

Jogo manômetros verificar pressão gasolina

Ref.: 6589



Peças	Descrição	Quant.
A - 36032	Tubos de borracha 3/8"	3
B - 71314	Adaptador Ford CFI	1
C - 35031	Tubos de borracha 5/16"	3
D - 34021	Tubo de borracha 1/4"	3
E - 71313	Adaptador Ford EFI	1
F - 71318	Adaptador para válvula standard schrader	1
G - 71319	Adaptador para pequena válvula schrader (Ford)	1
H - 72308	Conjunto de mangueira e adaptadores para GM TBI	1
I - 74445	Conjunto de mangueira com válvula e adaptadores para Bosch CIS	1
J - 60238	Adaptador fêmea M14x1.5 e adaptador tubo 3/8" com oringue	1

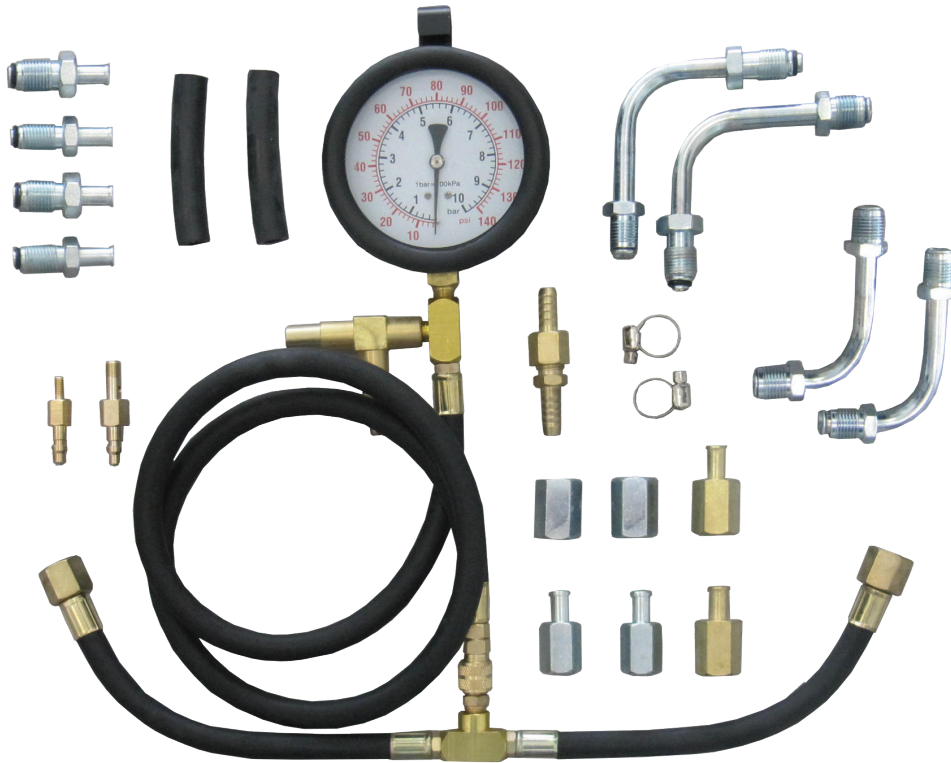
Peças	Descrição	Quant.
K - 60236	Adaptador fêmea M16x1.5 e adaptador tubo 3/8" com oringue	1
L - 60239	Adaptador 5/8" - M18x1.5 e M16x1.5	2
M - 74433	Adaptador macho M10x1.0 e macho M12x1.5 com oringue	1
N - 72306	Adaptador macho 16x1.5 e encaixe tubo 3/8" com oringue	2
O - 72309	Adaptador macho 14x1.5 e encaixe tubo 3/8" com oringue	2
P - 74435	Adaptador furado com parafuso M12x1.5 com anilha	1
Q - 74434	Adaptador furado com parafuso M12x1.25 com anilha	1
R - 74433	Adaptador furado com parafuso M10x1.0 com anilha	1
S - 74432	Adaptador furado com parafuso M6x1.0 com anilha	1
T	Adaptador	1
U	Adaptador	1
V	Adaptador	2
W - 41311	Adaptador tubo 1/4"	1
X - 71305	Adaptador para Geo Storm e Isuzu (Lauzu I tech systems)	1
Y - 41576	Adaptador em curva 3/8" com porca inversa	2
Z - 72305	Adaptador em curva 3/8" com rosca M16x1.5 e oringue	2
1 - 60410	Adaptador M8x1.0 Femea e M12x1.5 Macho	1
2 - 60440	Adaptador M10x1.0 Femea e M12x1.5 Macho	1
3 - 74440	Manómetro (0-10 Bar) (140Psi)	1
4 - 71317	Encaixe rápido	1
5 - 71406	Encaixe rápido	1

