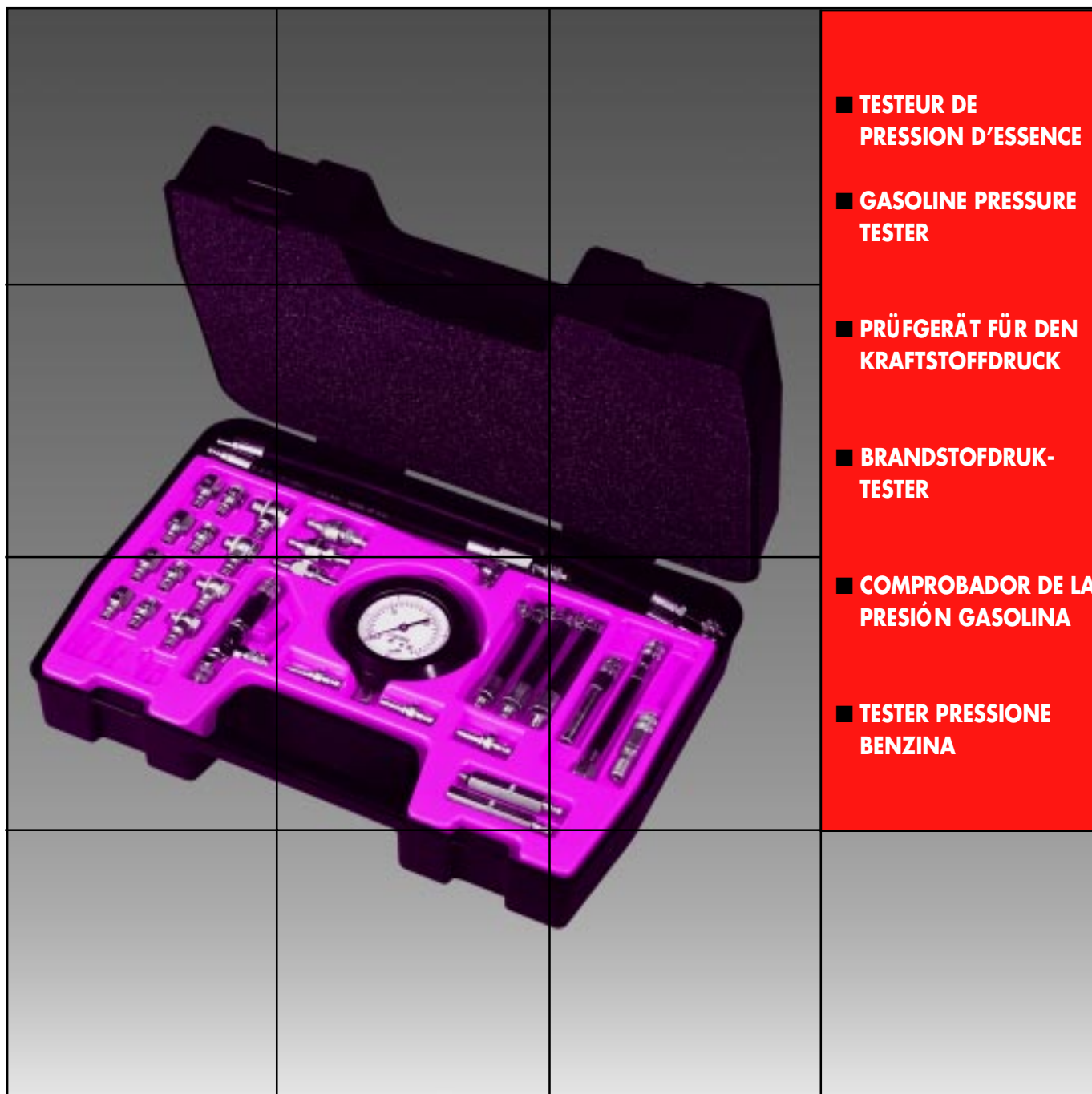


DM.35



■ **TESTEUR DE
PRESSION D'ESSENCE**

■ **GASOLINE PRESSURE
TESTER**

■ **PRÜFGERÄT FÜR DEN
KRAFTSTOFFDRUCK**

■ **BRANDSTOFDRUK-
TESTER**

■ **COMPROBADOR DE LA
PRESIÓN GASOLINA**

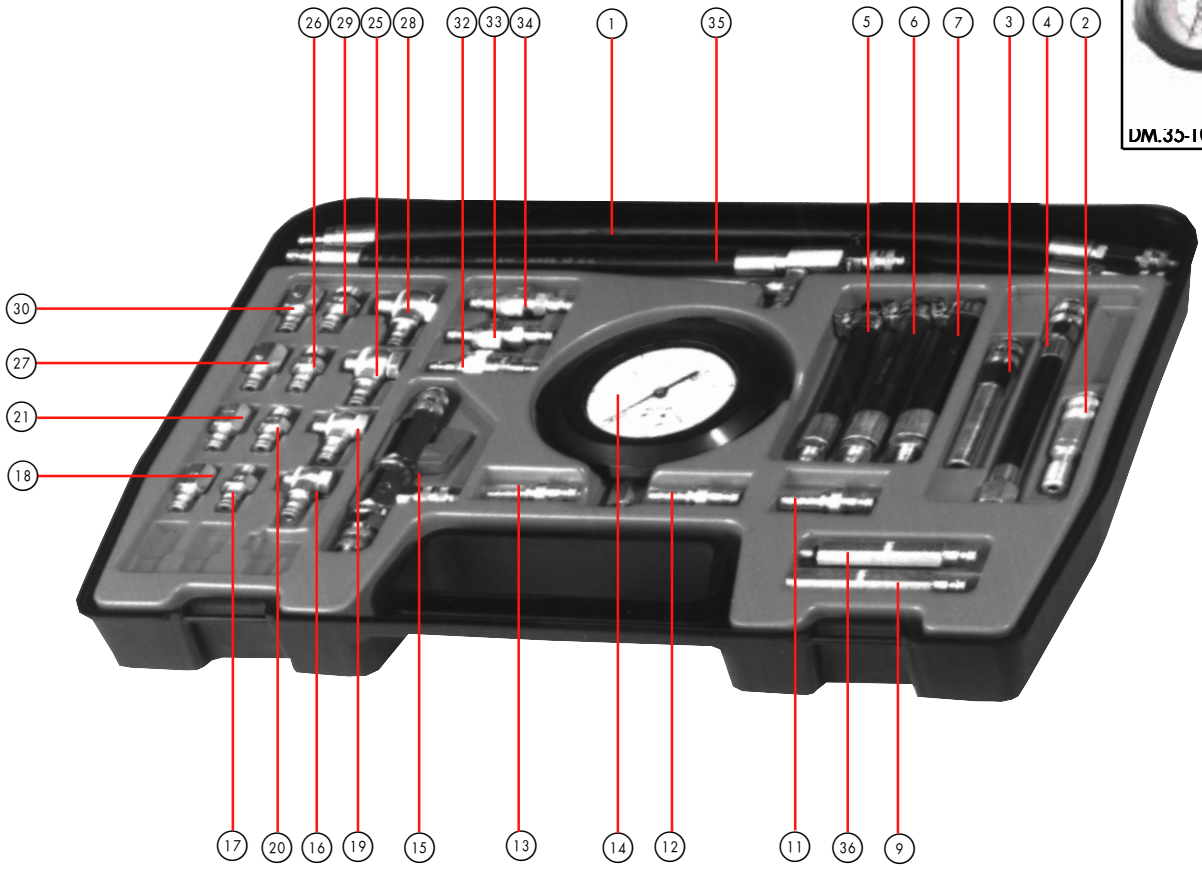
■ **TESTER PRESSIONE
BENZINA**

Notice d'instructions
Instructions manual
Bedienungsanleitung
Gebruiksaanwijzing
Guia de instrucciones
Istruzioni per l'utilizzo

NU-DM.35/98

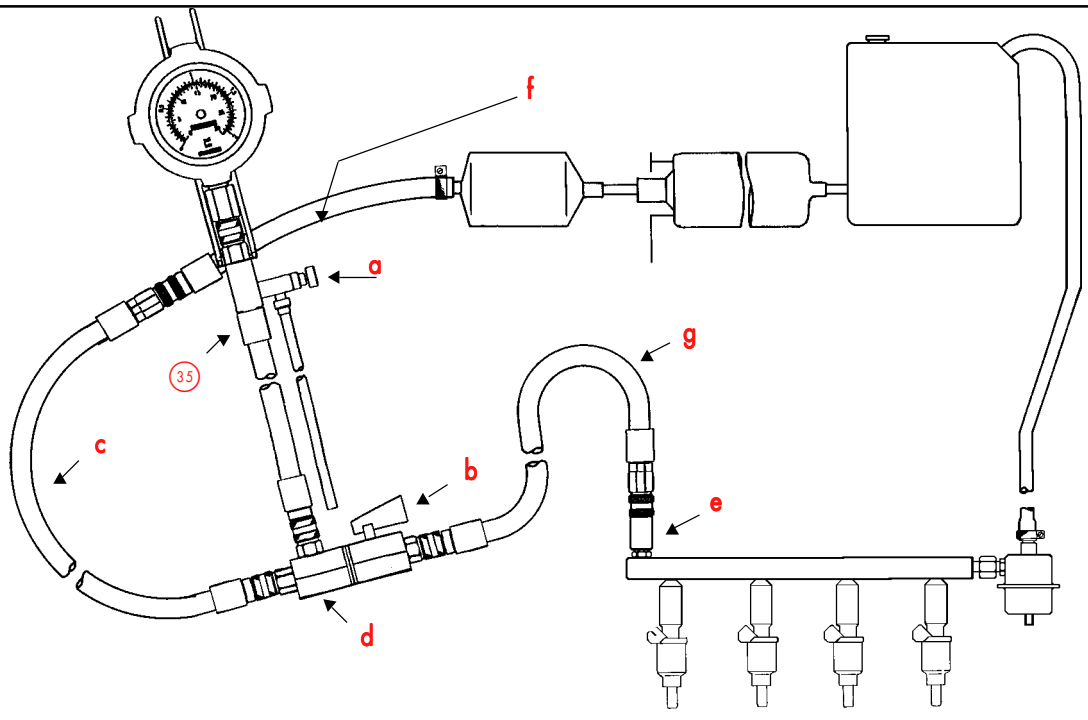


1.



- | | | | | | | | | | |
|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| ① DM.35-01 | ⑤ DM.35-05 | ⑪ DM.35-11 | ⑮ DM.35-15 | ⑲ DM.35-19 | ⑳ DM.35-20 | ㉔ DM.35-24 | ㉖ DM.35-26 | ㉚ DM.35-30 | ㉜ DM.35-34 |
| ② DM.35-02 | ⑥ DM.35-06 | ⑫ DM.35-12 | ⑯ DM.35-16 | ⑳ DM.35-20 | ㉑ DM.35-21 | ㉕ DM.35-25 | ㉗ DM.35-27 | ㉛ DM.35-31 | ㉝ DM.35-35 |
| ③ DM.35-03 | ⑦ DM.35-07 | ⑬ DM.35-13 | ⑰ DM.35-17 | ㉒ DM.35-22 | ㉓ DM.35-23 | ㉖ DM.35-26 | ㉘ DM.35-28 | ㉞ DM.35-32 | ㉟ DM.35-36 |
| ④ DM.35-04 | ⑧ DM.35-08 | ⑭ DM.35-14 | ⑱ DM.35-18 | ㉔ DM.35-24 | ㉕ DM.35-25 | ㉗ DM.35-27 | ㉙ DM.35-29 | ㉟ DM.35-33 | |

2.



1. DESIGNATION

DM.35-01 Flexible longueur 550 mm
DM.35-02 Adaptateur Honda M12x1.25
DM.35-03 Adaptateur Ford
DM.35-04 Adaptateur GM
DM.35-05 Flexible 3/8" avec collier
DM.35-06 Flexible 5/16" avec collier
DM.35-07 Flexible 1/4" avec collier
DM.35-09 Entretoise M8 mâle

DM.35-11 Embout cannelé 3/8"
DM.35-12 Embout cannelé 5/16"
DM.35-13 Embout cannelé 1/4"
DM.35-14 Manomètre
DM.35-15 Raccord 3 voies
DM.35-16 Raccord «banjo» M8
DM.35-17 Raccord mâle M8
DM.35-18 Raccord femelle M8

DM.35-19 Raccord «banjo» M10
DM.35-20 Raccord mâle M10
DM.35-21 Raccord femelle M10
DM.35-25 Raccord «banjo» M12
DM.35-26 Raccord mâle M12
DM.35-27 Raccord femelle M12
DM.35-28 Raccord «banjo» M14
DM.35-29 Raccord mâle M14

DM.35-30 Raccord femelle M14
DM.35-31 Pochette de joints
DM.35-32 Raccord conique M16
DM.35-33 Raccord conique 1/4"
DM.35-34 Raccord conique M14
DM.35-35 Flexible pour manomètre
DM.35-36 Entretoise M8 femelle

DM.35-10 Kit optionnel pour système d'injection monopoint comprenant un manomètre (DM.35-10-01) et un raccord conique long M14 (DM.35-10-02)

2. MONTAGE

 SUIVRE TOUJOURS LES INSTRUCTIONS DU CONSTRUCTEUR

- 2.1 Débrancher le tuyau ou la canalisation d'arrivée d'essence et récupérer l'essence qui s'écoule sur un chiffon.
- 2.2 Choisir le raccord adapté (ex. : DM.35-12), puis le brancher sur le flexible longueur 550 mm repère **c**.
- 2.3 Monter le flexible repère **c** sur le raccord 3 voies (DM.35.15 - repère **d**) en respectant le sens d'écoulement indiqué.
- 2.4 Revenir sur le circuit du véhicule à l'aide d'un flexible (DM.35.01- repère **g**) et/ou d'un raccord (DM.35.27- repère **e**)
- 2.5 Connecter le manomètre DM.35-14 sur le raccord 3 voies (repère **d**)
- 2.6 Ouvrir la vanne (repère **b**) du raccord 3 voies.
- 2.7 Mettre le moteur en marche et vérifier l'étanchéité du montage.
- 2.8 Purger l'air du circuit en appuyant sur la soupape (repère **a**) et en récupérant l'essence dans un récipient.
- 2.9 Relâcher la soupape (repère **a**) et lire la valeur sur le manomètre de la pression de service.

