

5262

LASER[®]



Diesel-Entlüftungs-/Vorbefüllungs-Satz – Niederdruckkreis

Anweisungen



Guarantee

If this product fails through faulty materials or workmanship, contact our service department direct on: **+44 (0) 1926 818186**. Normal wear and tear are excluded as are consumable items and abuse.

**TOOL
CONNECTION**
The Complete Connection

Distributed by The Tool Connection Ltd

Kineton Road, Southam, Warwickshire CV47 0DR
T +44 (0) 1926 815000 F +44 (0) 1926 815888
info@toolconnection.co.uk www.toolconnection.co.uk



www.lasertools.co.uk

www.lasertools.co.uk

Diesel-Entlüftungs-/Vorbefüllungs-Satz - Niederdruckkreis

Warnung: versuchen Sie nicht, den Satz für Hochdruckkreise zu verwenden

Tool Connection kann nicht für Schäden am Fahrzeug oder Verletzungen haftbar gemacht werden, die auf die Verwendung dieses Satzes zurückgehen.

Moderne Dieselmotoren müssen bis zu 2000+ bar Kraftstoffdruck aufbauen, um effizient zu laufen. Sämtliche Luft im Kraftstoffversorgungssystem beeinträchtigt den Lauf des Motors.

Wenn das Kraftstoffsystem gewartet und ein neuer Kraftstofffilter eingesetzt wird, wird Luft in das System eingebracht. Die meisten modernen Systeme sind entweder selbstentlüftend oder haben eine am Fahrzeug fest angebrachte Handpumpe, es kann jedoch einige Zeit dauern, um das System komplett zu entlüften.

Es gibt zwei grundlegende Arten der Kraftstoffversorgung bei modernen Dieselmotoren:

- Druckförderung – mit einer im Tank montierten elektrischen Kraftstoffpumpe, um den Kraftstoff nach oben zur Hochdruckpumpe zu drücken.
- Vakuumförderung – mit einer motorgetriebenen Saugpumpe, um ein Vakuum zu erzeugen, das den Kraftstoff nach oben zur Hochdruckpumpe zieht.

Dieser Satz wurde entwickelt, um es dem Anwender zu ermöglichen, ihn mit Hilfe der richtigen Anschlusskupplung an so viele Dieselmotorsysteme wie möglich anzuschließen.



Anwendungen

Der Satz hat Anschlüsse, die eine Verbindung mit den meisten Anschlusstypen an heutigen Dieselfahrzeugen ermöglichen. Es gibt insgesamt sechs verschiedene Anschlusstypen im Satz, die Ford, PSA, GM, Fiat, Rover, Land Rover, Renault und Mercedes abdecken.

Anweisungen

1. Finden Sie den besten Ort für eine Einbindung in den Niederdruck-Kraftstoffkreislauf des Fahrzeugs. Hinweis: zum Entlüften/Spülen des Systems nach einem Filterwechsel empfiehlt Laser eine Einbindung in das System vor dem Kraftstofffiltergehäuse.
2. Wählen Sie das passende Rohrpaar zur Einbindung in das System.
3. Für Systeme von PSA (Citroen/Peugeot), die nur Anschlüsse mit 10 mm verwenden, ist das 10 mm-Nippelrohr mit zwei Enden erforderlich, um einen Anschluss auf Nippel zu konvertieren.
4. Alle Rohrpaare sind mit einem 10 mm Nippel-PSA-Ende ausgerüstet, um einen Anschluss an das mitgelieferte Pumpenaggregat zu ermöglichen.
5. Stellen Sie sicher, dass die Fließrichtung am Fahrzeug der des Pumpenaggregats entspricht.
6. Die 19-mm-Sechskantmutter am Entlüftungsventil ausreichend lockern, damit sich der Knopf im Ventil um ca. 2 mm auf- und abbewegen kann.
7. Den Pumpball mit einer Hand zusammendrücken und halten.
8. Auf den Knopf am Entlüftungsventil drücken, damit das Entlüftungsventil schließt, und dann den Pumpball loslassen.
9. Das obige Verfahren wiederholen, bis sich der Ball* mit Kraftstoff füllt.
10. Sobald Kraftstoff aus der Pumpe ausläuft, das Entlüftungsventil vollständig schließen. Dazu die 19-mm-Sechskantmutter festziehen (darauf achten, dass der Knopf nicht schief im Ventil sitzt).
11. Sicherstellen, dass die Filter-Entlüftungsschraube** des Fahrzeugs offen ist oder die Luftrückführleitungen** abgezogen sind. Weiterpumpen, bis der Kraftstoff an der Entlüftungsschraube oder am Luftrückführsystem austritt.
12. Weiter Kraftstoff pumpen, bis sauberer, blasenfreier Kraftstoff an den Austrittsleitungen des Kraftstofffilters austritt.
13. Wenn sich der Kraftstoff nur schwer zur Pumpe fördern lässt oder ein Kraftstoffleck an der Pumpe*** vorgefunden wird, bitte nachfolgend die „Wichtigen Tipps“ lesen.

Wichtige Tipps:

* Aufgrund der „Federwirkung“ von Luft, die sich ggf. im Dieselsystem vor der Entlüftungspumpe befindet, muss das Entlüftungsventil offen sein (Knopf lose), während die Pumpe gedrückt wird. Sobald die Pumpe losgelassen wird, muss das Entlüftungsventil (Knopf gedrückt) geschlossen werden. Diesen Vorgang so lange wiederholen, bis die Entlüftungspumpe vollständig mit Kraftstoff vorgefüllt ist und die gesamte Luft aus der Saugseite der Pumpe entfernt wurde. Anschließend kann das Ventil endgültig geschlossen werden. Wenn ein Vorfüllen der Pumpe weiterhin nicht möglich ist, am besten eine geringe Menge Diesel in die Pumpe gießen, um die inneren Ventile zu schmieren und die Abdichtung zu verbessern.

** Einige Dieselmotorsysteme haben eine Entlüftungsschraube oben am Kraftstofffilter. Sie muss zur Erleichterung der Entlüftung abgeschraubt werden. Andere Dieselmotorsfilter sind ggf. mit Luft-/Kraftstoffrückleitungen ohne Entlüftungsschraube ausgerüstet. Diese Leitungen müssen zur Erleichterung der Filterentlüftung abgezogen werden.

*** Leck am Pumpball – dieses kann eine der folgenden Ursachen haben:

- Zu hoher Druck im System, weil das Entlüftungsventil nicht geöffnet oder die Luft-/Kraftstoffrückleitungen nicht abgezogen wurden. Die Entlüftungsschraube / die Entlüftungs-Rückleitungen entfernen.
- Der Pumpball ist kalt und deshalb hart. Den Ball ein paar Minuten ohne Handschuh in der Hand halten, um ihn aufzuwärmen, damit er wieder elastisch wird.
- Rissiger Pumpball, die Pumpe austauschen. Bei Ihrem Laser Händler unter der Nummer 3813 erhältlich.

Hinweis – Alle Löcher auf der Saug-/Zufuhrseite des Systems führen zu einem Ansaugen von Luft. Dies trifft insbesondere auf Dieselmotorsysteme zu, und zwar aufgrund des Gewichts und der höheren Viskosität des Dieselmotors im Vergleich zu anderen Kraftstoffen wie Benzin.

Zu beachten: um die Integrität der Dichtung innerhalb der Anschlüsse zu erhalten, schmieren Sie eine geringe Menge Waschflüssigkeit auf die Anschlusssteile.



Assemble pipes according to vehicle connection type.