

Bedienungsanleitung

Craft
Meyer

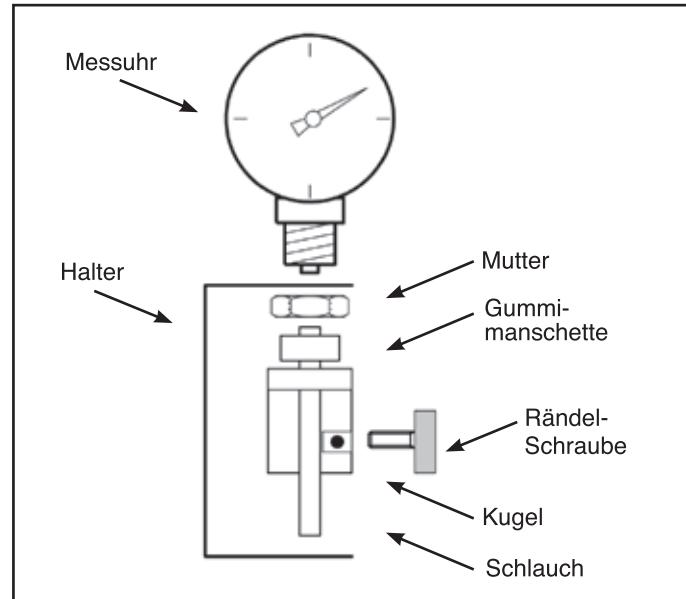
Synchrontester, Best.Nr. 10002587 / 10002588

Liebe Kundin, lieber Kunde,
danke für den Kauf unseres Produkts. Nutzen Sie bitte diese Anleitung bei der Anwendung des Werkzeugs.
Viel Spaß wünscht Ihr Louis-Team.

Beschreibung: Der Synchrontester besteht je nach Ausführung aus zwei oder vier Unterdruckuhren, die jeweils an die Zylinder angeschlossen werden und den Unterdruck im Ansaugsystem messen. Der Unterdruck im Ansaugsystem ist abhängig von der Drosselklappenstellung. Sind jetzt z.B. die Drosselklappen oder der Gasschieber im Leerlauf verschieden weit geöffnet, so weichen die Messwerte voneinander ab. Da Sie an jedem Vergaser eine Messuhr anschließen, können Sie den Vergaser ermitteln, dessen Unterdruck von dem der anderen Vergaser abweicht. Durch Verdrehen bestimmter Schrauben an den Vergasern lassen sich die Vergaser synchronisieren. Darüber hinaus können Sie den Vergaser ermitteln, der zu früh oder zu spät die jeweilige Drosselklappe öffnet. Eine schlechte Drosselklappensynchronisation führt zu folgenden Problemen: Unrunder Motorlauf, schlechte Beschleunigung, niedrige Endgeschwindigkeit, hoher Benzinverbrauch und somit mehr Schadstoffe im Abgas.

Montage: Fügen Sie die Messuhr in den Halter ein und sichern diese mit der beigelegten Mutter. Führen Sie nun den Unterdruckschlauch durch die Rändelhülse. Über das Ende des Unterdruckschlauchs wird die Gummimanschette gestülpt. Der Schlauch wird nun bündig gegen das Anschlussstück der Messuhr gedrückt und handfest mit der Rändelhülse gesichert. Dadurch wird der Unterdruckschlauch festgeklemmt. Achten Sie beim Festdrehen der Rändelhülse darauf, dass die Gewindebohrung nach vorne zeigt. In die Gewindebohrung wird nun die Kugel gelegt und dann die Rändelschraube lose eingeschraubt. Durch vorsichtiges Drehen der Rändelschraube verengt die Kugel den Querschnitt des Unterdruckschlauchs. Dadurch wird beim Messen am laufenden Motor eine Dämpfung der Zeigernadeln erzielt.

Anschluss: Nehmen Sie sich unbedingt ein Reparaturhandbuch zur Hand. Es ist notwendig um die Messvoraussetzungen zu schaffen. Einmal um die richtigen Anschlüsse für die Messuhren zu lokalisieren, aber auch um evtl. vorhandene Unterdruckschläuche zu verschließen und andere wichtige Details zu beachten. Weiterhin sind dem Reparaturhandbuch die richtigen Einstellschrauben und die Handhabung der Synchronisation zu entnehmen. Bei den meisten Motorrädern ist es notwendig den Tank zu entfernen. Um eine Benzinzufuhr während des Einstellens zu ermöglichen liegen Schläuche und Y-Verbinder bei, mit denen eine Verbindung zum Tank geschaffen werden kann. Unter www.louis.de kann ein separater Benzintank bestellt werden, der die Handhabung der Benzinversorgung erheblich erleichtert. Die Unterdruckschläuche werden je nach Fahrzeug meistens an den Ansauggummis zwischen Vergaser und Zylinderkopf angeschlossen. Bei vielen Fahrzeugen befinden sich bereits kleine Röhrchen an den Ansauggummis, die zum Anschluss der Schläuche benutzt werden. Hierfür muss meist ein Gummi-Verschlussstopfen vom Anschlussröhren entfernt werden. Für andere Varianten liegen dem Set des Weiteren Adapterröhren und O-Ringe bei. Sie werden benutzt, wenn am Fahrzeug keine Anschlussröhren vorhanden sind, sondern Gewindebohrungen. Die Gewindebohrungen sind mit einer Verschlusschraube verschlossen, die entfernt werden muss. Vergleichen Sie die Gewinde der Röhren mit den Verschlusschrauben auf Richtigkeit, bevor Sie die Röhren (mit O-Ring) einschrauben. Bedenken Sie, dass der gesamte Anschluss dicht sein muss, weil sonst Unterdruck entweichen kann und die Uhren falsche Werte anzeigen. Vor dem Laufenlassen des Motors sind die Rändelschrauben der Dämpfung leicht festzuziehen und erst bei laufendem Motor langsam soweit zu öffnen, dass die Zeiger sich noch bewegen, aber ein Wert ablesbar ist. Die Rändelschrauben nicht mit Gewalt anziehen, weil sonst die kleine Kugel in den Ansaugtrakt und somit in den Motor geraten kann. Nach der Synchronisation ist unbedingt darauf zu achten, dass die Verschlussstopfen oder Schrauben wieder richtig abdichten. Der Motor kann sonst Nebenluft ziehen, was ein Abmagern des Gemisches und somit Überhitzung zu Folge hat.