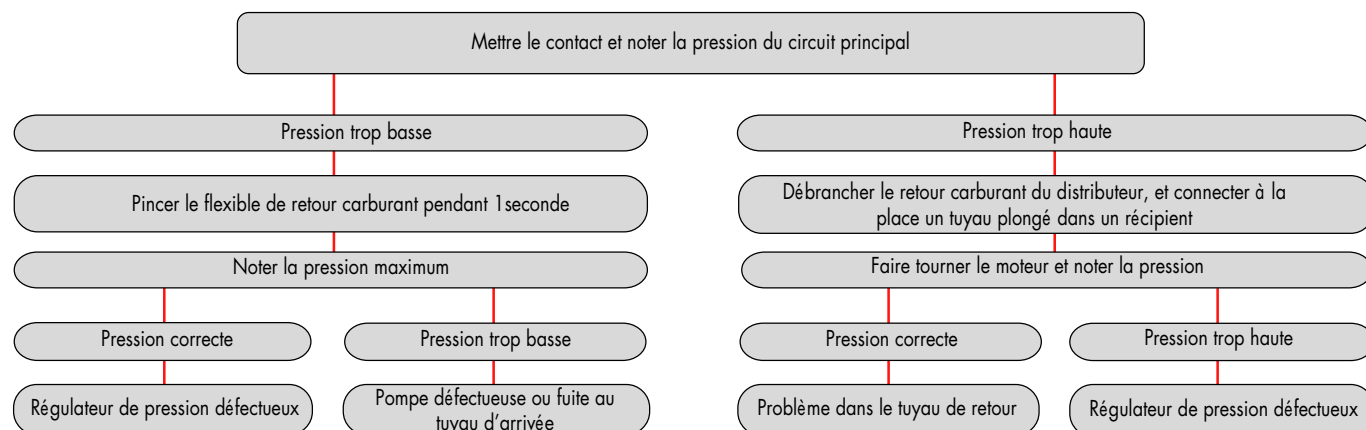
3. SYSTEME MECANIQUE D'INJECTION D'ESSENCE

Mise en situation : Moteur froid. Déconnecter la commande d'air additionnel **15**, le correcteur de réchauffage **5**, l'injecteur de départ à froid **8** et le thermo-contact temporisé **13**.

Dépressurisation : Débrancher le tuyau entre le distributeur **9** et le correcteur de réchauffage **5** en récupérant le carburant.

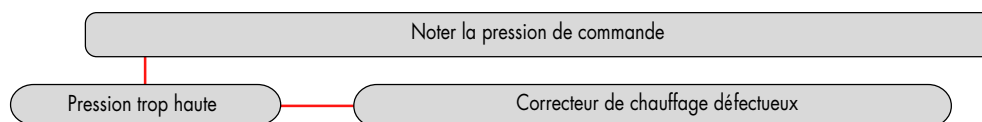
3.1 Vérification de la pression du circuit principal

Ponter le relais de la pompe à carburant. Fermer la vanne du raccord 3 voies.



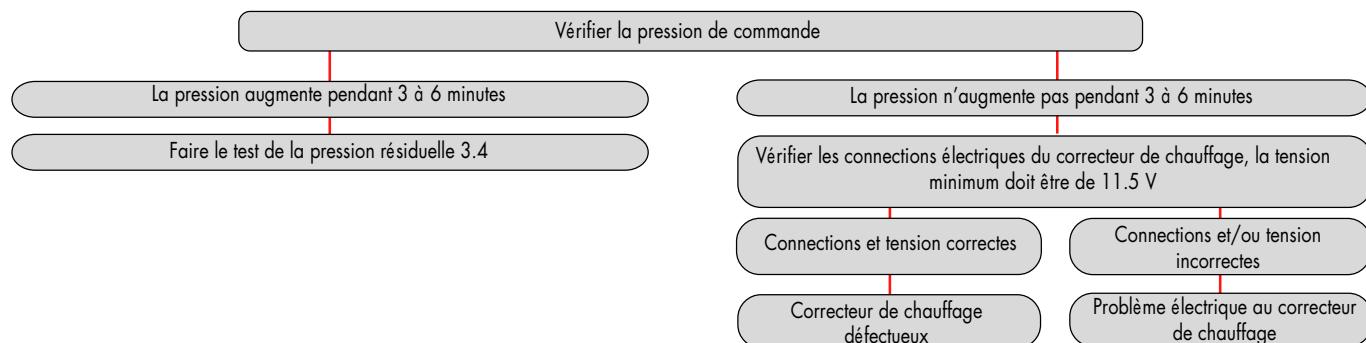
3.2 Vérification de la pression de commande moteur froid

Mettre en marche la pompe à carburant. Ouvrir la vanne du raccord 3 voies.



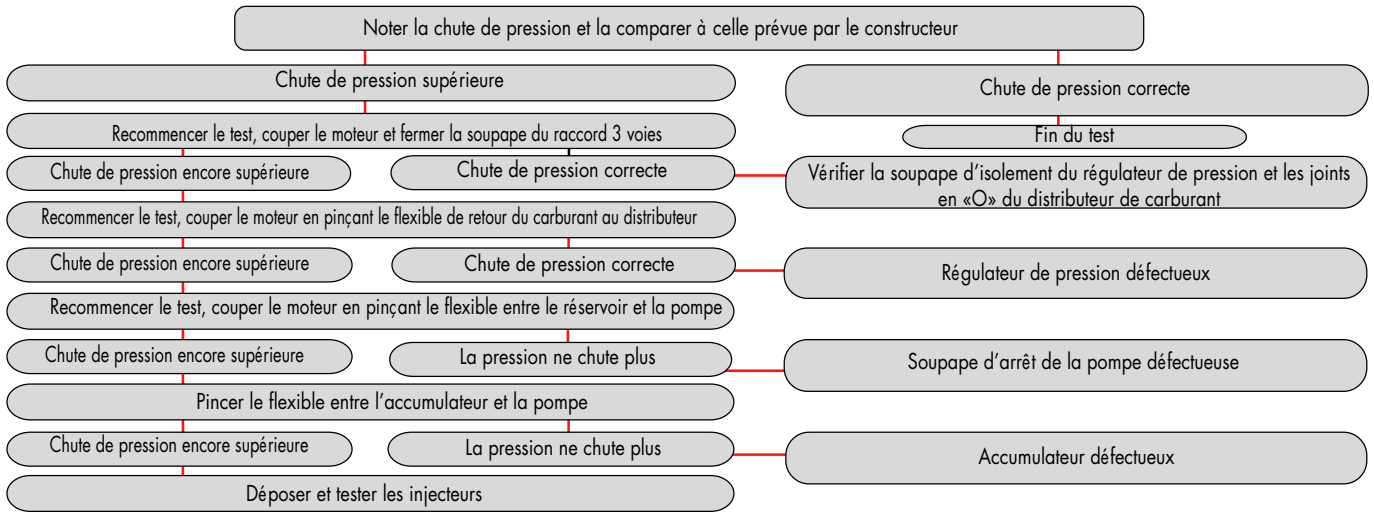
3.3 Vérification de la pression de commande moteur chaud

Mettre en marche la pompe à carburant. Reconnecter le correcteur de chauffage



3.4 Vérification de la pression résiduelle

Faire tourner le moteur jusqu'à sa température normale. Couper le moteur et vérifier la pression 3 fois.



4. SYSTEME ELECTRONIQUE D'INJECTION D'ESSENCE

Mise en situation :

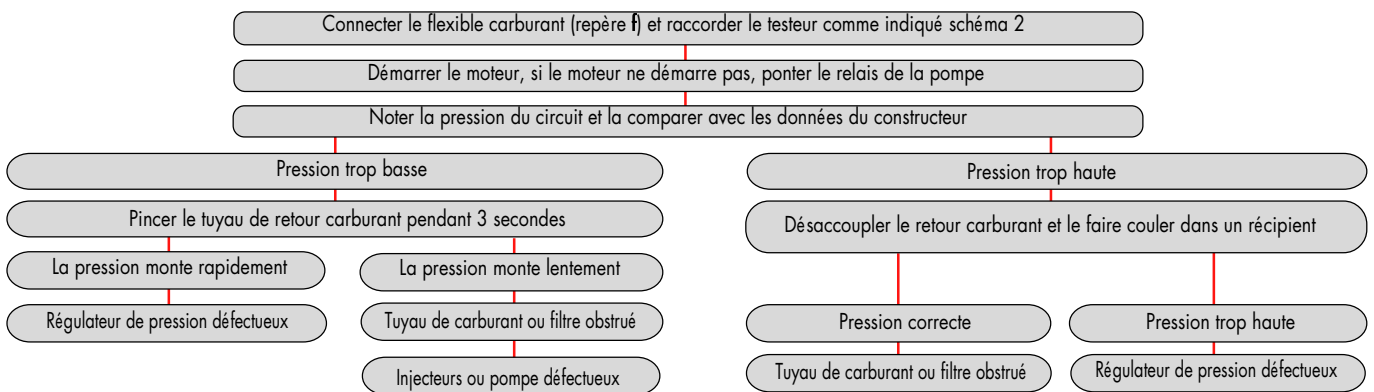
Vérifier les connexions électriques

Dépressurisation : Enlever le fusible de la pompe à essence, démarrer le moteur et attendre qu'il s'arrête.

4.1 Mesure du débit - Désaccoupler le flexible d'arrivée de carburant et le mettre dans un récipient gradué. Ponter le relais de la pompe (*fusible de 20A*), puis mesurer la quantité de carburant délivré en 1 minute. Comparer cette valeur avec les données du constructeur (*valeur minimum : 1,5 à 2 litres*).

4.2 Vérification de la pression de la pompe - Fermer pendant 3 secondes maximum la vanne du raccord 3 voies, noter la pression et la comparer avec les données du constructeur. Si la pression est trop basse, la pompe de carburant est défectueuse.

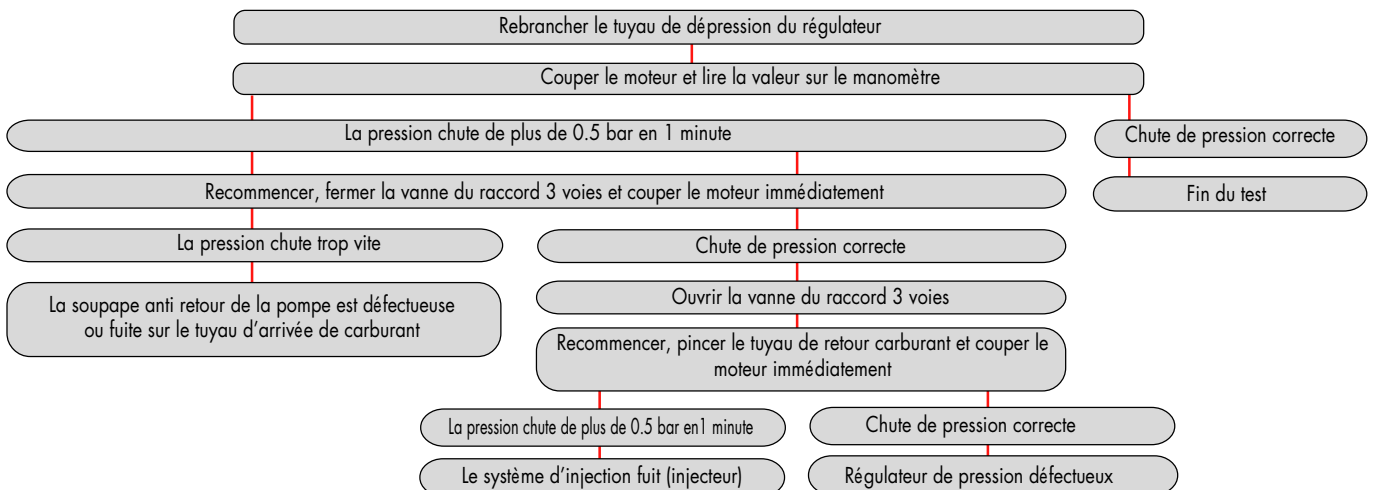
4.3 Vérification de la pression du circuit



4.4 Vérification du bon fonctionnement du régulateur de pression

Reconnecter tous les raccords électriques, y compris le relais de pompe. Mettre le moteur en marche. La pression doit se situer 0.5 bar en dessous de la pression donnée par le constructeur. En débranchant le tuyau de dépression du régulateur puis en l'obstruant, la pression doit augmenter jusqu'à celle donnée par le constructeur.

4.5 Vérification de la pression résiduelle



Après essai, purger le circuit avec le flexible transparent du manomètre. Vérifier le raccordement et l'étanchéité des tuyaux. Vérifier le branchement des connecteurs. Nettoyer les flexibles et les raccords du testeur avant de les ranger dans la mallette.

1. DESCRIPTION

DM.35-01 Flexible hose length 550 mm
DM.35-02 Honda adapter M12x1.25
DM.35-03 Ford adapter
DM.35-04 GM adapter
DM.35-05 3/8" flexible hose with collar
DM.35-06 5/16" flexible hose with collar
DM.35-07 1/4" flexible hose with collar
DM.35-09 Male M8 spacer

DM.35-11 Ribbed end fitting 3/8"
DM.35-12 Ribbed end fitting 5/16"
DM.35-13 Ribbed end fitting 1/4"
DM.35-14 Pressure gauge
DM.35-15 3-way coupling
DM.35-16 Banjo coupling M8
DM.35-17 Male coupling M8
DM.35-18 Female coupling M8

DM.35-19 Banjo coupling M10
DM.35-20 Male coupling M10
DM.35-21 Female coupling M10
DM.35-25 Banjo coupling M12
DM.35-26 Male coupling M12
DM.35-27 Female coupling M12
DM.35-28 Banjo coupling M14
DM.35-29 Male coupling M14

DM.35-30 Female coupling M14
DM.35-31 Bag of washers
DM.35-32 Conical coupling M16
DM.35-33 Conical coupling 1/4"
DM.35-34 Conical coupling M14
DM.35-35 Pressure gauge hose
DM.35-36 Female spacer M8

DM.35-10 Optional kit for monopoint injection system including a pressure gauge (DM35-10-01) and a tapered coupling length M14 (DM35-10-02).

