

FLEX DRIVE COMPRESSION TESTER

W80579
C28247

TESTING PROCEDURE

1. Prior to starting engine should be off, the gearshift in Park or Neutral, and the parking brake on.
2. Remove the fuel pump fuse, start the car and let it run until it stalls from lack of gasoline. Fuel in the system could mist out the plug ports and could ignite.
3. On vehicles with a distributor pull the coil wire from the center of the distributor cap.
4. On vehicles without a distributor disconnect the electrical connector at the ignition control module. Consult your repair manual if you're unsure what that is.
5. Prior to pulling the spark plug boots label each location. It's important they're returned to their original cylinder to prevent damage to the engine. Now remove all spark plugs.
6. Keep the plugs in order of the cylinder they came from. Lay them on a clean dry work bench.
7. If you're using the press in style compression tester with the rubber tip be sure to hold it firmly in the spark plug port. If using the threaded adapter style thread the correct fitting into the spark plug port until the O-ring provides a leak proof connection. Hand tighten only - DO NOT USE A WRENCH.
8. Crank the engine over using a remote starter switch. If one is not available have a friend turn the ignition until the engine cranks five or six times.
9. Record the reading on the gauge and move to your next port. Reset the gauge prior to cranking the engine.
10. Review the readings of all cylinders, the highest and lowest should not vary by more than 15%.
11. If one or more cylinders read well below the others use a pistol oiler and squirt a couple pumps of motor oil down the spark plug port. Retest and record the new readings of the oil saturated cylinders.

▲ WARNING: Do not touch the exhaust manifold, radiator or other hot parts of the engine, injury may occur.

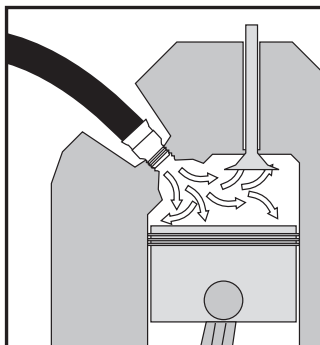
TEST RESULTS

If, after adding the oil, the reading is the same, the valves are worn letting air pressure escape, or they may be out of adjustment.

If you have a cylinder that reads significantly lower than one next to it (20-lbs. or more), a defective head gasket may be the cause. Coolant or oil may be present in the cylinder or on the spark plugs.

If the reading improves dramatically with the oil, rings are worn and need to be replaced on the piston in that cylinder.

If you get a pressure reading of less than 100 psi on any cylinder, it definitely isn't mechanically sound.



Performance Tool®

ENTRAÎNEMENT PAR FLEXION TESTEUR DE COMPRESSION

W80579
C28247

PROCÉDURE DE TEST

1. Avant le démarrage, le moteur doit être éteint, la vitesse positionnée en mode stationnement ou en mode neutre et le frein de stationnement engagé.
2. Retirez le fusible de la pompe à carburant, démarrez la voiture et laissez-la fonctionner jusqu'à ce qu'elle cale par manque d'essence. Le carburant dans le système pourrait embraser les ports de prise et pourrait s'enflammer.
3. Sur les véhicules avec un distributeur, tirez le fil de bobine du centre du capuchon du distributeur.
4. Sur les véhicules sans distributeur, déconnectez le connecteur électrique au niveau du module de commande d'allumage. Consultez votre manuel de réparation si vous ne savez pas ce que c'est.
5. Avant de tirer les botes de bougie d'allumage, étiquetez chaque emplacement. Il est important qu'ils reviennent à leur cylindre d'origine pour éviter d'endommager le moteur. Maintenant, retirez toutes les bougies d'allumage.
6. Gardez les bouchons dans l'ordre du cylindre d'où ils provenaient. Posez-les sur un banc de travail propre et sec.
7. Si vous utilisez le testeur de compression de style presse avec la pointe en caoutchouc, assurez-vous de le maintenir fermement dans le port de la bougie. Si vous utilisez le filetage de style adaptateur fileté, le raccord correct s'effectue dans le port de la bougie d'allumage jusqu'à ce que le joint torique fournisse une connexion étanche. Serrez à la main uniquement, **SANS UTILISER DE CLÉ**.
8. Allumez le moteur à l'aide d'un interrupteur de démarrage à distance. Si vous n'en avez pas, demandez à un ami de tourner le contact jusqu'à ce que le moteur s'allume cinq ou six fois.
9. Enregistrez le relevé sur la jauge et passez à votre prochain port. Réinitialisez la jauge avant de démarrer le moteur.
10. Passez en revue les relevés de tous les cylindres : les plus hauts et les plus bas ne devraient pas varier de plus de 15 %.
11. Si un ou plusieurs cylindres présentent des valeurs bien en dessous des autres, utilisez un pistolet à huile et injectez un peu d'huile moteur dans le port de la bougie. Retestez et enregistrez les nouvelles valeurs des cylindres saturés d'huile.

⚠ AVERTISSEMENT : Ne touchez pas le collecteur d'échappement, le radiateur ou d'autres parties chaudes du moteur, vous pourriez vous blesser.

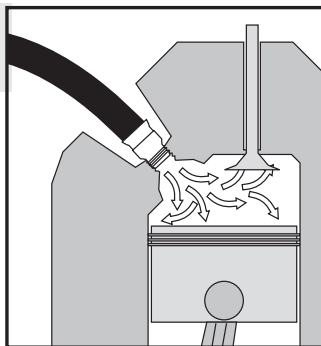
RÉSULTATS D'ESSAI

Si, après avoir ajouté de l'huile, les relevés demeurent les mêmes, alors les vannes sont usées, laissant la pression d'air s'échapper, ou elles peuvent être déajustées.

Si vous avez un cylindre dont les valeurs sont nettement plus basses que celles d'à côté (20 livres ou plus), un joint de culasse défectueux peut en être la cause. Du liquide de refroidissement ou de l'huile peuvent être présents dans le cylindre ou sur les bougies d'allumage.

Si la lecture s'améliore considérablement avec l'huile, les anneaux sont usés et doivent être remplacés sur le piston dans ce cylindre.

Si vous obtenez une lecture de pression inférieure à 100 PSI sur n'importe quel cylindre, il n'est certainement pas sain d'un point de vue mécanique.



Performance Tool®