Achtung: Voraussetzungen für eine Synchronisation sind ein betriebswarmer Motor, richtige Zünd- und Vergasereinstellung, ein korrektes Ventilspiel und ein mechanisch einwandfreier Motor. Bedenken Sie, dass eine falsche Handhabung oder Einstellung zu Motorschäden führen kann. Benutzen Sie unbedingt ein Reparatur- oder Werkstatthandbuch bei dieser Arbeit. Haben Sie Zweifel an Ihren technischen Fähigkeiten, dann lassen Sie die Einstellung unbedingt von einer Fachwerkstatt durchführen. Da es sich bei diesem Prüfgerät um ein universell einsetzbares Prüfgerät ohne spezifische Fahrzeugzuordnung handelt, ist es wichtig, dass Sie sich vor dem ersten Gebrauch davon überzeugen, dass das Produkt sich ohne Probleme sachgerecht an Ihrem Fahrzeug anwenden/verwenden lässt. Achten Sie dabei unbedingt auf die Angaben Ihrer Fahrzeug-Bedienungsanleitung und die Vorgaben des Fahrzeugherstellers. Dies ist notwendig, da durch die nicht sach- und typgerechte Verwendung dieses Produktes die Fahrsicherheit und/oder die Beschaffenheit des Fahrzeuges beeinträchtigt werden können.

Operating instructions

Craft Meyer

Synchronous tester, order no. 10002587 / 10002588

Dear Customer,

Thank you for choosing our product. Please read these instructions before using the tool.

The Louis Team wishes you lots of fun.

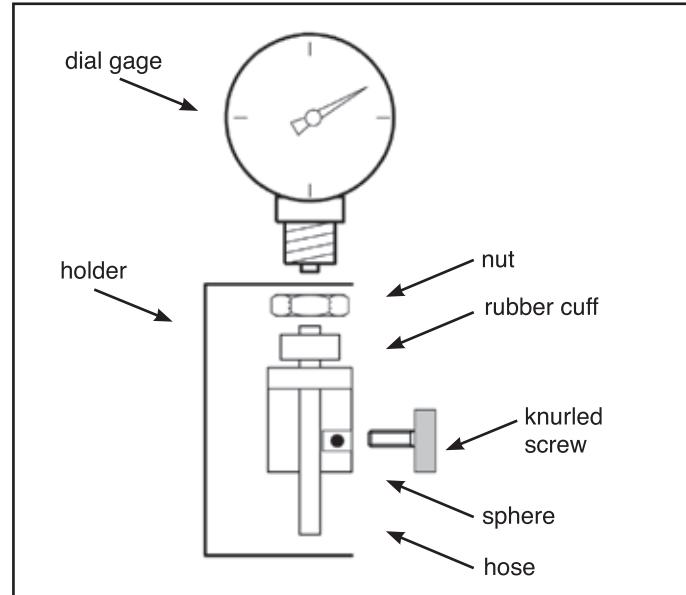
Description: Depending on the version, the synchronous tester consists of two or four vacuum meters which are connected to the cylinders and measure the vacuum within the induction system. If e.g. the throttle flaps or the gas valves are open to different degrees when running idle, the results will diverge. Since you are connecting a meter to each carburettor, you are able to identify the carburettor with the diverging vacuum. The carburettors can be synchronised by turning certain screws. You can furthermore determine which of the carburettors opens the respective throttle flap too early or too late. A malfunctioning throttle flap synchronisation leads to the following problems: erratic running, hesitant throttle response, reduced top speed, increased engine noise, high fuel consumption, and therefore more pollutants in the exhaust fumes.

Assembly: Fit the meter into the retainer and secure it with the enclosed nut. Now put the vacuum hose through the milled sleeve. The rubber sleeve is pulled over the end of the vacuum hose. The hose is then adjusted, pressed against the connecting piece of the meter and hand-screwed with the milled sleeve. This will clamp the vacuum hose. When seizing the milled sleeve, make sure that the tapped hole is facing the front. Now the ball is placed inside the tapped hole and the milled sleeve is loosely screwed in. By carefully turning the milled sleeve, the ball will narrow the cross-section of the vacuum hose. In this way the index pointers will be damped when measuring with the engine running.

Connection: Please refer to a repair manual. It is necessary in order to lay the foundations for the measurement. To localise the correct connections for the meters on the one hand, but also to close possible vacuum hoses and to observe other important details on the other hand. The repair manual furthermore contains information on the correct setting screws and on handling the synchronisation. With most motorcycles it is necessary to remove the tank. In order to enable petrol supply during the setting, hoses and Y-connectors are enclosed, which can be connected to the tank. A separate fuel tank, which will considerably facilitate the handling of petrol supply, can be ordered via the order no. 10034110. Depending on the vehicle, in most cases the vacuum hoses are connected to the intake manifold between the carburetor and the cylinder head. In many vehicles, the intake manifolds already feature small tubes used for connecting the hoses. For this purpose a rubber sealing plug

must be removed from the small connecting tube in many cases. The set also includes small adapter tubes and O-rings for different versions. They are used, if the vehicle does not feature connecting tubes, but tapped holes. The tapped holes are sealed with a locking screw which must be removed. Make sure that the threads of the small tubes correspond to the locking screws, before screwing in the tubes (with O-rings). Please note that the connection must be completely sealed, since otherwise the vacuum would escape and the meters would display incorrect measurements. Before starting the engine, the milled screws of the damping must be slightly tightened and only opened far enough so that the pointers are still moving and a value can be read when the engine is running. Do not forcibly tighten the milled screws, because the small ball could get into the induction tract and therefore into the engine. After the synchronisation you must make sure that the sealing plugs or screws are once more completely sealed. Otherwise those induction air leaks will lead to weak fuel mixture and engine overheating.

Attention: Synchronisation is only possible with an engine at operating state temperature, the right ignition and carburettor settings, correct valve clearance and a mechanically flawless engine. Please consider that incorrect operation or settings can lead to engine failure. Use a repair or service station manual for these works. If you have any doubts concerning your technical skills, the settings should be carried out by an authorised service centre.



Dépressiomètre, n° de cde 10002587 / 10002588

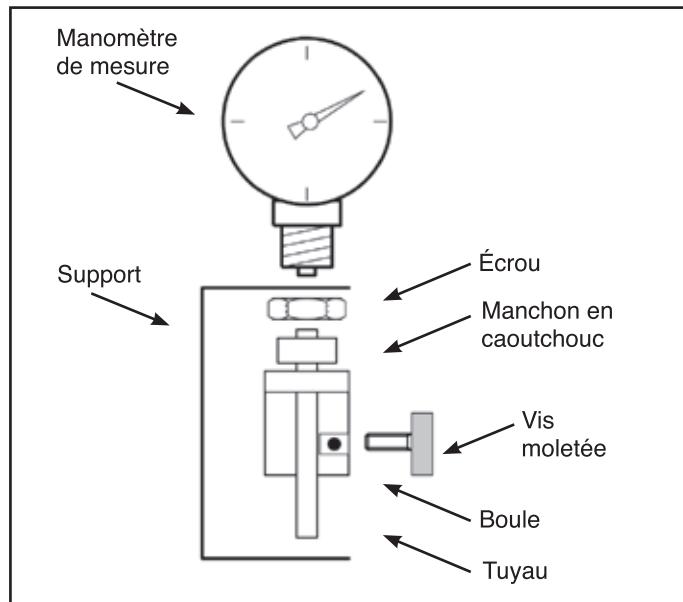
Chère cliente, cher client,

Nous vous remercions pour l'achat de ce produit. Veuillez vous servir du présent mode d'emploi lors de l'utilisation de l'outil.
Votre équipe Louis vous souhaite beaucoup de plaisir.