2. ASSEMBLY ALWAYS FOLLOW THE MANUFACTURER'S INSTRUCTIONS

- 2.1 Disconnect the pipe or the fuel inlet pipe and recover any fuel that flows out using a cloth.
- 2.2 Choose a suitable coupling (e.g.: DM.35.12) then connect it to the 550 mm length flexible hose item **c**.
- 2.3 Assemble the flexible hose item **c** on the 3-way coupling (DM.35.15 - item **d**) in compliance with the indicated flow direction
- 2.4 Return to the vehicle system using the flexible hose (DM.35.01 - item **g**) and/or coupling (DM.35.27 - item **e**)
- 2.5 Connect pressure gauge DM.35.14 to the 3-way coupling (item **d**)
- 2.6 Open the valve of the 3-way coupling (item **b**)
- 2.7 Start the engine and check the tightness of the set-up
- 2.8 Purge the air from the circuit by pressing on the valve (item **a**) and recovering the fuel in a receptacle
- 2.9 Release the valve (item **a**) and read the value on the operating pressure gauge

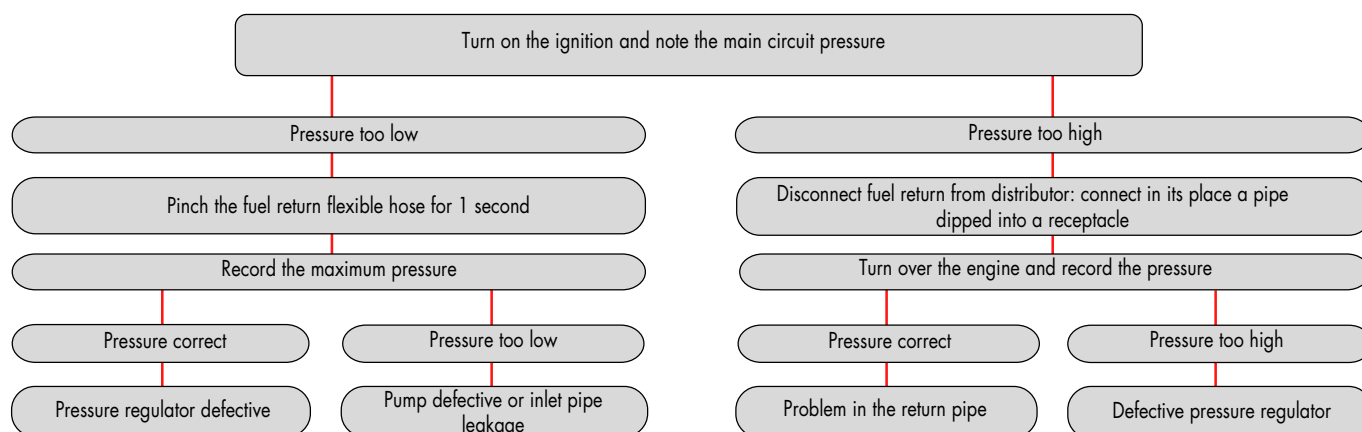
3. MECHANICAL FUEL INJECTION SYSTEM

Set-up : Engine cold. Disconnect additional air control **15**, heating corrector **5**, cold start injector **8** and time-delay thermal contact **13**.

Depressurizing: Disconnect the pipe between distributor **9** and heating corrector **5** while recovering the fuel.

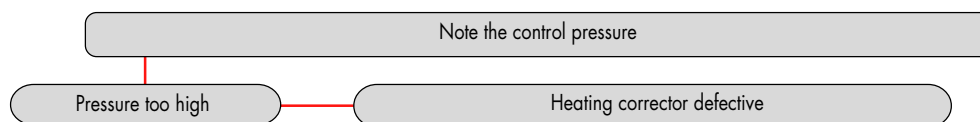
3.1 Main circuit pressure check

Bridge the fuel pump relay. Close the 3-way coupling valve.



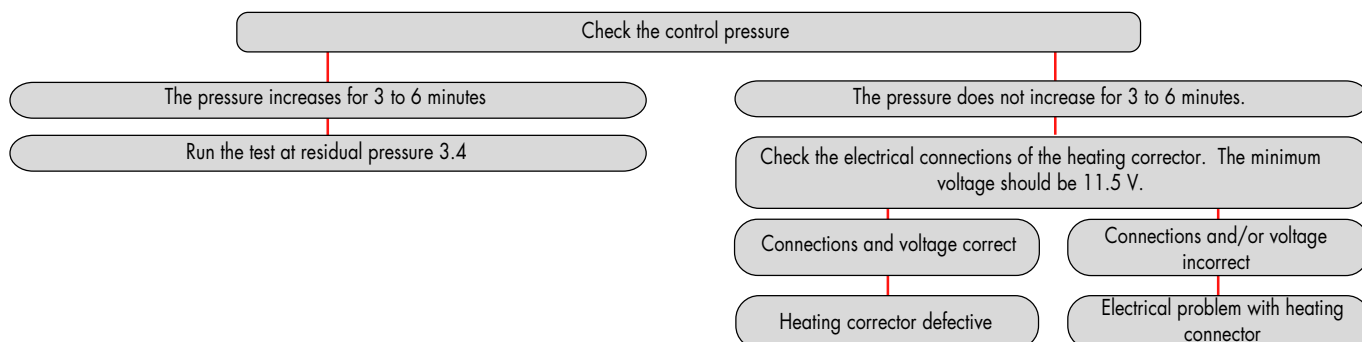
3.2 Control pressure check with engine cold

Start the fuel pump. Open the 3-way coupling valve



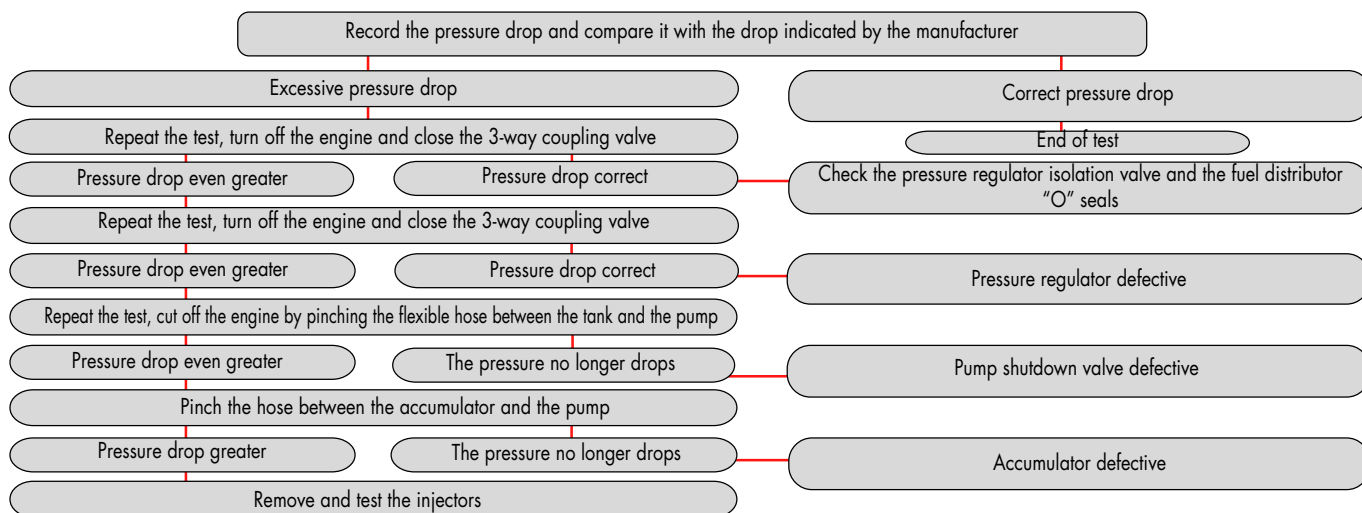
3.3 Control pressure check with engine hot

Start the fuel pump and connect the heating corrector.



3.4 Residual pressure check

Turn the engine until it reaches normal temperature. Turn off the engine and check the pressure 3 times.



4. ELECTRONIC FUEL INJECTION SYSTEM

Set-up:

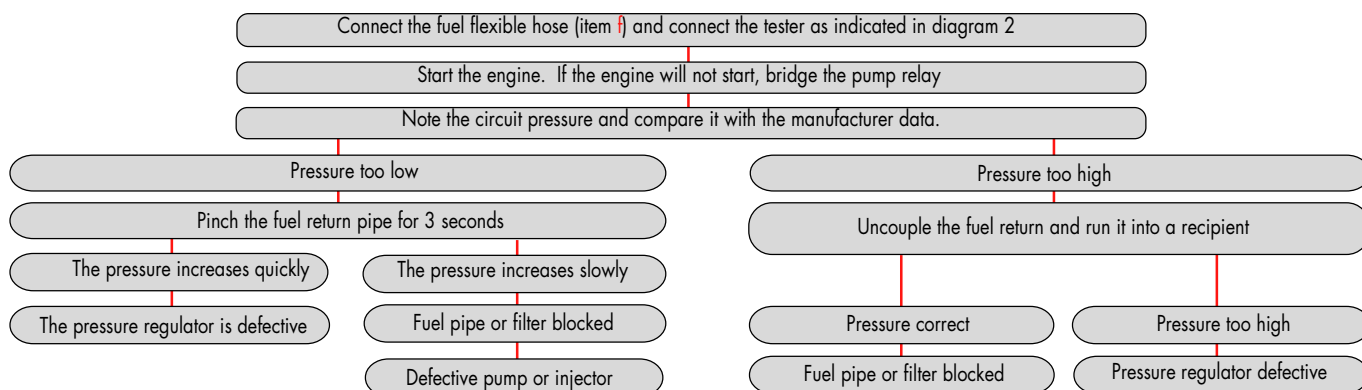
Check the electrical connections

Depressurizing: Remove the fuel pump fuse, start the engine and wait until it stops.

4.1 Flow measurement Uncouple the fuel inlet hose and put it in a graduated recipient. Bridge the relay of the pump (20 A fuse) then measure the quantity of fuel supplied in 1 minute. Compare this value with the manufacturer data (minimum value: 1.5 to 2 litres).

4.2 Pump pressure check For 3 seconds max. close the 3-way coupling valve, record the pressure and compare it with the manufacturer data. If the pressure is too low, the fuel pump is defective.

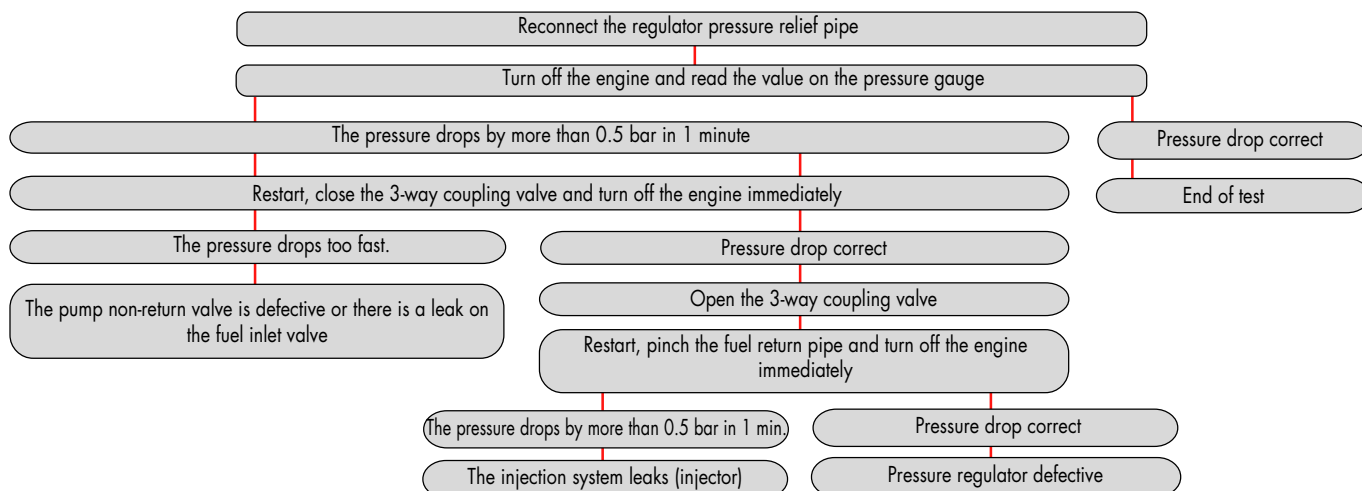
4.3 Circuit pressure check



4.4 Pressure regulator performance check

Connect all the electrical couplings, including the pump relay. Start the engine: the pressure should be 0.5 bar below the pressure indicated by the manufacturer. By disconnecting the regulator pressure relief pipe then blocking it, the pressure should increase to that indicated by the manufacturer.

4.5 Residual pressure check



After testing, purge the circuit with the transparent flexible hose of the pressure gauge. Check connection and tightness of the pipes. Check the connection of the connectors. Clean the pipes and couplings of the tester before storing them in the case.

1. BEZEICHNUNG

- | | | | |
|--|---|---------------------------------------|--|
| DM.35-01 Schlauch der Länge 550 mm | DM.35-11 Ansatzstück gerieft 3/8" | DM.35-19 Anschluß «Banjo» M 10 | DM.35-30 Anschlußstecker M14 |
| DM.35-02 Adapter Honda M12x1.25 | DM.35-12 Ansatzstück gerieft 5/16" | DM.35-20 Anschlußmuffe M10 | DM.35-31 Dichtungstasche |
| DM.35-03 Adapter Ford | DM.35-13 Ansatzstück gerieft 1/4" | DM.35-21 Anschlußstecker M10 | DM.35-32 Kegelschluß M16 |
| DM.35-04 Adapter GM | DM.35-14 Manometer | DM.35-25 Anschluß «Banjo» M12 | DM.35-33 Kegelschluß 1/4" |
| DM.35-05 Schlauch 3/8" mit Schelle | DM.35-15 3-Wege-Anschluß | DM.35-26 Anschlußmuffe M12 | DM.35-34 Kegelschluß M14 |
| DM.35-06 Schlauch 5/16" mit Schelle | DM.35-16 Anschluß «Banjo» M8 | DM.35-27 Anschlußstecker M12 | DM.35-35 Schlauch für Manometer |
| DM.35-07 Schlauch 1/4" mit Schelle | DM.35-17 Anschlußmuffe M8 | DM.35-28 Anschluß «Banjo» M14 | DM.35-36 Abstandmuffe M8 |
| DM.35-09 Abstandstück M8 | DM.35-18 Anschlußstecker M8 | DM.35-29 Anschlußmuffe M14 | |

DM.35-10 Bausatz als Option für ein System der Singlepoint-Einspritzung mit Manometer (DM 35-10-01) und einem langen Kegelschluß M14 (DM 35-10-02).

