

TE-130 Vacuüm meter set

-1000 tot 0 MilliBar. Met metalen vacuümpomp en aansluit- en remontluchttingshulpstukken.
Afmeting 350x300x80 mm (lxbxh). Gewicht 1543 gram.

Geschikt voor vrijwel alle auto's, zoals o.m. Alfa, Audi, BMW, Chrysler, Citroën, Fiat, Ford, Honda, Isuzu, Lada, Lancia, Mazda, Mercedes, Mitsubishi, Nissan, Opel, Peugeot, Renault, Rover, Saab, Seat, Subaru, Suzuki, Toyota, Volkswagen, Volvo, etc.

Een vacuüm meter met handpomp is onmisbaar voor bijv. controleren en afstellen van het brandstofsysteem, airco- en verwarmingsystemen, en verder alle vacuüm bediende onderdelen van bijv. versnellingsbak.



TE-133 Overdruk en vacuümmeter set

Voor Turbo-druk 0-2000 MilliBar en 0-30 in. Hg en vacuümdruk -1000 tot 0 MilliBar en -30 tot 0 inch Hg met metalen pomp en aansluit- en remontluchttingshulpstukken.
Afmeting 350x300x80 mm (lxbxh). Gewicht 1835 gram.

Eenvoudige bediening, zeer precieze dosering en aflezing. Deze Turbo-drukmeter met handpomp is onmisbaar bij controle van de overdruk bij TURBO-systemen (Garret waste gate valves). Tevens is de tester geschikt voor controle van vacuüm, zoals bijvoorbeeld de vacuümbediende CO-afstelling bij katalysator-uitlaten, EGR (uitlaatgas recirculatie) membranen, vacuüm bediende onderdelen bij onder meer BMW, Honda, Mercedes, Mitsubishi, Opel, Peugeot, Renault en vele andere merken.

Aanbevolen door Mercedes, Peugeot (nr. 013502). En bij Renault (nr. 583800) voor met name het RENIX (Renault-Bendix) remsysteem.



TE-140 Vacuümpomp

-1000 tot 0 MilliBar. Zelfde als -760 tot 0 mm Hg en -30 tot 0 inch Hg. 1 mm Hg = 1,33 MilliBar.
Wordt geleverd zonder aansluithulpstukken.
Afmetingen: 240x210x53 (lxbxh). Gewicht 567 gram.

Zeer solide heavy duty messing pompgedeelte met 6 mm (1/4") slangpilaar. Handvat is van zwart verenstaal, overtrokken met rood kunststof voor comfortabel pompen. Aan de onderkant zit een makkelijk te bedienen ontluchttingsventiel. Geschikt voor testen van alle vacuümbediende auto-onderdelen, zoals gemonteerd bij bijvoorbeeld katalysator uitlaatsystemen, airconditioning en climate control, lucht-inlaatkleppe, vacuümvervoeging, EGR (uitlaatgas recirculatie) kleppen, rem-bekrachtiging, enz. De vacuümslangen kunnen vaak zonder problemen op de 6 mm slangpilaar geschoven worden.

Los leverbaar: **TE-140-3 Aansluithulpstukken**



Let op: **TE-130** is complete set voor overdruk (vacuüm) meten.
TE-133 is complete set voor overdruk (Turbo) en overdruk (vacuüm) meten
TE-140 is alleen de handpomp voor overdruk (vacuüm) meten.

In de onderstaande handleiding wordt verder niet meer verwezen naar de verschillen tussen deze drie gereedschappen wat betreft toepassing. U weet nu dat **alleen set TE-133 geschikt is voor overdruk (Turbo) testen.**

A. Onderdruk of vacuüm meten (met TE-130, TE-133 en TE-140)

U kunt de onderdruk van een membraan meten bij draaiende motor, zonder dat u met de hand de zuiger van de pomp hoeft te bedienen. Als de motor stil staat, kunt u met de hand de pomp bedienen. Zo veroorzaakt u een vacuüm, waarmee u de goede werking van de betreffende onderdelen kunt controleren. De onderdruk of vacuüm meter heeft een bereik van -1000 tot en met 0 MBar.

B. Overdruk of Turbo-druk meten (alleen met TE-133)

U kunt de overdruk van pneumatische membranen meten tot 2 Bar bij draaiende motor. Als de motor stil staat, kunt u met de hand de pomp bedienen. Zo veroorzaakt u een overdruk, waarmee u de goede werking van de betreffende membranen kunt controleren. De overdruk of Turbo-druk meter heeft een bereik van 0 tot en met 2000 MBar.



Let op: laat **nooit** vloeistof de pompcilinder binnen dringen.

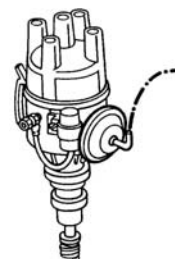
Vergeet niet dat een vacuümpomp geen vloeistofpomp is. Voor het overgieten van bijvoorbeeld remvloeistof gebruikt u het remontluchttings-reservoir dat in set **TE-130** en **TE-133** is bijgesloten. **Pomp nooit meer onderdruk of vacuüm dan 950 MBar en ook nooit meer overdruk of Turbo-druk dan meer dan 1.95 Bar.** Zo voorkomt u beschadiging van het mechanisme van de manometer.

Onderhoud: **Wanneer u toch vloeistof opzuigt in de pomp, zoals bijvoorbeeld benzine, olie, remvloeistof enz., moet u de pomp onmiddellijk demonteren en elk onderdeel in lauwwarm zeepwater zorgvuldig uitspoelen.** Maak elk onderdeel goed schoon en laat het drogen zodat elk spoor van vochtigheid verdwenen is. Smeer dan het uiteinde van de zuiger met een siliconen houdend smeermiddel en monteer de pomp opnieuw.

1. Controle van de curve van de onderdrukvervroeging

zoals bij Peugeot 205 met TU-motor

- Stabiliseer het motor toerental op 2500 toeren per minuut.
- Maak de rubber vacuümslang van de capsule los.
- Sluit de pomp aan op de capsule van de ontsteker.
- Neem punt "D" als referentiepunt van de initiële vervroegingsindex.
- Lees de centrifugaal vervroeging af.
- Pomp tot een vacuüm ontstaat zoals aangegeven in onderstaande tabel.
- Stabiliseer opnieuw het motor toerental op 2500 toeren per minuut.
- Lees de totale vervroeging (centrifugale en onderdruk) af en noteer die.
- De vacuüm vervroeging is het verschil tussen de totale en de centrifugaal vervroeging.
- Wanneer de afgelezen waarden de aangegeven waarden overschrijden, moet u de ontsteker op de testbank (laten) controleren.



Curve motor	Onderdruk mm/Hg	MBar	Graden Motor
C3A	120	188	0 - 4
D031	280	372	13 - 17
H3A	144	192	0 - 4
D032	280	372	12 - 16
K3A	130	172	0 - 4
D033	240	320	14 - 18
C1A	160	215	0 - 4
D028	350	475	14 - 18
H1A	160	215	0 - 4
D029	300	406	11 - 15
K1A	180	240	0 - 4
D030	320	426	10 - 14
K2A	160	215	0 - 4
D041	350	475	14 - 18

