4	VSE2020.V2-04	MANGUERA
5	VSE2020.V2-05	MANÓMETRO DE PRESIÓN
6	VSE2020.V2-06	MANÓMETRO DE PRESIÓN
7	VSE2020.V2-07	CONECTOR (HEMBRA)
8	VSE2020.V2-08	MANGUERA CON CONECTOR
9	VSE2020.V2-09	CONECTOR
10	VSE2020.V2-010	CONECTOR
11	VSE2020.V2-011	O-RING