2. MONTAGE



ES SIND STETS DIE ANWEISUNGEN DES HERSTELLERS ZU BEFOLGEN.

- 2.1 Das Rohr oder die Leitung der Kraftstoffzuführung abnehmen und den ablaufenden Kraftstoff auf einem Lappen auffangen.
- 2.2 Den geeigneten Anschluß auswählen (z.B. : DM 35-12) und auf den Schlauch mit einer Länge von 550 mm Kennung **c** aufstecken.
- 2.3 Den Schlauch Kennung **c** auf den 3-Wege-Anschluß (DM 35-15 - Kennung **d**) aufstecken und dabei die angegebene Fließrichtung beachten.
- 2.4 Den Kreislauf zum Fahrzeug mit einem Schlauch (DM 35-01 - Kennung **g**) und / oder einem Anschluß (DM 35-27 - Kennung **e**) schließen.
- 2.5 Das Manometer DM 35-14 mit dem 3-Wege-Anschluß verbinden (Kennung **d**)
- 2.6 Das Ventil (Kennung **b**) des 3-Wege-Anschlusses öffnen.
- 2.7 Den Motor anlassen und die Dichtigkeit des Systems überprüfen.
- 2.8 Den Kreis entlüften. Dazu ist das Ventil (Kennung **a**) zu drücken und der ausfließende Kraftstoff in einem Behälter aufzufangen.
- 2.9 Das Ventil (Kennung **a**) loslassen und auf dem Manometer den Wert des Betriebsdrucks ablesen.

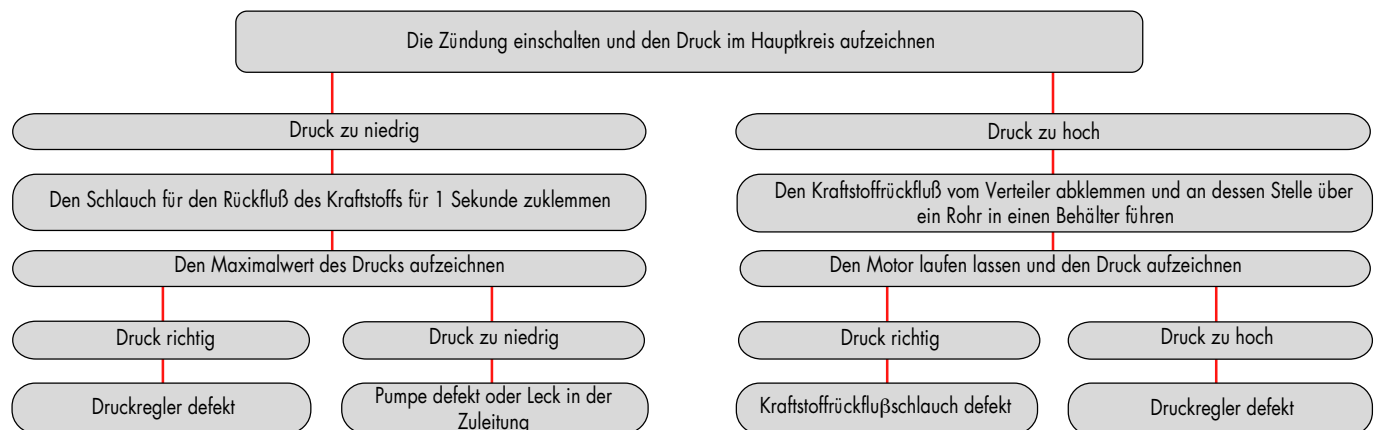
3. MECHANISCHES SYSTEM DER KRAFTSTOFFEINSPRITZUNG

Vorbereitung : Bei kaltem Motor die Zuluftsteuerung **15**, den Erwärmungsregler **5**, die Düse für den Versatz im kalten Zustand **8** und den zeitverzögerten Thermokontakt abtrennen **13**.

Druckausgleich herstellen : Das Rohr zwischen dem Verteiler **9** und dem Erwärmungsregler **5** entfernen und den ausfließenden Kraftstoff auffangen.

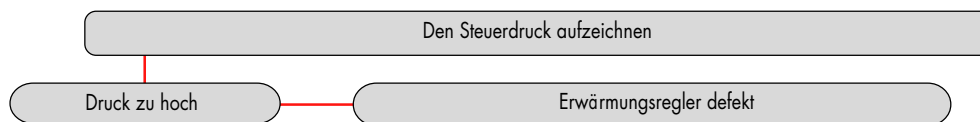
3.1 Prüfung des Drucks im Hauptkreis

Das Relais der Kraftstoffpumpe überbrücken. Das Ventil des 3-Wege-Anschlusses schließen.



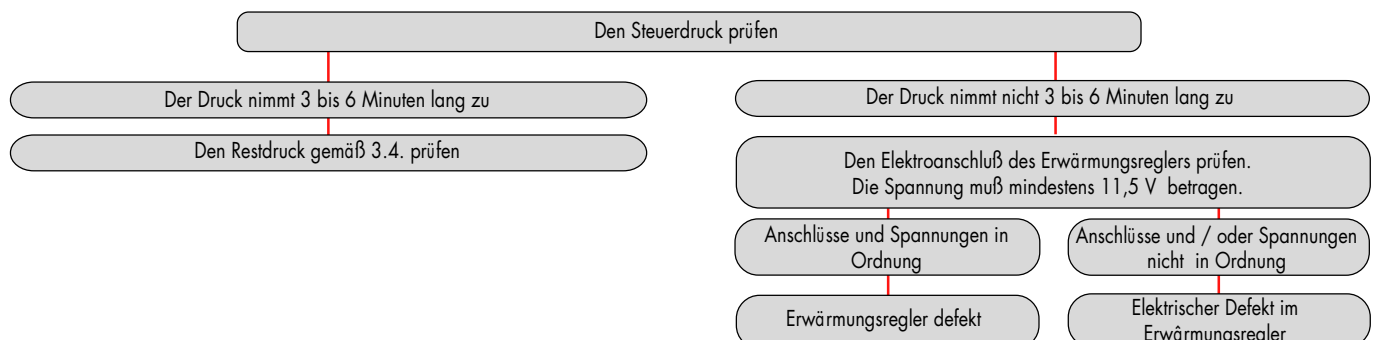
3.2 Prüfung des Steuerdrucks bei kaltem Motor

Die Kraftstoffpumpe einschalten. Das Ventil des 3-Wege-Anschlusses öffnen.



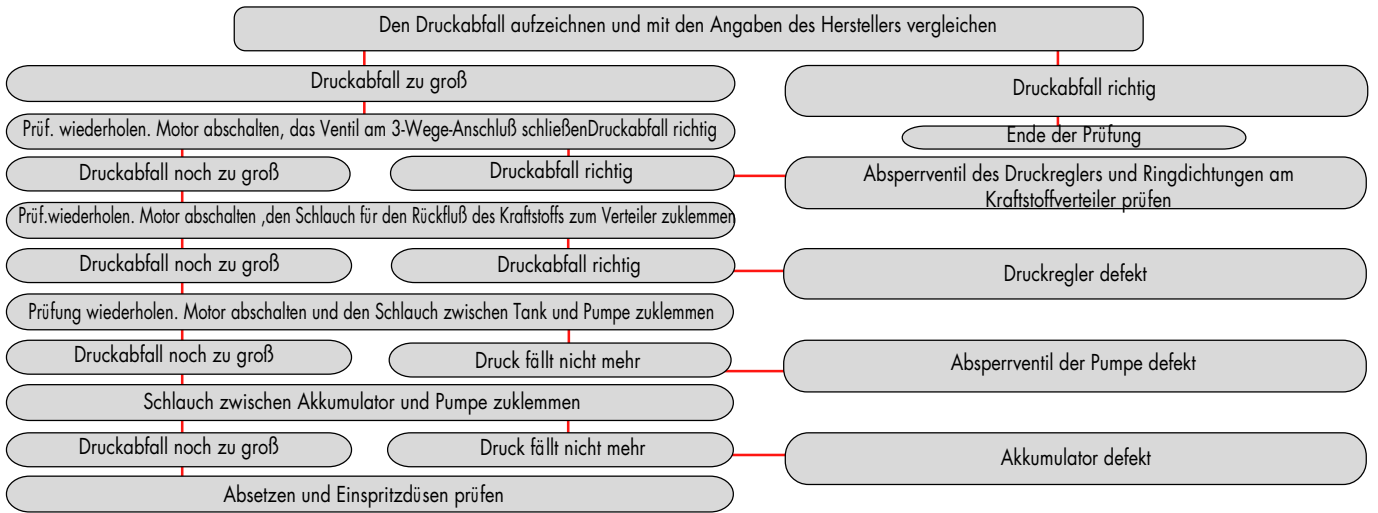
3.3 Prüfung des Steuerdrucks bei warmem Motor

Die Kraftstoffpumpe einschalten. Den Erwärmungsregler wieder anschließen.



3.4 Prüfung des Restdrucks

Motor bis zur normalen Betriebstemperatur laufen lassen. Den Motor abschalten und drei Mal den Druck prüfen



4. ELECTRONISCHES SYSTEM DER KRAFTSTOFFEINSPRITZUNG

Vorbereitung:

Die elektrischen Anschlüsse prüfen

Druckausgleich herstellen : Die Sicherung der Kraftstoffpumpe entfernen. Den Motor starten und warten bis er ausläuft.

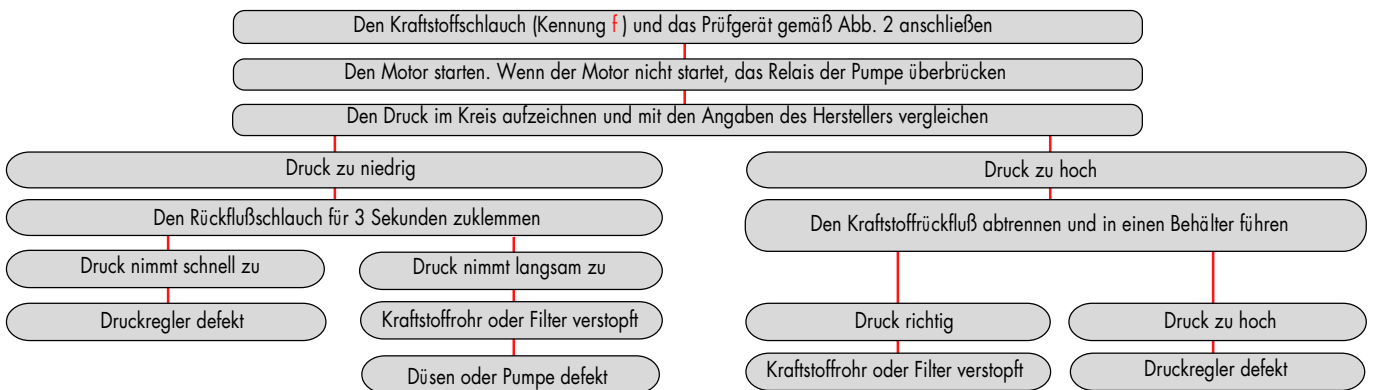
4.1 Messung der Förderleistung

Den Schlauch für die Kraftstoffzuleitung abtrennen und in einen Behälter mit Meßeinrichtung führen. Das Relais der Pumpe überbrücken (Sicherung 20 A) und die Kraftstoffmenge messen, die in 1 Minute gefördert worden ist. Diesen Wert mit den Angaben des Herstellers vergleichen (Mindestwert 1,5 bis 2 Liter)

4.2 Prüfung des Pumpendruckes

Für max. 3 Sekunden das Ventil am 3-Wege-Anschluß schließen, den Wert des Drucks aufzeichnen und mit den Angaben des Herstellers vergleichen. Bei zu niedrigem Druck ist die Kraftstoffpumpe defekt.

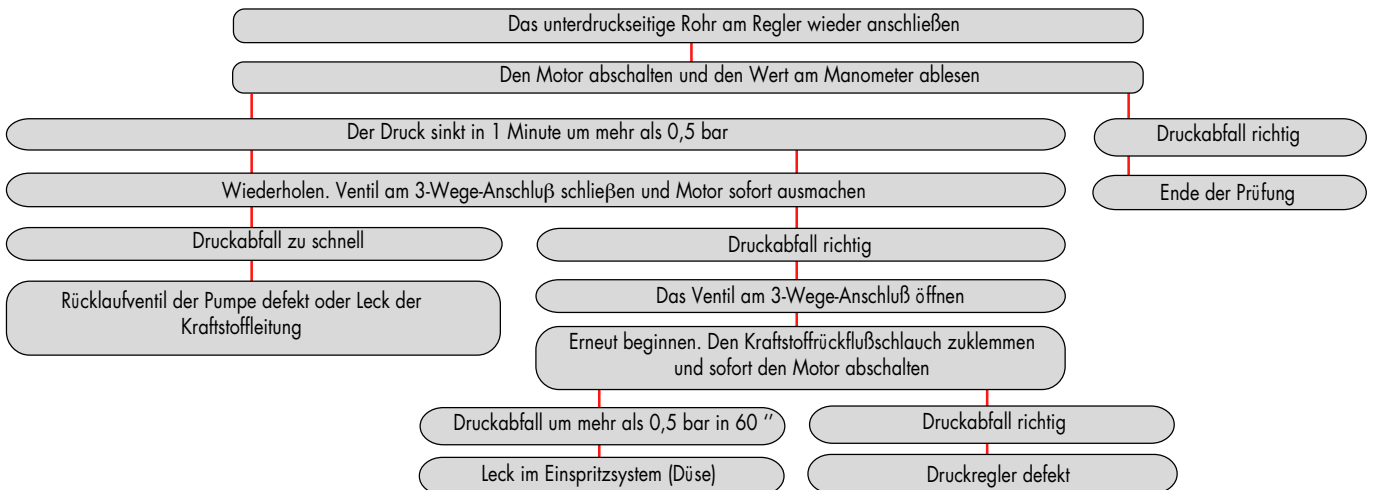
4.3 Prüfung des Drucks im Kreis



4.4 Prüfung der einwandfreien Funktion des Druckreglers

Alle elektrischen Verbindungen einschließlich des Relais der Pumpe wieder herstellen. Den Motor anlassen. Der Druck muß bei 0,5 bar unterhalb des vom Hersteller angegebenen Wertes liegen. Wird jetzt das unterdruckseitige Rohr des Reglers abgeklemmt und verstopft, so muß sich der Druck bis zu den vom Hersteller angegebenen Werten erhöhen.