Description : Selon la version, le dépressiomètre se compose de deux ou quatre manomètres à dépression branchés aux cylindres et servant à mesurer la dépression dans le système d'aspiration. La dépression dans le système d'aspiration dépend de la position des papillons des gaz. Si les papillons des gaz ou les vannes de gaz sont par ex. ouverts à un niveau différent au ralenti, les valeurs mesurées diffèrent les unes des autres. Branchez un manomètre de mesure à chaque carburateur pour pouvoir établir quel est le carburateur dont la dépression diffère de celle des autres carburateurs. Tournez certaines vis des carburateurs pour synchroniser ces derniers. En outre, vous pouvez déterminer quel carburateur ouvre le papillon des gaz trop précocement ou trop tard. Une synchronisation incorrecte des papillons des gaz entraîne les problèmes suivants : fonctionnement irrégulier du moteur, mauvaise accélération, vitesse maximale faible, consommation élevée d'essence et ainsi augmentation des substances nocives dans les gaz d'échappement.

Montage : Introduisez le manomètre de mesure dans le support et fixez-le à l'aide des écrous fournis. Introduisez ensuite le tuyau de dépression à travers la douille moletée. Mettez en place le manchon en caoutchouc par-dessus l'extrémité du tuyau de dépression. Pressez ensuite le tuyau contre la pièce de raccord du manomètre de mesure et fixez-le manuellement à l'aide de la douille moletée pour coincer le tuyau de dépression. Lors du serrage de la douille moletée, assurez-vous que le trou taraudé est orienté vers l'avant. Placez ensuite la boule dans le trou taraudé, puis vissez la vis moletée sans la serrer. Tournez précautionneusement la vis moletée, afin que la boule rétrécisse la section du tuyau de dépression. Ainsi, lors de la mesure pendant que le moteur tourne, le mouvement des aiguilles est atténué.

Raccordement : Gardez impérativement à portée de main un manuel de réparation nécessaire pour réunir les conditions préalables à la mesure. D'une part, ce manuel vous indique les raccordements corrects pour localiser les manomètres de mesure et comment fermer les éventuels tuyaux de dépression ; d'autre part, il vous précise les autres détails importants à respecter. En outre, le manuel de réparation contient des informations concernant les vis de réglage correctes, ainsi que les manipulations à effectuer pour la synchronisation. Pour la majorité des motos, le réservoir doit être retiré. Pour permettre l'alimentation en essence pendant le réglage, des tuyaux et des raccords en Y sont fournis pour effectuer le raccordement avec le réservoir. Vous pouvez commander un réservoir à essence séparé à l'adresse www.louis.de, permettant de simplifier nettement la manipulation pour l'alimentation en essence. Selon le véhicule, la plupart du temps, les tuyaux de dépression sont branchés au niveau des joints en caoutchouc pour pipe d'admission entre le carburateur et la culasse. Pour de nombreux véhicules, de petits tubes se trouvent déjà au niveau des joints en caoutchouc pour pipe d'admission ; ils peuvent être utilisés pour raccorder les tuyaux. Pour cela, la plupart du temps, un bouchon en caoutchouc doit être retiré du petit tube de raccordement. Pour d'autres variantes, des petits tubes d'adaptation et des joints toriques de type O sont en outre fournis avec le kit. Utilisez-les lorsque le véhicule ne dispose pas de petits tubes de raccordement, mais de trous taraudés. Les trous taraudés sont fermés à l'aide d'un bouchon devant être retiré. Avant de visser les petits tubes (à l'aide de joints toriques de type O), comparez les filetages des petits tubes avec les bouchons pour vous assurer qu'ils correspondent bien. Gardez à l'esprit que l'ensemble du raccord doit être étanche pour éviter que de l'air pénètre dans le circuit et que les manomètres affichent des valeurs incorrectes. Avant de faire tourner le moteur, serrez légèrement les vis moletées de l'amortissement. Ne commencez à les ouvrir lentement que lorsque le moteur tourne, tout juste pour que les aiguilles bougent et qu'une valeur soit lisible. Ne serrez pas les vis moletées trop fortement pour éviter que la petite boule pénètre dans le collecteur d'admission, et ainsi dans le moteur. Après la synchronisation, assurez-vous impérativement que les bouchons sont de nouveau étanches. Dans le cas contraire, le moteur peut aspirer de l'air supplémentaire, entraînant un appauvrissement du mélange et ainsi une surchauffe.



Attention : Pour la synchronisation, le moteur doit être chaud, les réglages du démarreur et du carburateur ainsi que le jeu de la soupape doivent être corrects et le moteur doit être parfait du point de vue mécanique. Gardez à l'esprit qu'une manipulation ou un réglage incorrect peut endommager le moteur. Utilisez impérativement un manuel de réparation ou d'atelier lors de ces travaux. En cas de doute concernant vos capacités techniques, confiez impérativement le réglage à un garage spécialisé. Comme ce testeur est destiné à un emploi universel et n'est pas destiné à un type de véhicule précis, il est important de s'assurer, avant sa toute première utilisation, qu'il peut être utilisé sur le véhicule en question de manière conforme et sans aucun problème. Observez pour cela impérativement les informations contenues dans le mode d'emploi de votre véhicule ainsi que les spécifications du constructeur du véhicule. Cela est nécessaire, car un emploi incorrect ou inapproprié du produit peut nuire à la sécurité routière et/ou à la qualité du véhicule.