As seguintes situações devem ser efetuadas antes de realizar o teste para verificar pressão gasolina.

Sistema gasolina

- A- Verifique as ligações de combustível se estão danificadas ou soltas.
- B- Tenha em atenção que no reservatório tem gasolina suficiente.
- C- Verifique se existe água ou outros contaminantes no combustível.
- D- Verifique o estado dos fusíveis do sistema de combustível.
- E- Veja o estado dos sistema de ventilação do sistema de combustível.
- F- Verifique o estado da tampa do depósito do combustível.

Teste GM TBI



Teste para os outros sistemas



Sistema elétrico

- A- Se o sistema não arrancar, verifique a vela encandescente. Usando o teste de velas encandescentes. No sistema de injeção de gasolina, as velas encandescentes são muito importantes pois são estas que acionam os injetores, logo se o injetor não funcionar, não funcionará o sistema de injeção de gasolina.
- B- Veja se no painel do computador do carro se alguma luz de falha do motor está ligada.
- C- Verifique se algum fio da ignição está danificado, desconectado ou torcido.
- D- Verifique se a tampa do distribuidor ou rotor está mal colocada.
- E- Verifique se existem componentes soltos ou corroidos.
- F- Veja se existem componentes elétricos desligados.

Sistema de carregamento da bateria

- A- Verifique a condição da bateria. Uma bateria fraca não irá assegurar a chegada de energia a bomba ou ao injetor. Deverá ter mais de 12V.
- B- Verifique o sistema de carga.
- C- Verifique se existem cabos soltos ou corroidos da bateria

Diversos.

- A- Verifique as ligações de vácuo se estão soltas ou desligadas.
- B- Veja se existem fugas de água.
- C- Veja se existem fugas de óleo.
- D- Tenham em atenção e veja se ouve algum barulho de fuga de ar, barulhos usuais, barulho anormal na bomba de combustível (uma bomba barulhenta pode não ser sinal que está em mau estado de funcionamento), pancadas ou solavancos no motor.

Teste de pressão de injeção da gasolina (para Bosch CIS e GM TBI veja instruções adicionais.)

O teste de pressão deve ser feito com o carro em “ralenti” em sistema de alta pressão.

- 1- Com o carro desligado, procure a entrada de pressão de combustível (com válvula Shrader) e ligue o manómetro de pressão gasolina, se não houver nenhuma válvula Shrader terá que libertar a pressão residualmente, para evitar que seja pulverizado com gasolina, evitar danos na sua visão ou até causar algum incêndio (verifique à frente o passo processo de libertação residual de pressão e siga as instruções). Coloque sempre um toalha a volta quando estiver a realizar este passo.
2. Se o adaptador que usa é um adaptador furado, os nossos são desenhados para serem usados em adaptadores comuns. Se no manual do fabricante do carro lhe indica que necessitar usar um adaptador que não é standard, mais que uma anilha terá que ser usada em cada lado do adaptador. O nosso adaptador M12x1.25 poderá necessitar de uma anilha grossa ou fina dependendo da aplicação.
- 3- Com o manómetro ligado e os adaptadores adequados ligados na bomba de combustível, ligue o motor para verificar fugas. Se não existir fugas, verifique o manómetro. A pressão deverá subir ligeiramente acima da pressão de funcionamento e estabilizar até a pressão de funcionamento (consulte as especificações do fabricante). Veja as nossas aplicações e especificações dos adaptadores.
- 4-Ligue o motor. Se utilizar o regulador de pressão combustível ajustável, a pressão irá se manter durante o processo. Se utilizar o regulador de pressão de combustível em compensação, a pressão irá baixar 8-9 Psi, dependendo da força de vácuo.