4.5 Prüfung des Restdrucks



Nach der Prüfung ist der Kreis mit dem durchsichtigen Schlauch des Manometers zu entleeren. Der Anschluß und die Dichtigkeit der Leitungen ist zu prüfen. Der Anschluß der Steckverbinder ist zu prüfen. Die Schläuche und Anschlüsse der Prüfeinrichtung sind zu reinigen, bevor sie wieder in den Koffer eingeräumt werden.

1. Omschrijving

DM.35-01 Slang, 550 mm lang
DM.35-02 Adapter Honda M12x1.25
DM.35-03 Adapter Ford
DM.35-04 Adapter GM
DM.35-05 Slang 3/8" met klem
DM.35-06 Slang 5/16" met klem
DM.35-07 Slang 1/4" met klem
DM.35-09 Afstandsring M8 mannetje

DM.35-11 Geribbeld eindstuk 3/8"
DM.35-12 Geribbeld eindstuk 5/16"
DM.35-13 Geribbeld eindstuk 1/4"
DM.35-14 Manometer
DM.35-15 Driewegkoppeling
DM.35-16 Banjokoppeling M8
DM.35-17 Koppeling M8 mannetje
DM.35-18 Koppeling M8 vrouwtje M8

DM.35-19 Banjokoppeling M10
DM.35-20 Koppeling M10 mannetje
DM.35-21 Koppeling M10 vrouwtje
DM.35-25 Banjokoppeling M12
DM.35-26 Koppeling M12 mannetje
DM.35-27 Koppeling M12 vrouwtje
DM.35-28 Banjokoppeling M14
DM.35-29 Koppeling M14 mannetje

DM.35-30 Koppeling M14 vrouwtje
DM.35-31 Zakje met pakkingen
DM.35-32 Konische koppeling M16
DM.35-33 Konische koppeling 1/4"
DM.35-34 Konische koppeling M14
DM.35-35 Manometerslan
DM.35-36 Afstandsring M8 vrouwtje

DM.35-10 Optionele set voor enkelpunts injectie met manometer (DM.35-10-01) en een lange konische koppeling M14 (DM.35-10-02).

2. MONTAGE Volg altijd de aanwijzingen van de fabrikant op.

- 2.1 Maak de benzinetoevoerleiding of -slang los en vang de weglopende benzine op met een doek.
- 2.2 Kies de juiste koppeling (bijv. DM.35-12) en sluit deze aan op slang **c** van 550 mm.
- 2.3 Monteer slang **c** op driewegkoppeling **d** (DM.35-15) en zorg dat de uitstroomrichting correct is.
- 2.4 Sluit het geheel weer aan op het brandstofcircuit van de auto met behulp van slang **g** (DM.35-01) en/of koppeling **e** (DM.35.27).
- 2.5 Sluit manometer DM.35.14 aan op driewegkoppeling **d**
- 2.6 Open afsluiter **b** op de driewegkoppeling
- 2.7 Start de motor en controleer of er geen lekkage optreedt.
- 2.8 Ontlucht het circuit door op klep **a** te drukken; vang de benzine op in een bak.
- 2.9 Laat klep **a** los en lees op de manometer de waarde van de bedrijfsdruk af.

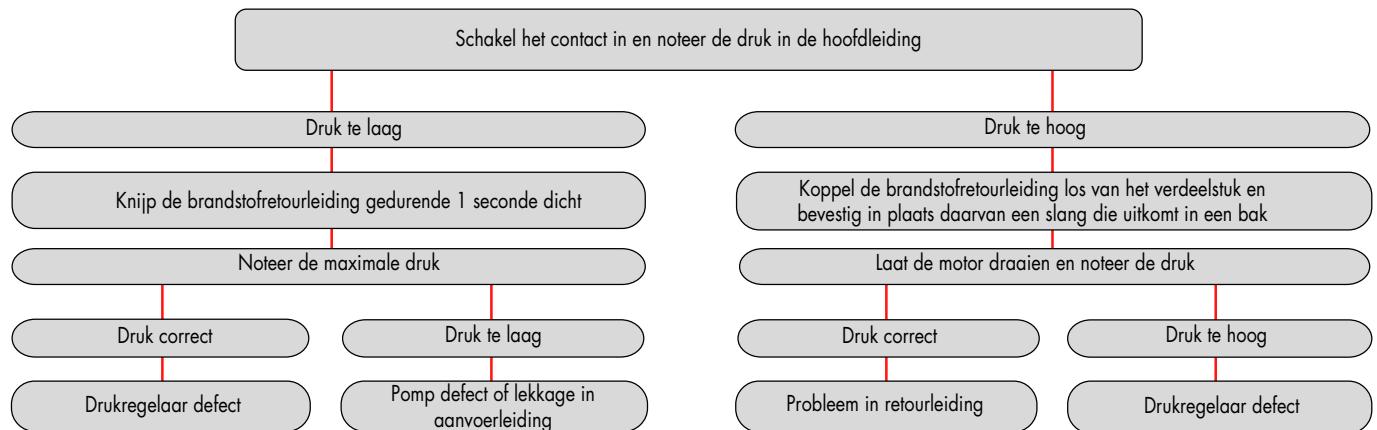
3. MECHANISCHE BRANDSTOFINJECTIE

Vorbereiding: koude motor. Ontkoppel extra luchtsturing **15**, voorverwarmingsregelaar **5**, koudestart injector **8** en vertragingsthermoschakelaar **13**.

Druk wegnemen: maak de leiding tussen verdeelstuk **9** en voorverwarmingsregelaar **5** los; vang de brandstof op.

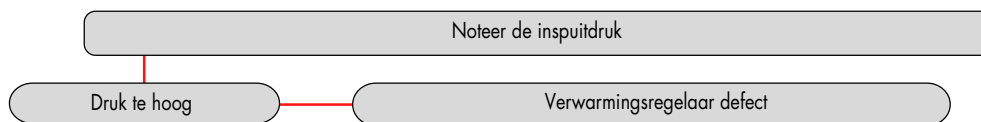
3.1 Controle van de druk in de hoofdleiding

Verbind het relais van de brandstofpomp door. Sluit de klep van de driewegkoppeling.



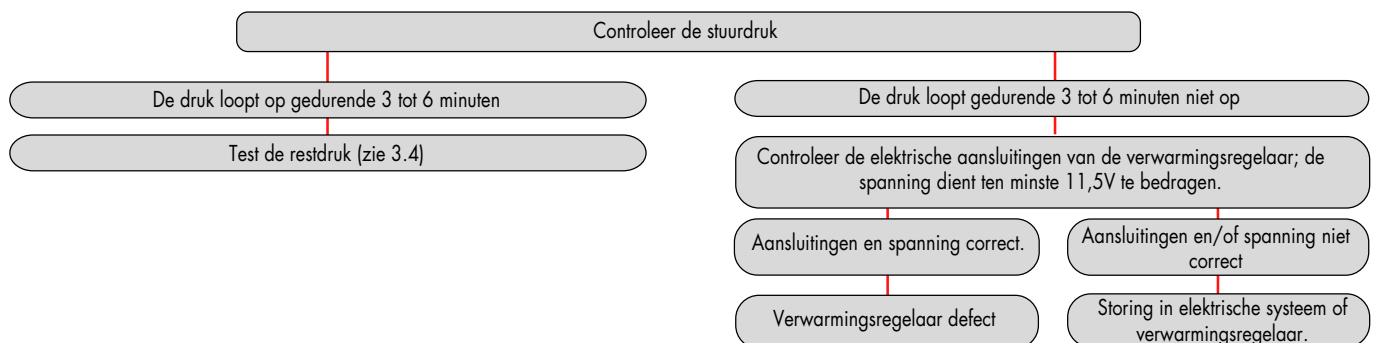
3.2 Controle van de stuurdruk bij koude motor

Schakel de brandstofpomp in. Open de klep van de driewegkoppeling.



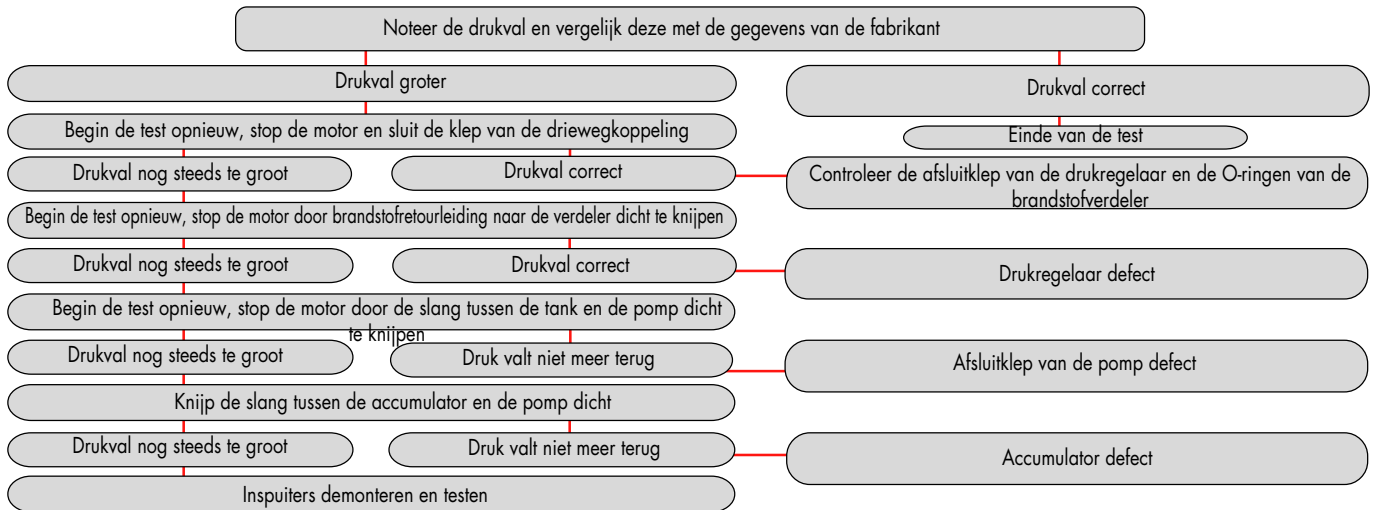
3.3 Controle van de stuurdruk bij warme motor

Schakel de brandstofpomp in. Sluit de verwarmingsregelaar opnieuw aan.



3.4 Controle van de restdruk

Laat de motor draaien totdat de normale temperatuur is bereikt. Stop de motor en controleer de druk 3 maal.



4. ELEKTRONISCH BENZINE-INJECTIESYSTEEM

Vorbereiding:

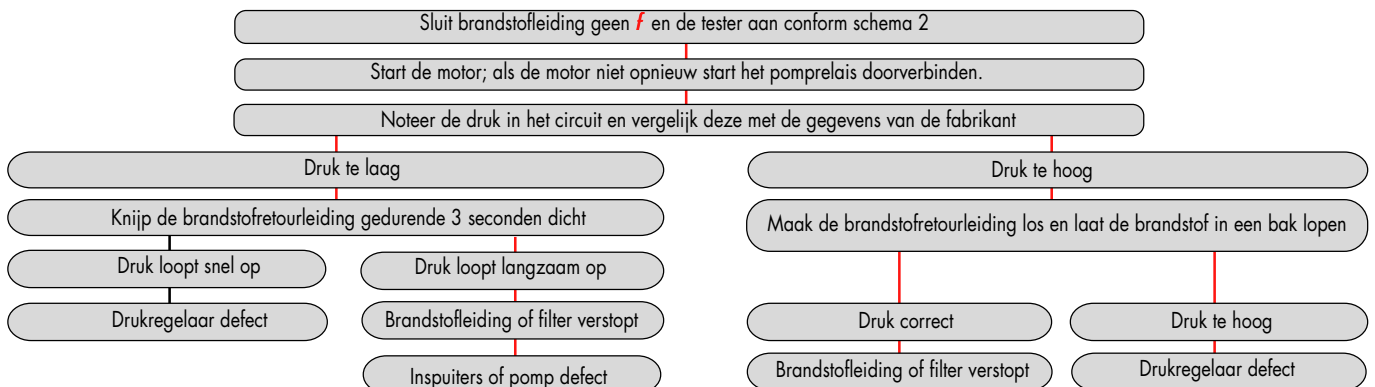
Controleer de elektrische aansluitingen

4.1 Meting van de capaciteit - Koppel de brandstofaanvoerleiding los en houd deze in een vat met een maatverdeling. Verbind het pomprelais door (zekering 20A) en meet de hoeveelheid brandstof die de pomp in 1 minuut levert. Vergelijk deze hoeveelheid met de gegevens van de fabrikant (minimum waarde: 1,5 tot 2 liter).

Drukontlasting: verwijder de zekering van de benzinepomp; start de motor en wacht totdat deze stopt.

4.2 Controle van de pompdruk - Sluit gedurende maximaal 3 seconden de klep van de driewegkoppeling, noteer de druk en vergelijk deze met de gegevens van de fabrikant. Als de druk te laag is, is de brandstofpomp defect.