Bedieningshandleiding

Craft
Meyer

Synchroontester, best.nr. 10002587 / 10002588

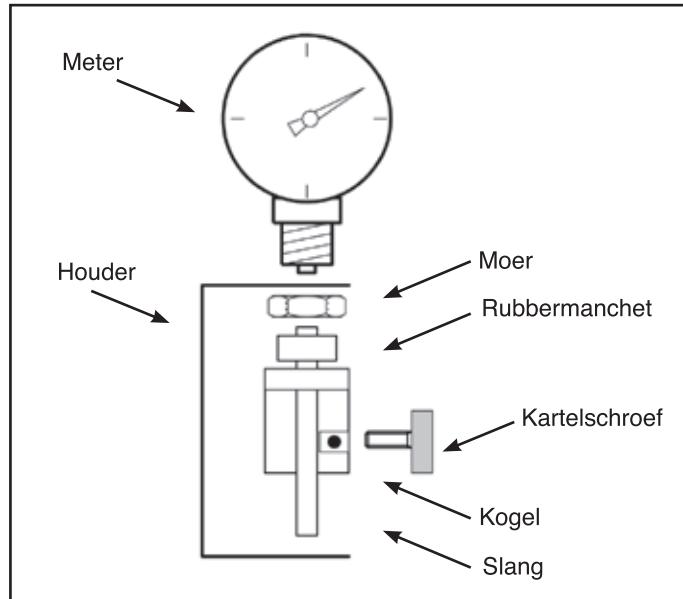
Geachte klant,

Hartelijk dank voor de aankoop van ons product. Wij adviseren u deze handleiding te raadplegen bij het gebruik van het apparaat.
Uw Louis-team wenst u veel plezier.

Beschrijving: De synchroontester bestaat afhankelijk van de uitvoering uit twee of vier onderdrukmeters die elk op de cilinder worden aangesloten en de onderdruk in het aanzuig systeem meten. De onderdruk in het aanzuig systeem is afhankelijk van de stand van de gaskleppen. Als bijv. de gaskleppen of gasschuif in de vrijloop verschillend ver zijn geopend, wijken de meetwaarden van elkaar af. Omdat u op elke carburateur een meter aansluit, kunt u de carburateur vaststellen waarvan de onderdruk afwijkt van die van de andere carburateurs. Door bepaalde schroeven van de carburateurs te verdraaien, kunnen de carburateurs worden gesynchroniseerd. Bovendien kunt u de carburateur vaststellen die te vroeg of te laat de betreffende gasklep opent. Een slechte synchronisatie van de gaskleppen leidt tot de volgende problemen: een onregelmatig lopende motor, slechte acceleratie, lage topsnelheid, hoog benzineverbruik en dus meer schadelijke stoffen in het uitlaatgas.

Montage: Plaats de meter in de houder en bevestig deze met de bijgeleverde moer. Voer nu de onderdrukslang door de kartelschroef. Over het uiteinde van de onderdrukslang wordt de rubbermanchet geschoven. De slang wordt nu vlak tegen het aansluitstuk van de meter gedrukt en stevig met de kartelschroef verbonden. Hierdoor wordt de onderdrukslang vastgeklemd. Let er bij het vastdraaien van de kartelschroef op dat de Schroefdraadopening naar voren wijst. Nu wordt in de Schroefdraadopening de kogel geplaatst, waarna de kartelschroef losjes wordt vastgeschroefd. Door de kartelschroef voorzichtig te draaien, vernauwt de kogel de doorsnede van de onderdrukslang. Hierdoor wordt bij het meten tijdens de lopende motor een demping van de wijzeraalden gerealiseerd.

Aansluiting: Houd altijd een reparatiehandboek bij de hand. Het is noodzakelijk om de meetvoorraarden te creëren. Ten eerste om de juiste aansluitingen voor de meters te lokaliseren, maar ook om eventueel aanwezige onderdrukslangen af te sluiten en rekening te houden met andere belangrijke details. Voorts staan in het reparatiehandboek de juiste instelschroeven en de realisatie van de synchronisatie beschreven. Bij de meeste motoren is het noodzakelijk om de tank te verwijderen. Om tijdens het instellen de toevoer van benzine mogelijk te maken, zijn er slangen en Y-aansluitingen bijgeleverd waarmee een verbinding met de tank kan worden gemaakt. Op www.louis.nl kan een losse benzinetank worden besteld waarmee de toevoer van benzine aanzienlijk wordt vereenvoudigd. De onderdrukslangen worden afhankelijk van het voertuig meestal op de aanzuigrubbers tussen carburateur en cilinderkop aangesloten. Bij veel voertuigen bevinden zich al kleine buisjes aan de aanzuigrubbers die voor de aansluiting van de slangen worden gebruikt. Hiervoor moet meestal een rubberen afsluitdop van de aansluitbuisjes worden verwijderd. Voor andere varianten is de set met verdere adapterbuisjes en O-ringen bijgeleverd. Deze worden gebruikt als het voertuig geen aansluitbuisjes, maar schroefdraadopeningen bezit. De schroefdraadopeningen zijn afgesloten met een afsluitschroef die verwijderd moet worden. Vergelijk de schroefdraad van de buisjes met de afsluitschroeven op juistheid, voordat u de buisjes (met O-ring) inschroeft. Denk eraan dat de volledige aansluiting dicht moet zijn, omdat anders onderdruk kan ontsnappen en de meters onjuiste waarden aangeven. Alvorens de motor te starten, moeten de kartelschroeven van de demping licht worden vastgedraaid en pas bij een lopende motor langzaam zover worden geopend dat de wijzers nog bewegen, maar al wel een waarde afleesbaar is. Draai de kartelschroeven nooit met geweld aan, omdat de kleine kogel anders in het aanzuigtraject en dus in de motor terecht kan komen. Na de synchronisatie moet u er altijd op letten dat de afsluitdoppen of schroeven alles weer juist afdichten. Anders kan de motor valse lucht aantrekken, wat een verduuning van het mengsel en dus oververhitting tot gevolg heeft.



Let op: De voorwaarden voor een synchronisatie zijn een bedrijfswarme motor, een juiste instelling van ontsteking en carburateur, een correcte klepeling en een mechanisch correcte motor. Denk eraan dat een onjuist gebruik of onjuiste instelling kan leiden tot schade aan de motor. Gebruik bij deze werkzaamheden altijd een reparatie- of werkplaatshandboek. Als u aan uw technische vaardigheden twijfelt, dient u de instelling altijd door een motorwerkplaats te laten uitvoeren. Omdat het bij dit testapparaat gaat om een universeel inzetbaar testapparaat dat geschikt is voor diverse voertuigen, is het belangrijk dat u zichzelf er vóór het eerste gebruik van overtuigt dat het product doelmatig zonder problemen in combinatie met uw voertuig kan worden gebruikt. Houd hierbij altijd rekening met de informatie in de bedieningshandleiding van uw voertuig en de voorschriften van de fabrikant van uw voertuig. Dit is noodzakelijk, omdat door een ondoelmatig en niet volgens het type aangepast gebruik van dit product de rijveiligheid en/of de kwaliteit van hen t voertuig nadelig kunnen worden beïnvloed.