Observe se existe um rápido aumento de pressão. A pressão pode exceder os 75 PSI e danificar ligações ou acessórios defeituosos. Observe as condições do sistema antes do teste.

5- Localize a mangueira flexível de retorno e aperte-a suavemente o fluxo de retorno, nunca aperte uma mangueira de aço entrelaçado.

ATENÇÃO: Algumas bombas não foram desenhadas para este tipo de teste e podem se danificar, o teste não deve ser realizado a menos que recomendado pelo fabricante.

6- Se as pressões são aceitáveis, alguns fabricantes requerem também um teste de fluxo, em caso afirmativo, deve abrir o sistema de gasolina para um recipiente de plástico e observar o caudal (exemplo: 1 litro/15 segundos). Feche o sistema.

7- Desligue o motor e observe a pressão residual. Alguns fabricantes indicam um tempo mínimo de detenção.

8- Em conjunto com teste de verificação de injetores, ligue o motor, observe a pressão, pulso do injetor, observe a pressão a descer, desligue o motor, verifique o próximo injetor, ligue o motor, verifique a pressão, pulso do injetor, e assim sucessivamente com os restantes injetores.

ATENÇÃO: Não repita este teste mais que o recomendadado pelo fabricante.

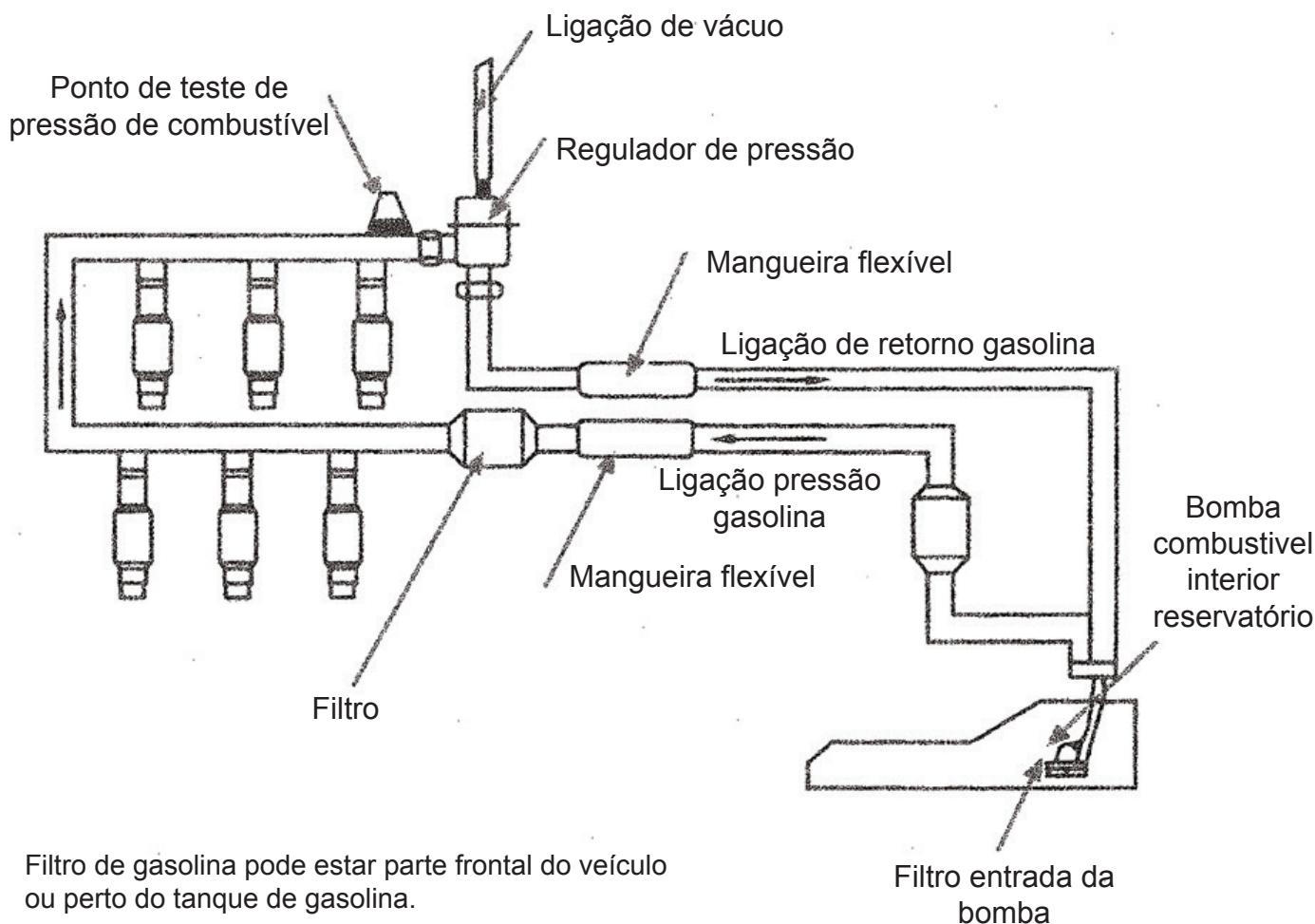
9- Desactive a bomba de combustível e alivie o sistema de combustível, desaperte este com uma chave. Desconecte as ligações e coloque o sistema a sangrar, caso não tenha os adaptadores próprios, terá que os adquirir.