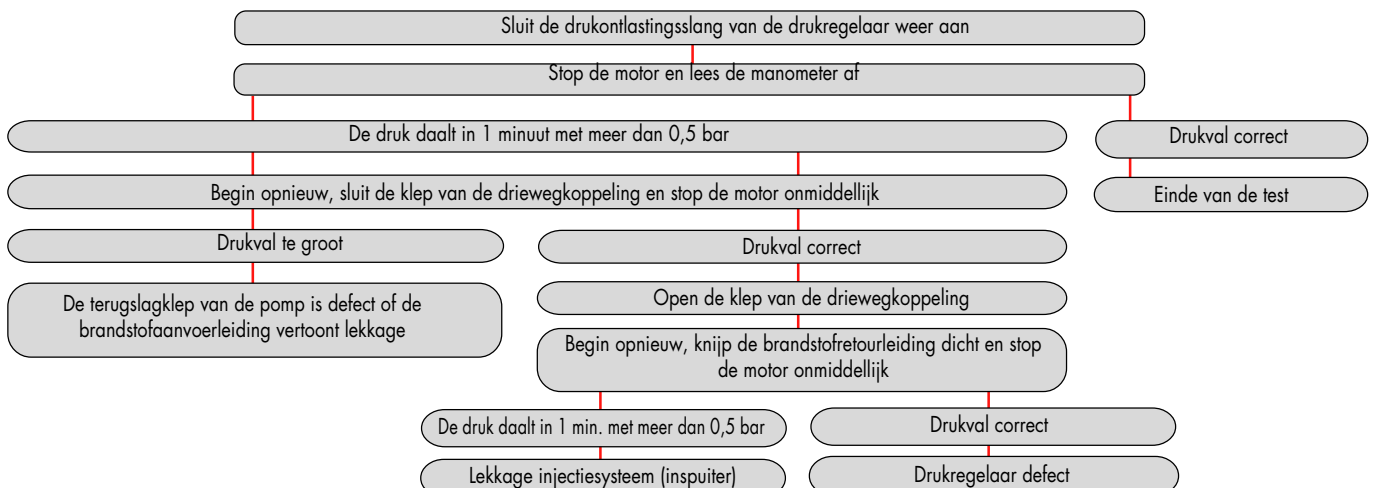
4.3 Controle van de druk in het circuit



4.4 Controle van de drukregelaar

Breng alle elektrische aansluitingen weer tot stand, ook van het pomprelais. Start de motor. De druk dient 0,5 bar lager te zijn dan de door de fabrikant opgegeven waarde. Bij het loskoppelen van de drukontlastings slang van de drukregelaar en vervolgens bij het blokkeren daarvan dient de druk op te lopen tot de door de fabrikant opgegeven waarde.

4.5 Controle van de restdruk



Na afloop van de test het circuit ontluchten met de transparante slang van de manometer. Controleer of de leidingen goed zijn bevestigd en geen lekkage vertonen. Controleer of de connectoren goed zijn aangesloten. Reinig de slangen en de koppelingen van de tester alvorens deze in de koffer op te bergen.

1. DESIGNACIÓN

DM.35-01 Flexible longitud 550 mm	DM.35-11 Adaptador acanalado 3/8"	DM.35-19 Racor «banjo» M10	DM.35-30 Racor hembra M14
DM.35-02 Adaptador Honda M12x1.25	DM.35-12 Adaptador acanalado 5/16"	DM.35-20 Racor macho M10	DM.35-31 Bolsa de juntas
DM.35-03 Adaptador Ford	DM.35-13 Adaptador acanalado 1/4"	DM.35-21 Racor hembra M10	DM.35-32 Racor cónico M16
DM.35-04 Adaptador GM	DM.35-14 Manómetro	DM.35-25 Raccord «banjo» M12	DM.35-33 Racor cónico 1/4"
DM.35-05 Flexible 3/8" con abrazadera	DM.35-15 Racor 3 vías	DM.35-26 Racor macho M12	DM.35-34 Racor cónico M14
DM.35-06 Flexible 5/16" con abrazadera	DM.35-16 Racor «banjo» M8	DM.35-27 Racor hembra M12	DM.35-35 Flexible para manómetro
DM.35-07 Flexible 1/4" con abrazadera	DM.35-17 Racor macho M8	DM.35-28 Racor «banjo» M14	DM.35-36 Distanciador M8 hembra
DM.35-09 Distanciador M8 macho	DM.35-18 Racor hembra M8	DM.35-29 Racor macho M14	
DM.35-10 Kit opcional para sistema de inyección monopunto que incluye un manómetro (DM.35-10-01) y un racor cónico long. M14 (DM.35-10-02)			

2. MONTAJE



SEGUIR SIEMPRE LAS INSTRUCCIONES DEL CONSTRUCTOR

- 2.1 Desconectar el tubo o la canalización de llegada de gasolina y, con un trapo, recoger la gasolina que salga.
- 2.2 Elegir el racor adaptado (por ej.: DM.35-12) y conectarlo en el flexible longitud 550 mm *indicación c*.
- 2.3 Montar el flexible *indicación c* en el racor 3 vías (DM.35-15 - *indicación d*) respetando el sentido de circulación indicado.
- 2.4 Volver al circuito del vehículo con un flexible (DM.35-01 - *indicación g*) y/o un racor (DM.35-27 - *indicación e*).
- 2.5 Conectar el manómetro DM.35-14 en el racor 3 vías (*indicación d*).
- 2.6 Abrir la válvula (*indicación b*) del racor 3 vías.
- 2.7 Poner el motor en marcha y verificar la estanqueidad del montaje.
- 2.8 Purgar el aire del circuito ejerciendo presión sobre la válvula (*indicación a*), recuperando la gasolina en un recipiente.
- 2.9 Soltar la válvula (*indicación a*) y leer el valor en el manómetro de presión de servicio.

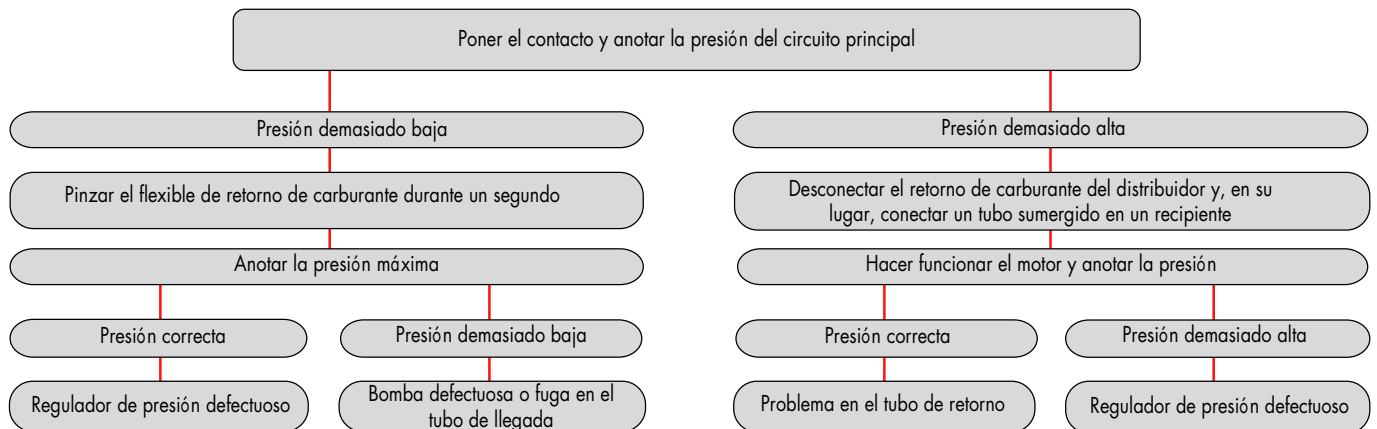
3. SISTEMA MECÁNICO DE INYECCIÓN DE GASOLINA

Puesta en situación: Motor frío. Desconectar el mando de aire adicional 15, el corrector de calentamiento 5, el inyector de salida en frío 8, y el termocontacto temporizado 13.

Despresurización: Desconectar el tubo entre el distribuidor 9 y el corrector de calentamiento 5, recuperando el carburante.

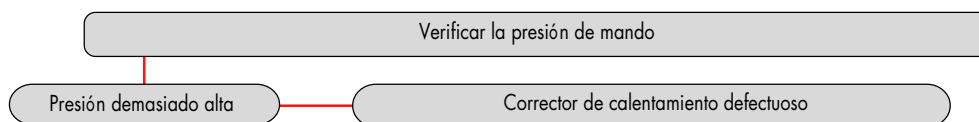
3.1 Verificación de la presión del circuito principal

Puentear el relé de la bomba de carburante. Cerrar la válvula del racor 3 vías.



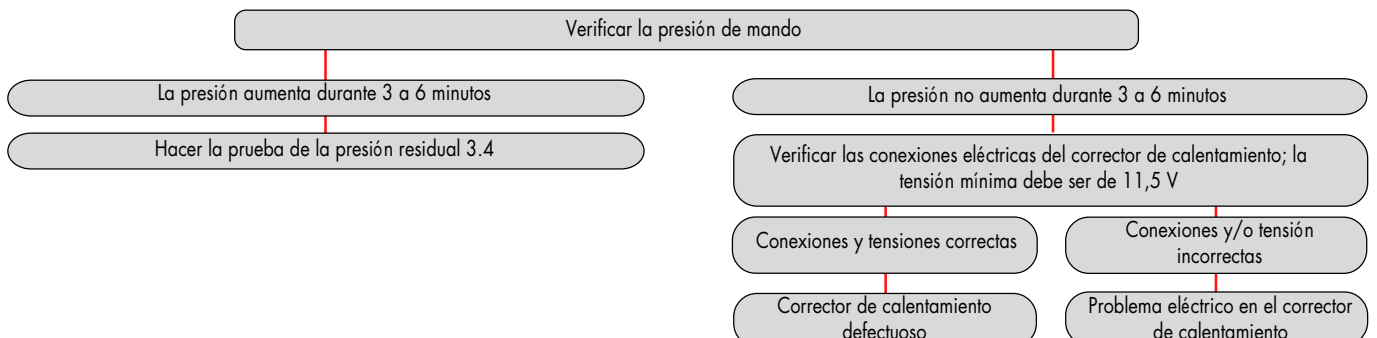
3.2 Verificación de la presión de mando motor frío

Poner en marcha la bomba de carburante. Abrir la válvula del racor 3 vías.



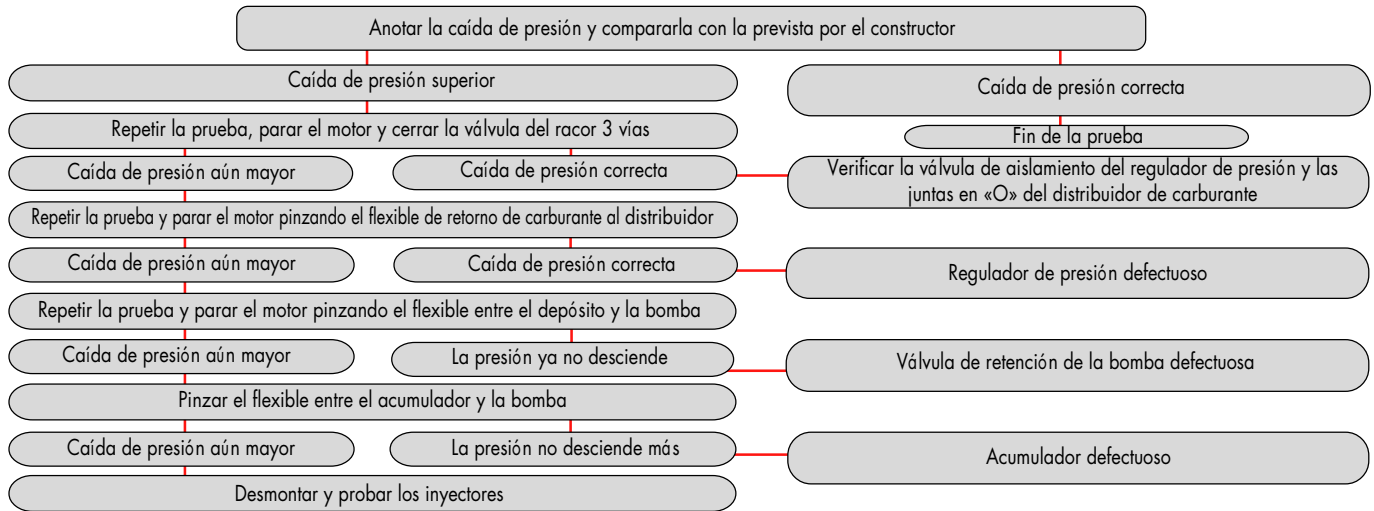
3.3 Verificación de la presión de mando motor caliente

Poner en marcha la bomba de carburante. Volver a conectar el corrector de calentamiento.



3.4 Verificación de la presión residual

Hacer funcionar el motor hasta su temperatura normal. Parar el motor y verificar 3 veces la presión.



4. SISTEMA ELECTRÓNICO DE INYECCIÓN DE GASOLINA

Puesta en situación:

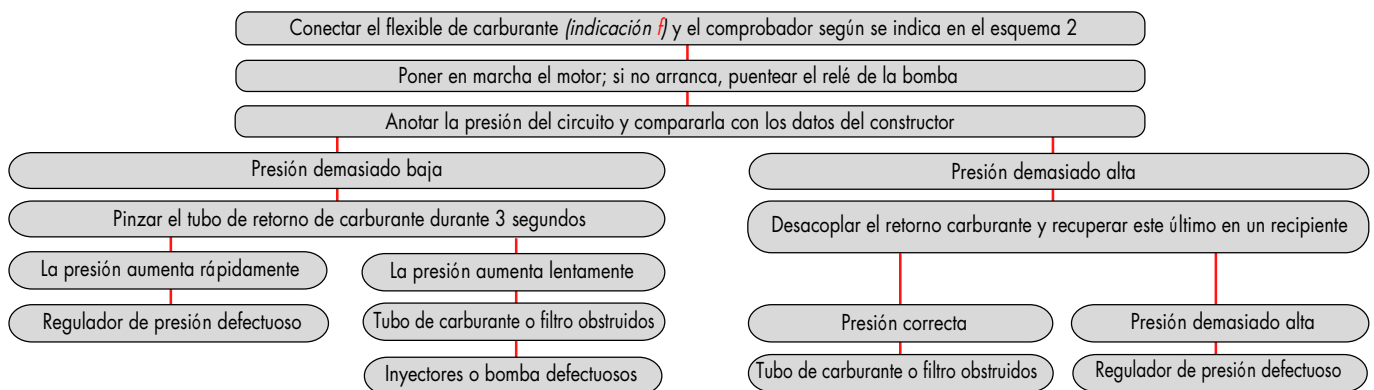
Verificar las conexiones eléctricas

Despresurización: Retirar el fusible de la bomba de gasolina, poner en marcha el motor, y esperar a que se pare.