Istruzioni per l'uso

Craft Meyer

Tester di sincronizzazione, cod. art. 10002587 / 10002588

Gentile cliente,

Ti ringraziamo per aver acquistato il nostro prodotto. Ti preghiamo di utilizzare queste istruzioni durante l'impiego dell'utensile. Il team Louis ti augura buon divertimento.

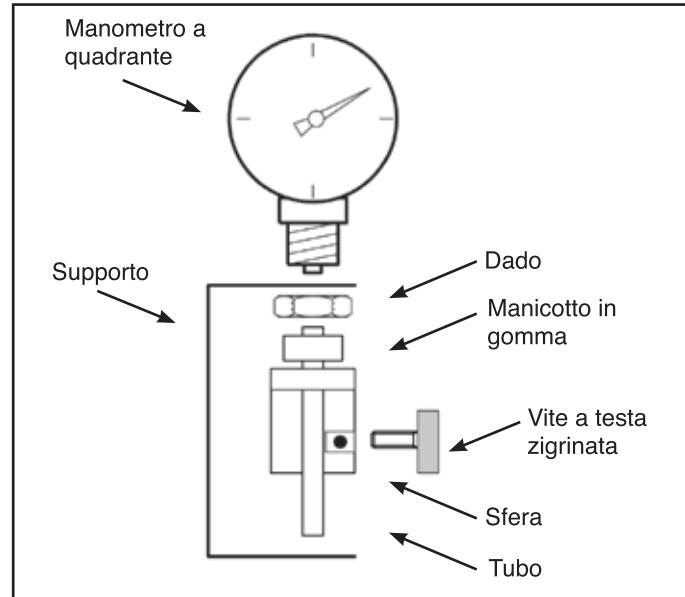
Descrizione: A seconda della versione, il tester di sincronizzazione è composto da due o quattro vacuometri che collegati ai cilindri misurano la depressione nel sistema di aspirazione. La depressione nel sistema di aspirazione dipende dalla posizione della valvola a farfalla. Se ad es. le valvole a farfalla o le valvole a gas sono aperte in modo diverso nella marcia in folle, i valori di misurazione si discostano. Collegando un manometro a quadrante a ogni carburatore, è possibile determinare il carburatore la cui depressione si differenzia da quella degli altri. Ruotando determinate viti sui carburatori è possibile sincronizzare questi ultimi. Inoltre è possibile determinare il carburatore che apre troppo presto o troppo tardi la valvola a farfalla corrispondente. Una sincronizzazione non corretta delle valvole a farfalla comporta i problemi seguenti: funzionamento irregolare del motore, cattiva accelerazione, bassa velocità finale, elevato consumo di benzina e quindi maggior quantità di sostanze nocive nei gas di scarico.

Montaggio: Inserire il manometro a quadrante nel supporto e fissarlo con il dado incluso nella fornitura. Far passare il tubo di depressione attraverso il manicotto zigrinato. Rivoltare il manicotto in gomma sull'estremità del tubo di depressione. Premere ora il tubo a filo contro il raccordo del manometro a quadrante e stringere a fondo con il manicotto zigrinato. In questo modo il tubo di depressione viene bloccato. Quando si stringe il manicotto zigrinato assicurarsi che il foro filettato sia rivolto in avanti. Ora mettere la sfera nel foro filettato e avvitare la vite a testa zigrinata senza stringerla. Ruotando con cautela la vite a testa zigrinata la sfera restringe la sezione del tubo di depressione. Durante la misurazione con il motore acceso, questo crea uno smorzamento degli aghi indicatori.

Collegamento: Tenere assolutamente a portata di mano un manuale di riparazione. Questo è necessario per realizzare i presupposti di misurazione. Da un lato per individuare gli attacchi corretti per i manometri a quadrante, dall'altro anche per chiudere i tubi di depressione eventualmente presenti e rispettare altri importanti dettagli. Inoltre il manuale di riparazione indica le viti di regolazione corrette e come effettuare la sincronizzazione. Nella maggior parte delle moto il serbatoio deve essere rimosso. Per consentire l'alimentazione di benzina durante la regolazione sono presenti tubi e connettori a Y con i quali è possibile realizzare un collegamento al serbatoio. È possibile ordinare un serbatoio di benzina separato all'indirizzo www.louis.eu, facilitando così notevolmente la gestione dell'alimentazione di carburante.

A seconda del veicolo i tubi di depressione vengono per lo più collegati ai manicotti in gomma tra carburatore e testa del cilindro. In molti veicoli i manicotti in gomma presentano già piccoli tubi utilizzati per il collegamento. Per realizzare il collegamento, è spesso necessario rimuovere un tappo di chiusura in gomma dai tubicini di collegamento. Per altre varianti il kit comprende inoltre tubicini adattatori e O-ring. Essi vengono utilizzati quando il veicolo non presenta adattatori a tubo ma fori filettati. I fori filettati sono chiusi con un prigioniero di chiusura che deve essere rimosso. Confrontare il filetto dei tubicini con i prigionieri di chiusura per verificarne la correttezza prima di avvitare i tubicini (con l'O-ring). Si osservi che l'intero collegamento deve essere a tenuta ermetica, altrimenti può fuoriuscire depressione e i manometri possono indicare valori errati. Prima di avviare il motore stringere leggermente le viti a testa zigrinata di smorzamento; solo con il motore acceso aprire lentamente fino a quando le lancette si muovono ancora ma è possibile leggere un valore. Non serrare le viti a testa zigrinata con la forza, altrimenti la piccola sfera può finire nell'impianto di aspirazione e quindi nel motore. Dopo la sincronizzazione assicurarsi assolutamente che i tappi o i prigionieri di chiusura siano a tenuta ermetica. Altrimenti il motore può aspirare aria secondaria, con conseguente impoverimento della miscela e surriscaldamento.

Attenzione: Le premesse per una sincronizzazione sono motore caldo, regolazione precisa dell'accensione e del carburatore, gioco delle valvole corretto e motore in condizioni meccaniche perfette. Si osservi che operazioni o impostazioni errate possono causare danni al motore. Per questo intervento servirsi assolutamente di un manuale di riparazione o dell'officina. In caso di dubbi sulle proprie competenze tecniche far eseguire la regolazione a un'officina specializzata. Dato che questo apparecchio di prova è un apparecchio a impiego universale senza destinazione specifica del veicolo, è importante essere certi prima del primo utilizzo che il prodotto possa essere montato/utilizzato in modo corretto sul proprio veicolo senza alcun problema. Osservare assolutamente le indicazioni contenute nelle istruzioni per l'uso del proprio veicolo e le specifiche del costruttore del veicolo. Questo è essenziale in quanto un utilizzo del prodotto improprio o non corretto per il tipo può pregiudicare la sicurezza di guida e/o le caratteristiche del veicolo.