4.1 Medida del caudal - Desacoplar el flexible de llegada de carburante y ponerlo en un recipiente graduado. Puentear el relé de la bomba (*fusible de 20 A*), y después medir la cantidad de carburante suministrado en un minuto. Comparar este valor con los datos del constructor (*valor mínimo: de 1,5 a 2 litros*).

4.2 Verificación de la presión de la bomba - Cerrar la válvula del racor 3 vías durante 3 segundos como máximo, anotar la presión, y compararla con los datos del constructor. Si la presión es demasiado baja, la bomba de carburante es defectuosa.

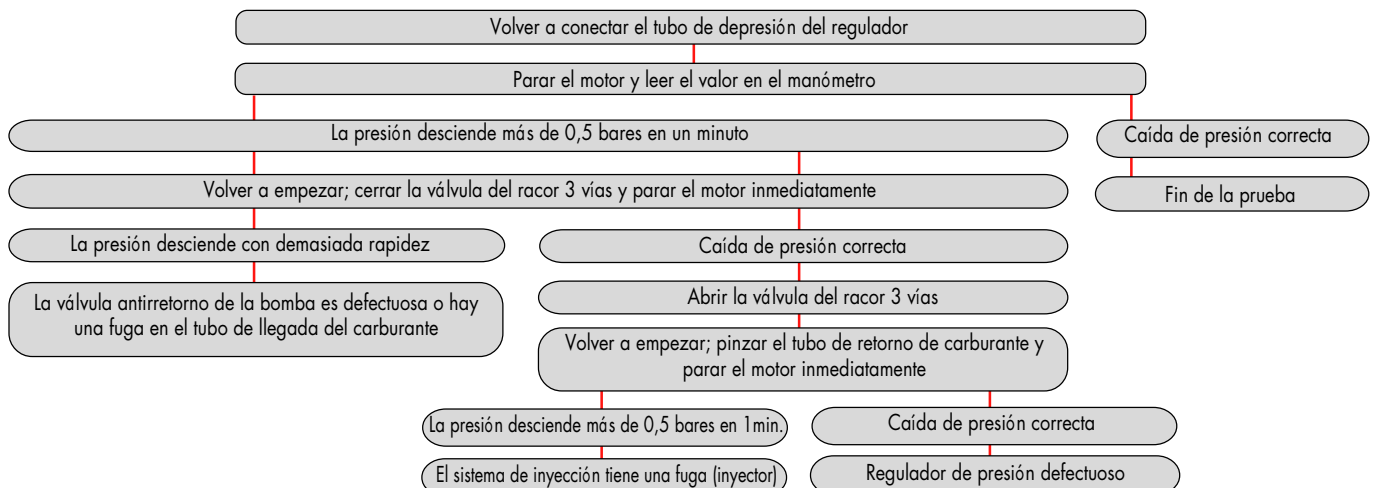
4.3 Verificación de la presión del circuito



4.4 Verificación del correcto funcionamiento del regulador de presión

Volver a conectar todos los racores eléctricos, incluyendo el relé de bomba. Poner el motor en marcha: la presión debe situarse 0,5 bares por debajo de la presión indicada por el constructor. Si se desconecta el tubo de depresión del regulador y después se obstruye, la presión debe aumentar hasta ser la indicada por el constructor.

4.5 Verificación de la presión residual



Después de la prueba, purgar el circuito con el flexible transparente del manómetro. Verificar la conexión y la estanqueidad de los tubos. Verificar la conexión de los conectores. Limpiar los flexibles y los racores del comprobador antes de guardarlos en el maletín.

1. DESCRIZIONE

DM.35-01 Flessibile lunghezza 550 mm
DM.35-02 Adattatore Honda M12x1.25
DM.35-03 Adattatore Ford
DM.35-04 Adattatore GM
DM.35-05 Flessibile 3/8" con collare
DM.35-06 Flessibile 5/16" con collare
DM.35-07 Flessibile 1/4" con collare
DM.35-09 Traversa M8 maschio

DM.35-11 Ghiera scanalata 3/8"
DM.35-12 Ghiera scanalata 5/16"
DM.35-13 Ghiera scanalata 1/4"
DM.35-14 Manometro
DM.35-15 Raccordo 3 contatti
DM.35-16 Raccordo «banjo» M8
DM.35-17 Raccordo maschio M8
DM.35-18 Raccordo femmina M8

DM.35-19 Raccordo «banjo» M10
DM.35-20 Raccordo maschio M10
DM.35-21 Raccordo femmina M10
DM.35-25 Raccord «banjo» M12
DM.35-26 Raccordo maschio M12
DM.35-27 Raccordo femmina M12
DM.35-28 Raccord «banjo» M14
DM.35-29 Raccordo maschio M14

DM.35-30 Raccordo femmina M14
DM.35-31 Sacchetto di guarnizioni
DM.35-32 Raccordo conico M16
DM.35-33 Raccord conique 1/4"
DM.35-34 Raccordo conico M14
DM.35-35 Flessibile per manometro
DM.35-36 Traversa M8 femmina

DM.35-10 Kit per sistema di iniezione monopunto comprendente un manometro (DM 35-10-01) e un raccordo conico lungo M14 (DM 35-10-02)

2. MONTAGGIO SEGUIRE SEMPRE LE ISTRUZIONI DEL COSTRUTTORE

- 2.1. Staccare il tubo o la canalizzazione di arrivo della benzina, e recuperare la benzina che cola su uno straccio.
- 2.2. Scegliere il raccordo adatto (esempio : DM 35-12) e poi raccordarlo sul flessibile lunghezza 550 mm, riferimento **c**.
- 2.3. Montare il flessibile riferimento **c** sul raccordo 3 contatti (DM 35-15, riferimento **d**) rispettando il senso di scorrimento indicato.
- 2.4. Ritornare sul circuito veicolo con un flessibile (DM 35-01, riferimento **g**) e/o un raccordo (DM 35-27, riferimento **e**).
- 2.5. Raccordare il manometro DM 35-14 sul raccordo 3 contatti (riferimento **d**).
- 2.6. Aprire la valvola (riferimento **b**) del raccordo 3 contatti.
- 2.7. Avviare il motore e verificare la tenuta stagna del montaggio.
- 2.8. Spurgare l'aria dal circuito premendo sulla valvola (riferimento **a**) e recuperare la benzina in un recipiente.
- 2.9. Rilasciare la valvola (riferimento **a**) e leggere il valore della pressione di servizio sul manometro.

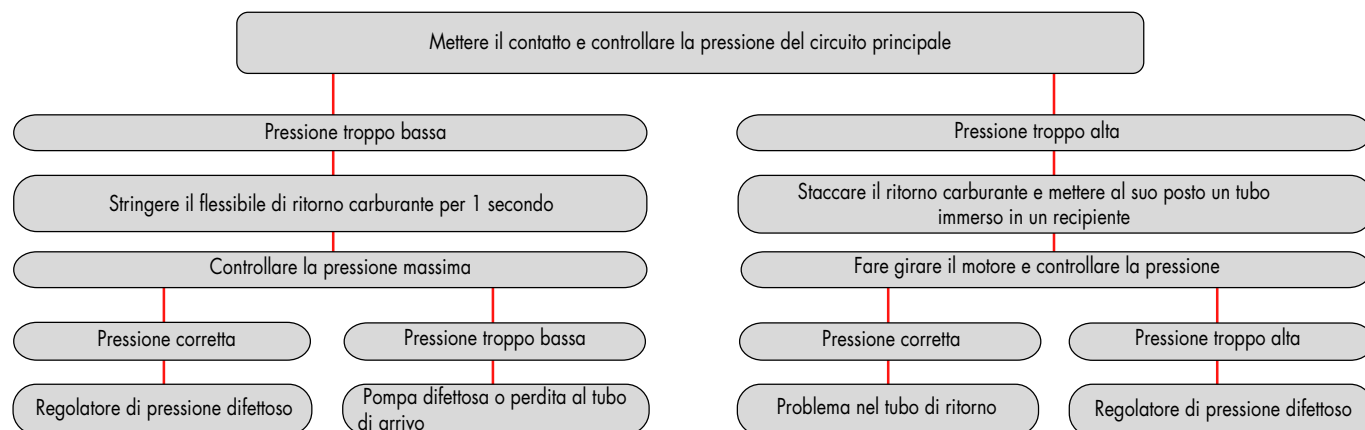
3. SISTEMA MECCANICO DI INIEZIONE DI BENZINA

Messa in posizione : Motore freddo. Staccare il comando d'aria addizionale 15, il correttore di riscaldamento 5, l'iniettore di partenza a freddo 8 e il termocontatto temporizzato 13.

Depressurizzazione : Staccare il tubo fra il distributore 9 e il correttore di riscaldamento 5, recuperando il carburante.

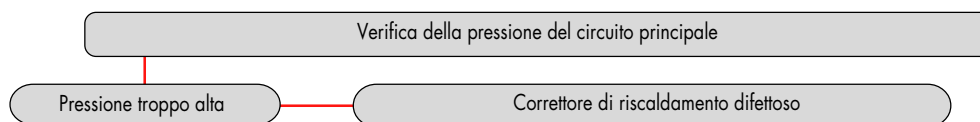
3.1 Verifica della pressione del circuito principale

Mettere un by-pass al relè della pompa carburante. Chiudere la valvola del raccordo 3 contatti.



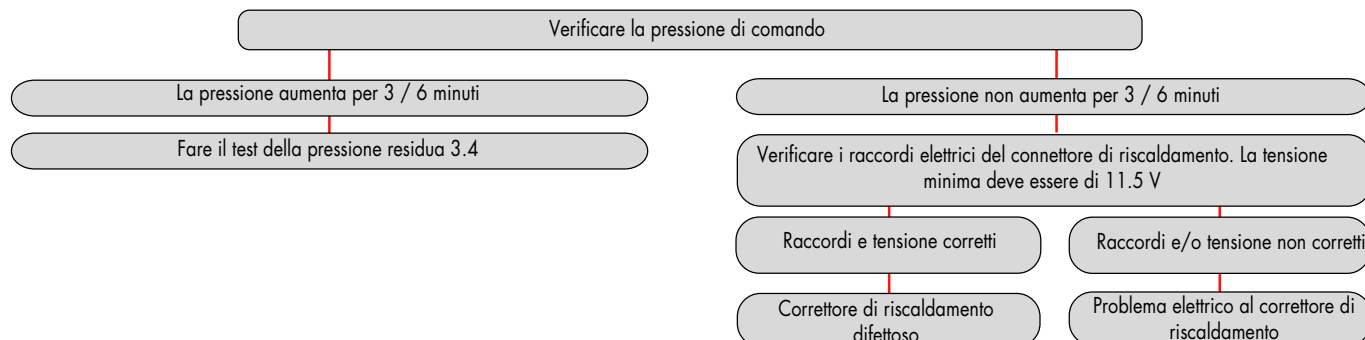
3.2 Verifica della pressione di comando: motore freddo

Avviare la pompa carburante. Aprire la valvola del raccordo 3 contatti



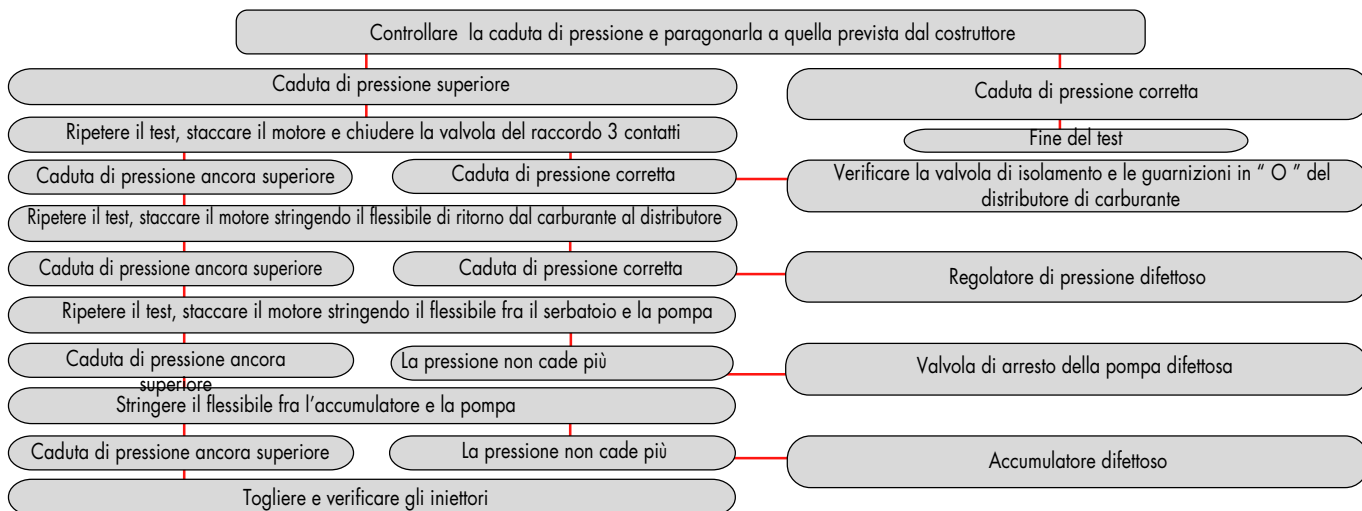
3.3 Verifica della pressione di comando motore caldo

Avviare la pompa carburante. Ricollegare il correttore di riscaldamento.



3.4 Verifica della pressione residua

Far girare il motore fino alla temperatura normale. Staccare il motore e verificare la pressione 3 volte.



4. SISTEMA ELETTRONICO DI INIEZIONE DI BENZINA

Messa in posizione :

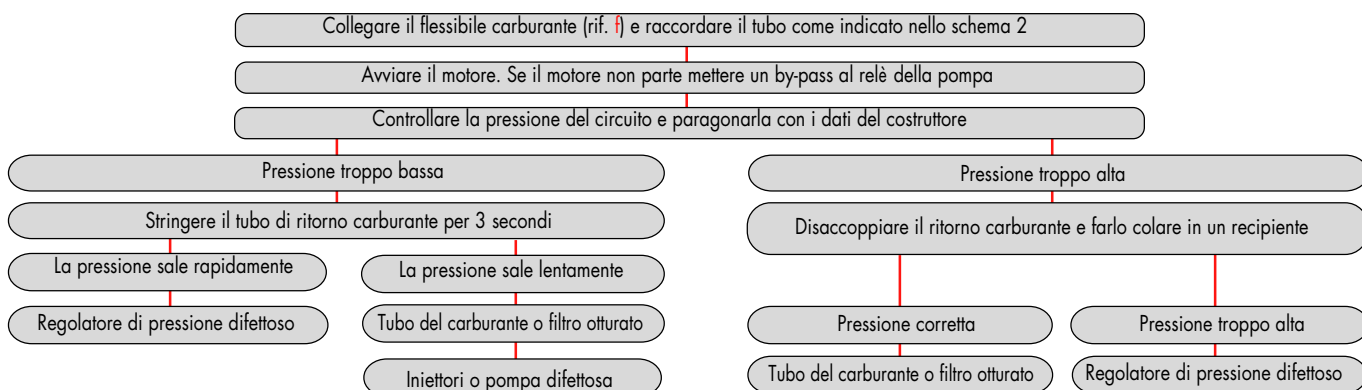
Verificare i raccordi elettrici

4.1 Misura dell'erogazione : Disaccoppiare il flessibile di arrivo del carburante e metterlo in un recipiente graduato. Mettere un by-pass al relè della pompa (fusibile da 20A) e poi misurare la quantità di carburante rilasciata in un minuto. Paragonate questo valore con i dati del costruttore (valore minimo da 1,5 a 2 litri).

Depressurizzazione : Togliere il fusibile della pompa benzina, avviare il motore e aspettare che si fermi.

4.2 Verifica della pressione della pompa : Chiudere per 3 secondi massimo la valvola di raccordo 3 contatti, controllare la pressione e paragonarla con i dati del costruttore. Se la pressione è troppo bassa la pompa del carburante è difettosa.

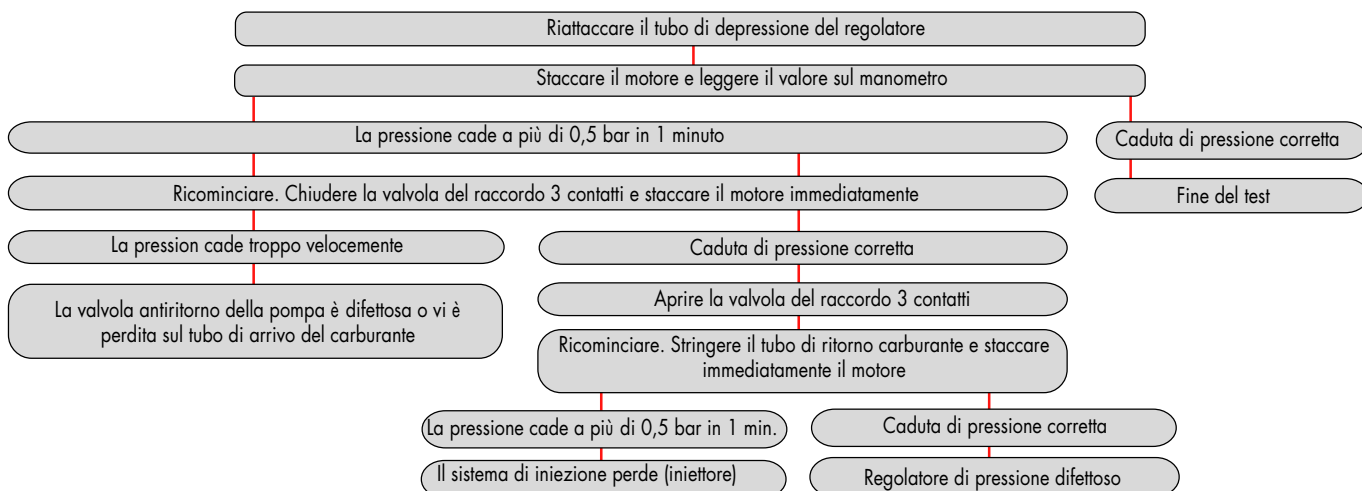
4.3 Verifica della pressione del circuito



4.4 Verifica del buon funzionamento del regolatore di pressione

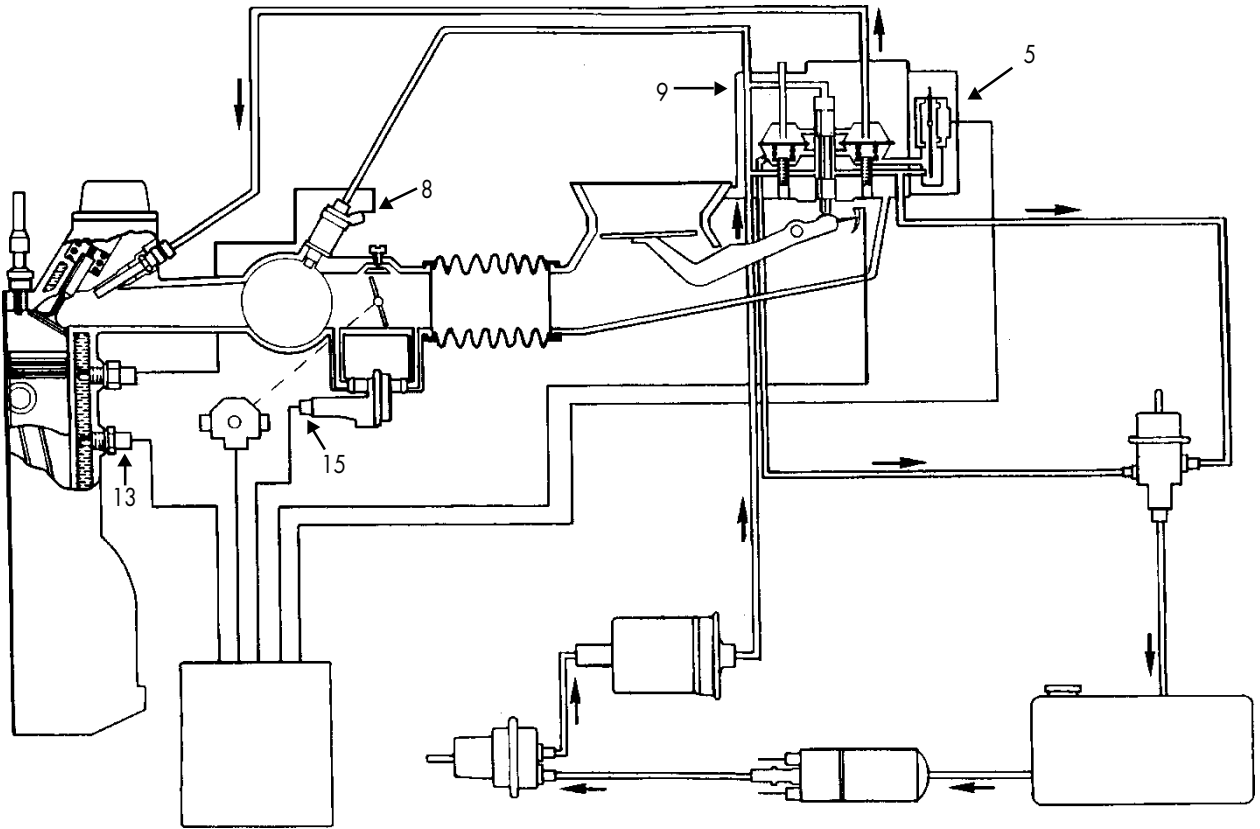
Ricollegare tutti i raccordi elettrici compreso il relè della pompa. Avviare il motore. La pressione si deve situare su 0,5 bar al di sotto della pressione data dal costruttore. Staccando il tubo di depressione del regolatore e poi ostruendolo, la pressione deve aumentare fino a quella data dal costruttore.

4.5 Verifica della pressione residua

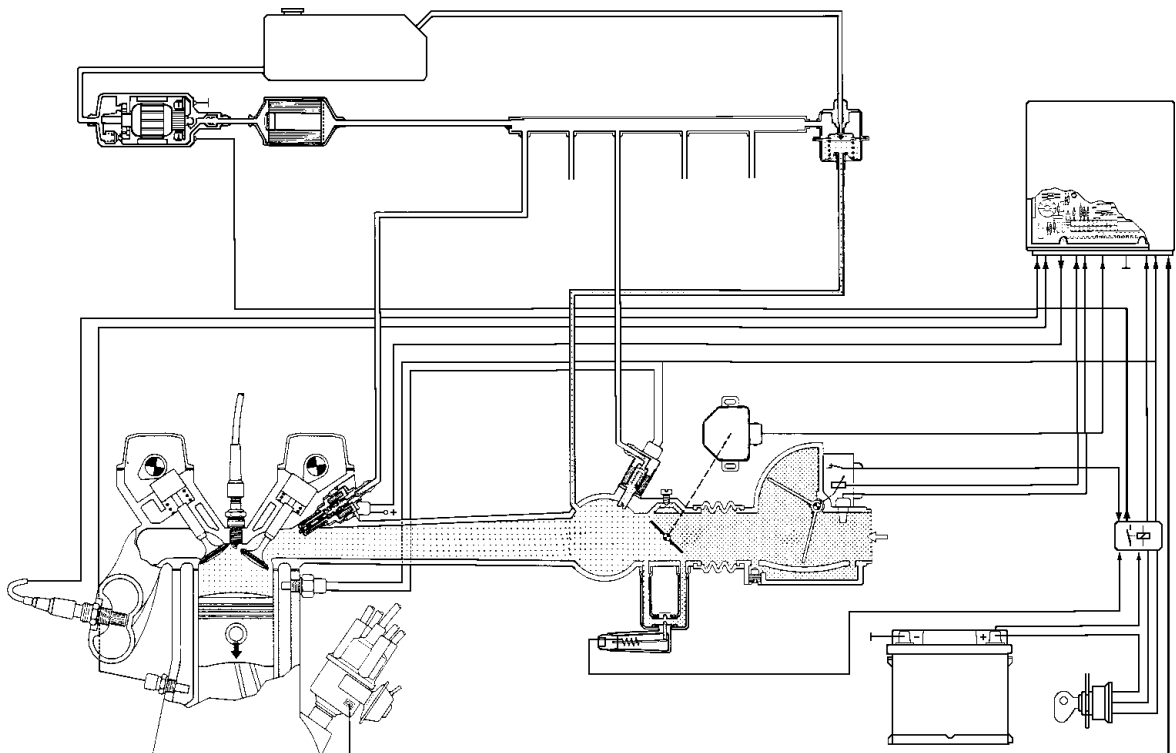


Dopo la prova spurgare il circuito con il flessibile trasparente del manometro. Verificare il raccordo e la tenuta stagna dei tubi. Verificare il raccordo dei connettori. Pulire i flessibili e i raccordi del tester prima rimetterli nella valigetta.

3.





4.



BELGIQUE FACOM Belgique S.A/NV
LUXEMBOURG Weihoek 4
1930 Zaventem
BELGIQUE
☎ : (02) 714 09 00
Fax : (02) 721 24 11

DANMARK FACOM NORDEN A/S
FINLAND Navervej 16B
ISLAND 7451 SUNDS
NORGE DANMARK
SVERIGE ☎ : (45) 971 444 55
Fax : (45) 971 444 66

DEUTSCHLAND FACOM GmbH
Postfach 13 22 06 
42049 Wuppertal
Otto-Wells-Straße 9 
42111 Wuppertal
DEUTSCHLAND
☎ : (0202) 270 63 0
Fax : (0202) 270 63 50

ESPAÑA FACOM Herramientas SRL
PORTUGAL Poligono industrial de Vallecas
C/.Luis 1º, s/n-Nave 95 - 2ºPl.
28031 Madrid
ESPAÑA
☎ : 91 778 21 13
Fax : 91 778 27 53

ITALIA USAG Gruppo FACOM
Via Volta 3
21020 Monvalle (VA)
ITALIA
☎ : (0332) 790 211
Fax : (0332) 790 213

NEDERLAND FACOM Gereedschappen BV
Kamerlingh Onnesweg 2
Postbus 134
4130 EC Vianen
NEDERLAND
☎ : (0347) 362 362
Fax : (0347) 376 020

SINGAPORE FACOM Tools FAR EAST Pte Ltd
FAR EAST 15 Scotts Road
Thong Teck Building #08.01.02
Singapore 228218
SINGAPORE
☎ : (65) 732 0552
Fax : (65) 732 5609

SUISSE FACOM S.A./AG
ÖSTERREICH 12 route Henri-Stéphan
MAGYARORSZÁG 1762 Givisiez/Fribourg
ÆSKA REP. SUISSE
☎ : (4126) 466 42 42
Fax : (4126) 466 38 54

UNITED FACOM Tools LTD
KINGDOM Bridge Wharf - Bridge Road
EIRE CHERTSEY - SURREY KT16-8LJ
UNITED KINGDOM
☎ : (01932) 566 099
Fax : (01932) 562 653

UNITED FACOM TOOLS Inc.
STATES 3535 West 47th Street
Chicago Illinois 60632
U.S.A.
☎ : (773) 523 1307
Fax : (773) 523 2103

FRANCE Société FACOM
& 6-8, rue Gustave Eiffel B.P.99
INTERNATIONAL 91423 Morangis cedex
FRANCE
☎ : 01 64 54 45 45
Fax : 01 69 09 60 93
<http://www.facom.fr>



En France, pour tous renseignements techniques sur l'outillage à main, téléphonez au 01 64 54 45 14