Instrucciones de uso

Craft Meyer

Sincronizador de carburadores, n.º de pedido 10002587 / 10002588

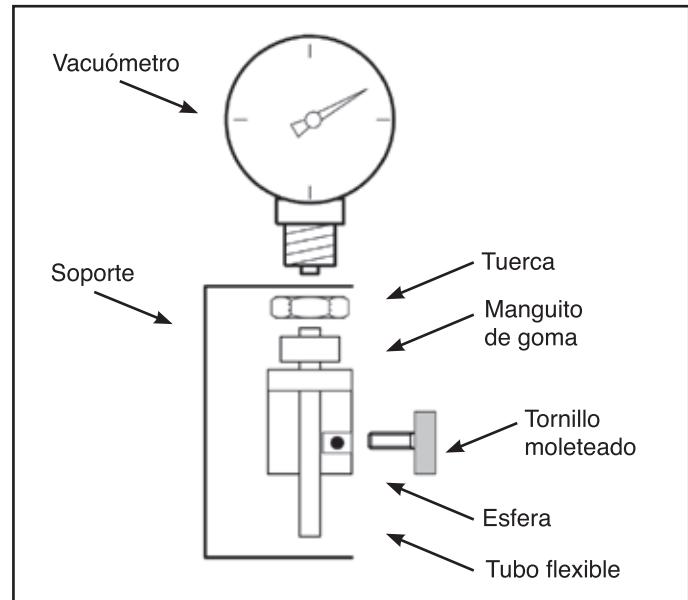
Estimado/a cliente:

Muchas gracias por haber adquirido nuestro producto. Consulte las presentes instrucciones a la hora de utilizar este instrumento. Su equipo de Louis le desea una buena dosis de diversión.

Descripción: En función de la versión de fabricación, el sincronizador de carburadores se compone de dos o cuatro vacuómetros, cada uno de los cuales se conecta a un cilindro y mide la depresión en el sistema de admisión. La depresión en el sistema de admisión depende de la posición de las válvulas de mariposa. Si, por ejemplo, las válvulas de mariposa o válvulas de gas quedan abiertas de forma diferente en ralentí, entonces los valores de medición diferirán entre sí. Dado que usted conecta un vacuómetro a cada carburador, podrá constatar cuál es el carburador cuya depresión difiere de la del resto de carburadores. Girando determinados tornillos en los carburadores es posible sincronizar dichos carburadores. Asimismo podrá averiguar qué carburador abre la válvula de mariposa demasiado temprano o demasiado tarde. Una mala sincronización de las válvulas de mariposa acarrea los siguientes problemas: marcha irregular del motor, mala aceleración, baja velocidad final, elevado consumo de gasolina y, en consecuencia, más contaminantes presentes en los gases de escape.

Montaje: Inserte el vacuómetro en el soporte y fíjelo con la tuerca que incluida en el suministro. A continuación pase el tubo flexible de depresión por el casquillo moleteado. El extremo del tubo flexible de depresión debe quedar tapado con el manguito de goma. Ahora apriete al máximo el tubo flexible contra la pieza de conexión del vacuómetro y fíjelo firmemente con el casquillo moleteado. De esa forma el tubo flexible de depresión quedará sujeto con firmeza. Cuando gire el casquillo moleteado para apretarlo, cerciórese de que el agujero roscado apunta hacia delante. Ahora coloque la esfera en el agujero roscado y a continuación enrosque el tornillo moleteado sin apretarlo del todo. Al girar con cuidado el tornillo moleteado, la esfera estrecha el diámetro del tubo flexible de depresión. Así se logra amortiguar las agujas indicadoras durante la medición con el motor en marcha.

Conexión: Asegúrese en primer lugar de tener a mano el manual de reparación. Es necesario para crear las condiciones adecuadas para la medición: en principio, para localizar las conexiones correctas para los vacuómetros, pero también para cerrar los posibles tubos flexibles de depresión disponibles y para tener en cuenta otros detalles importantes. Asimismo se debe consultar en el manual de reparación cuáles son los tornillos de ajuste adecuados y cómo debe llevarse a cabo la sincronización. En la mayoría de las motocicletas resulta necesario retirar el depósito. A fin de permitir la alimentación de gasolina durante el ajuste, se incluyen en el suministro tubos flexibles y empalmes en Y con los que se puede crear la conexión al depósito. En www.louis.de se puede adquirir un depósito de gasolina independiente que facilita enormemente el manejo de la alimentación de gasolina. Dependiendo del vehículo, los tubos flexibles de depresión se conectan en la mayoría de los casos a las gomas de admisión ubicadas entre el carburador y la culata. En muchos vehículos ya hay disponibles unos tubos pequeños en las gomas de admisión, que se pueden utilizar para conectar los tubos flexibles. Para ello, por regla general debe quitarse un tapón de cierre de goma del tubo pequeño de conexión. Para el resto de variantes se incluyen en el suministro el set de tubos pequeños de adaptación y juntas tóricas. Estos se utilizan cuando el vehículo no cuenta con tubos pequeños de conexión, sino con agujeros roscados. Los agujeros roscados están cerrados mediante un tornillo de cierre que debe retirarse. Compare que la rosca de los tubos pequeños coincida con los tornillos de cierre, antes de enroscar los tubos pequeños (con junta tórica). Tenga en cuenta que toda la conexión debe quedar estanca, pues de lo contrario se puede perder la depresión y los vacuómetros de reloj indicarían valores falsos. Antes de poner el motor en marcha, apriete ligeramente los tornillos moleteados de la amortiguación y, una vez esté el motor en marcha, aflojelos lentamente hasta el punto en el que las agujas indicadoras todavía se muevan pero se pueda leer un valor. No apriete los tornillos moleteados con excesiva fuerza, dado que la esfera pequeña podría introducirse en el colector de admisión y, por tanto, acabar en el motor. Tras la sincronización es necesario cerciorarse de que los tapones o tornillos de cierre vuelvan a proporcionar un cierre estanco. De lo contrario, podría entrar más aire del adecuado en el motor, lo que empobrecería la mezcla de aire-combustible y, en consecuencia, acarrearía un sobrecalentamiento.



Atención: Los requisitos para una correcta sincronización son un motor caliente, un ajuste adecuado del sistema de encendido y del carburador, un juego adecuado de las válvulas y un motor en perfecto estado mecánico. Tenga en cuenta que un manejo o ajuste inadecuados pueden deteriorar el motor. Para esta tarea, utilice en todo momento el manual de reparación o de taller. Si duda de su capacidad técnica, encargue el ajuste a un taller especializado. Dado que este dispositivo de prueba es de uso universal, no asignado a un vehículo específico, es importante que se asegure antes del primer uso de que este producto se puede utilizar adecuadamente en su vehículo. Observe en todo momento las indicaciones que figuren en el manual de instrucciones de su vehículo y las especificaciones del fabricante del vehículo. Esto es necesario, ya que utilizar este producto de forma no concorde con el uso previsto puede repercutir negativamente sobre la seguridad de conducción y sobre el estado del vehículo.

Инструкция по эксплуатации

Craft
Meyer

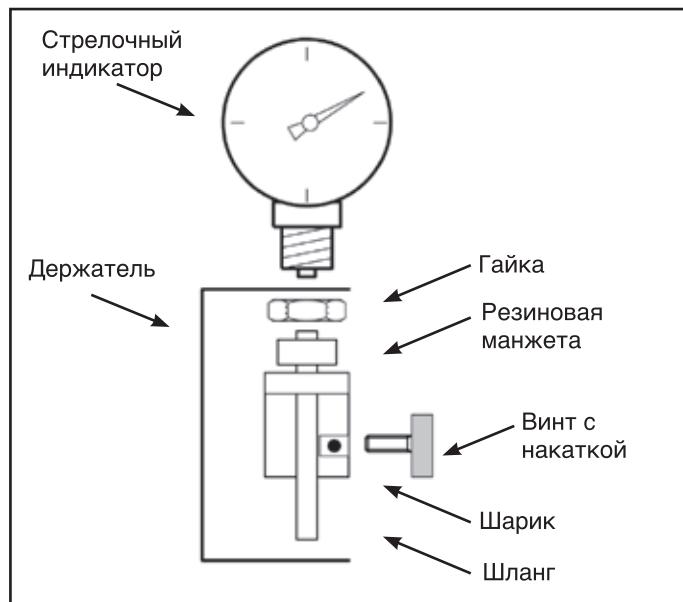
Синхронизатор карбюраторов, кат. № 10002587 / 10002588

Уважаемые клиенты,
благодарим Вас за приобретение нашего изделия. Всегда используйте данную инструкцию при его применении.
Команда Louis желает Вам всего самого наилучшего!

Описание: В зависимости от исполнения, синхронизатор карбюраторов состоит из двух или четырех стрелочных индикаторов пониженного давления, которые подключаются к цилинду и измеряют пониженное давление в системе впуска. Пониженное давление в системе впуска зависит от положения дроссельных заслонок. Например, если в режиме холостого хода дроссельные заслонки или газовые заслонки открыты по-разному, то результаты измерений различаются. Поскольку к каждому карбюратору подключается по одному стрелочному индикатору, можно определить карбюратор, пониженное давление в котором отличается от значений пониженного давления в других карбюраторах. Вращая определенные винты на карбюраторах, можно добиться их синхронизации. Кроме того, можно определить карбюратор, который слишком рано или слишком поздно открывает соответствующую дроссельную заслонку. Плохая синхронизация дроссельных заслонок ведет к следующим проблемам: неровный ход двигателя, слабое ускорение, низкая конечная скорость, высокий расход бензина, а следовательно и более высокое содержание вредных веществ в выхлопных газах.

Монтаж: Вставьте стрелочный индикатор в держатель и зафиксируйте его прилагаемой гайкой. Затем введите шланг пониженного давления через втулку с накаткой. На конец шланга пониженного давления надевается резиновая манжета. Теперь шланг заподлицо прижимается к ниппелю стрелочного индикатора и фиксируется втулкой с накаткой от руки. Благодаря этому шланг пониженного давления зажимается. При завинчивании втулки с накаткой следите за тем, чтобы резьбовое отверстие было направлено вперед. Теперь в резьбовое отверстие помещается шарик и затем несильно ввинчивается винт с накаткой. Путем осторожного вращения винта с накаткой шарик уменьшает поперечное сечение шланга пониженного давления. Благодаря этому во время измерения на работающем двигателе обеспечивается демпфирование указательных стрелок.

Подключение: Обязательно пользуйтесь руководством по ремонту. Это необходимо для создания условий для измерения. Во-первых, чтобы локализовать правильные разъемы для стрелочных индикаторов, а во-вторых, чтобы перекрыть имеющиеся шланги пониженного давления, а также узнать другие важные подробности. Кроме того, в руководстве по ремонту указаны правильные регулировочные винты и содержится информация о выполнении синхронизации. В большинстве мотоциклов нужно снимать бак. Чтобы обеспечить подачу бензина во время регулировки, прилагаются шланги и тройники, с помощью которых можно выполнить соединение с баком. На сайте www.louis.eu можно заказать отдельный бак для бензина, который значительно упростит подачу бензина. В зависимости от транспортного средства, шланги пониженного давления чаще всего подключаются к впускным резиновым элементам между карбюратором и головкой цилиндра. Во многих транспортных средствах на впускных резиновых элементах имеются небольшие трубы, которые используются для подсоединения шлангов. Для этого зачастую необходимо снимать резиновую заглушку с соединительной трубки. Для других вариантов на наборе прилагаются переходные трубы и уплотнительные кольца. Они используются, если в транспортном средстве имеются не соединительные трубы, а резьбовые отверстия. Резьбовые отверстия закрыты резьбовыми пробками, которые необходимо вывинтить. Убедитесь, что резьба трубок совпадает с резьбой пробок, прежде чем ввинчивать трубы (с уплотнительным кольцом). Помните, что все соединение должно быть герметичным, так как в противном случае пониженное давление может пропасть, а стрелочные индикаторы будут показывать неправильные значения. Перед запуском двигателя необходимо немножко затянуть винты с накаткой для демпфирования и лишь во время работы двигателя медленно отвернуть их так, чтобы стрелки еще двигались, но можно было считать значение. Не затягивайте винты с накаткой с силой, так как в противном случае небольшой шарик может попасть во впускной тракт и, следовательно, в двигатель. После синхронизации необходимо обязательно убедиться в том, что резьбовые заглушки или пробки снова герметичны. В противном случае двигатель может подсасывать воздух, что ведет к обеднению смеси и тем самым к перегреву.



Внимание: Условием синхронизации являются прогретый двигатель, правильная установка зажигания и регулировка карбюратора, правильный зазор клапанов и безупречное механическое состояние двигателя. Помните, что неправильное обращение или регулировка могут привести к повреждению двигателя. Во время этой работы обязательно используйте руководство по ремонту или руководство для мастерских. При наличии у Вас сомнений в Ваших технических способностях, обязательно поручите выполнение регулировки специализированной мастерской. Так как данный контрольный прибор является универсальным и не предназначен для конкретного транспортного средства, важно перед первым использованием убедиться в том, что изделие можно надлежащим образом использовать с Вашим транспортным средством без каких-либо проблем. При этом обязательно учитывайте сведения, содержащиеся в руководстве по эксплуатации Вашего транспортного средства, и требования производителя транспортного средства. Это необходимо, так как ненадлежащее использование данного изделия без учета типа транспортного средства может ухудшить безопасность движения и/или характеристики транспортного средства.

Tester synchronizacji, nr kat. 10002587 / 10002588

Droga Klientko, Drogi Kliencie,
dziękujemy za zakup naszego produktu. Prosimy przestrzegać niniejszej instrukcji podczas stosowania przyrządu.
Zespół Louis życzy przyjemnego użytkowania.

Opis produktu: Tester synchronizacji, z zależnością od wersji, składa się z dwóch lub czterech zegarowych mierników podciśnienia, podłączanych do cylindrów i mierzących podciśnienie w układzie ssącym. Podciśnienie w układzie ssącym jest zależne od pozycji przepustnic. Jeżeli np. przepustnice lub przepustnice suwakowe są przy biegu jazdowym otwarte w różnym stopniu, wówczas wartości pomiarów będą rozbieżne. Ponieważ do każdego gaźnika podłączany jest jeden czujnik zegarowy, można zidentyfikować gaźnik, w którym wartości podciśnienia odbiegają od pozostałych. Synchronizacja gaźników odbywa się poprzez przekręcanie określonych śrub. Produkt umożliwia również identyfikację gaźnika, który zbyt wcześnie lub zbyt późno otwiera odpowiednią przepustnicę. Niewłaściwa synchronizacja przepustnic prowadzi do następujących problemów: nierównomiernej pracy silnika, nieprawidłowego przyspieszenia, niskiej prędkości maksymalnej, wysokiego zużycia paliwa, a tym samym większej ilości szkodliwych substancji w spalinach.

Montaż: Umieścić czujnik zegarowy w uchwycie i zabezpieczyć go dołączoną nakrętką. Wprowadzić przewód podciśnienia przez tuleję radelkowaną. Na koniec przewodu podciśnienia nałożyć manszetę gumową. Mocno wcisnąć przewód do przyłącza czujnika pomiarowego i dokręcić ręcznie tuleję radelkowaną. Spowoduje to pewne zamocowanie przewodu podciśnienia. Przy dokręcaniu tulei radelkowanej należy zwrócić uwagę, aby otwór gwintowany był skierowany do przodu. W otworze gwintowanym umieścić kulkę i luźno wkręcić śrubę radelkowaną. Poprzez ostrożne dokręcanie śrubę radelkowaną, kulka zwęża wewnętrzną średnicę przewodu podciśnienia. Dzięki temu, podczas przeprowadzania pomiaru na pracującym silniku uzyskuje się tłumienie dugań wskazówek.

Sposób przyłączenia: Należy koniecznie przygotować instrukcję napraw. Jest to niezbędne w celu zapewnienia odpowiednich warunków pomiaru. W oparciu o instrukcję należy zlokalizować właściwe przyłącza dla czujników zegarowych, zamknąć ewentualnie dostępne przewody podciśnieniowe oraz zapoznać się z innymi istotnymi informacjami. Przy pomocy instrukcji napraw należy również zidentyfikować właściwe śruby regulacyjne oraz zapoznać się ze sposobem przeprowadzenia synchronizacji. W przypadku większości motocykli niezbędne jest uprzednie opróżnienie zbiornika paliwa. W celu umożliwienia dopływu paliwa w trakcie regulacji, do zestawu dołączone są przewody i łączniki typu Y, za pomocą których można uzyskać połączenie ze zbiornikiem paliwa. W sklepie internetowym www.louis.eu dostępny jest oddzielny zbiornik paliwa, znacznie ułatwiający doprowadzenie benzyny.

Przewody podciśnienia, w zależności od pojazdu, są zazwyczaj podłączane do gumowych króćców ssących umieszczonych pomiędzy gaźnikiem a głowicą cylindra. W wielu pojazdach przy gumowych króćcach ssących znajdują się już małe rurki służące do przyłączenia przewodów. W tym celu trzeba zazwyczaj usunąć gumowe zatyczki z rurek przyłączeniowych. Dla pozostałych pojazdów przeznaczone są rurki przejściowe oraz pierścień o-ring. Znajdują one zastosowanie wówczas, gdy w danym pojeździe nie są dostępne rurki przyłączeniowe, lecz otwory gwintowane. Otwory gwintowane są zamknięte śrubą zabezpieczającą, którą należy usunąć. Przed wkręceniem rurek przejściowych (z pierścieniem o-ring) należy upewnić się, że gwinty rurek i śrub zabezpieczających do siebie pasują. Należy pamiętać, iż cała instalacja musi być szczelna, ponieważ w przeciwnym wypadku podciśnienie może uchodzić, prowadząc do nieprawidłowych wskazań czujników zegarowych. Przed uruchomieniem silnika należy lekko dokręcić śrubę radelkowaną tłumika dugań i dopiero podczas pracy silnika powoli odkręcać je na tyle, aby wskazówki się jeszcze poruszały, lecz pozwalają na odczyt wartości. Śrub radelkowanych nie należy dokręcać na siłę, ponieważ mała kulka mogłaby przedostać się do układu ssającego, a tym samym do silnika. Po przeprowadzeniu synchronizacji należy zawsze pamiętać o ponownym dokładnym założeniu zatyczek lub śrub. W przeciwnym wypadku silnik może zasysać powietrze dodatkowe, co skutkuje zubożeniem mieszanek i przegrzaniem silnika.

Uwaga: Warunkami niezbędnymi do przeprowadzenia synchronizacji są: silnik o temperaturze roboczej, prawidłowe ustawienie zapłonu i gaźników, prawidłowy luz zaworów oraz nienaganny mechaniczny stan silnika. Proszę mieć na uwadze, iż nieprawidłowa obsługa przyrządu lub regulacja może skutkować uszkodzeniem silnika. Podczas opisanych czynności należy zawsze przestrzegać zaleceń instrukcji napraw lub podręcznika serwisowego. Jeżeli nie są Państwo pewni swoich umiejętności technicznych, prosimy koniecznie zlecić regulację w specjalistycznym warsztacie. Ponieważ opisany produkt stanowi uniwersalny przyrząd pomiarowy nie przeznaczony dla konkretnego typu pojazdu, niezwykle ważne jest, aby przed pierwszym użyciem upewnić się, że produkt może być bezproblemowo używany/stosowany w konkretnym modelu pojazdu. Należy przy tym zawsze przestrzegać treści instrukcji obsługi pojazdu oraz zaleceń producenta pojazdu. Jest to bezwzględnie konieczne, ponieważ niewłaściwe użycie produktu lub jego zastosowanie w pojeździe nieodpowiedniego typu może mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo jazdy oraz/lub stan pojazdu.