10- Retire o tester e volte a ligar todas as ligações.

11- Ligue o motor e verifique se existem fugas.

12- Remover a gasolina de todos os tubos. Se permanecer combustível no conjunto de mangueira do manómetro, ligue o adaptador furado ao engate rápido sobre um recipiente de combustível, segure o manómetro para cima e o combustível irá para esse recipiente.

Sistema de injeção de combustível típico multi-porta com válvula schrader



Procedimento para aliviar pressão do sistema de combustível

- 1- Não fume.
- 2- Coloque oculos de proteção.
- 3- Mantenha um extintor de pó químico seco (classe B) perto de si.
- 4- Abra a tampa de gasolina com a ignição desligada.
- 5- Desative a bomba de combustível conforme a tabela dos veículos de libertação de pressão.
- 6- Em alguns veículos, um método satisfatório de desactivar a bomba(s) de combustível e remover fusível(s) da bomba de combustível mas esse mesmo método em outros veículos desativa o sistema de injeção de combustível ou ignição, então tem que usar um outro método. Consulte a nossa tabela abaixo.
- 7- Alguns veículos que não estão especificados na listagem "Libertação de pressão gasolina", podem ter duas bombas de combustível. Tenha a certeza que ambas estão desligadas.
- 8- Rode a chave na ignição.
- 9- Ponha o motor a funcionar.
- 10- Tente reiniciar o motor por 3-5 segundos. Para carros com interruptor de alivio de pressão 15 segundos, para aliviar a pressão de combustível.
- 11- Desligue a ignição.

Sistema de injeção de combustível típico multi-porta com válvula schrader

Desconectar ou desligar as bombas de combustível.

Acura	Mitsubishi
Alfa Romeo	Nissan/Datsun
AMC	Peugeot
Chrysler	Porsche*
Daihatsu	Renault
Eagle	Saab
Fiat	Sterling
Geo	Subaru
Honda	Suzuki
Hyundai	Toyota
Isuzu	Triumph
Jaguar	Volkswagen*
Jeep	Volvo*

* alguns modelos podem ter duas bombas combustível, no tanque e fora. Desligue ambas.

Desativar por outras formas:

Audi

Coupé e V8 Quattro: desligue a ligação à bomba de combustível, o outros restantes: remova o relé da bomba de combustível.

BMW

Até 1990: Desligue o terminal negativo da bomba combustível.

1991: Desligue a ligação da bomba de combustível.

Ford

Carros, carrinhas, e veículos utilitários excepto Explorer: Desligue o botão de inércia.

Explorer: Desligue a ligação da bomba de combustível.

Alguns modelos Ford tem duas bombas. É importante que ambas as bombas estejam desativas.

GM

Todos excepto abaixo: desligar a ligação da bomba de combustível.

(a) Cadillac 1975-80: Desligue a bomba de gasolina do reservatório de gasolina e a segunda, na parte frontal do chassi no lado esquerdo.

(b) Corvette 1986-89: Remova na bomba de combustível o fusível no caso de ser uma bomba, se tiver duas bombas de combustível, remova o fusível correcto de 10 amp. os remover fusíveis em ambas as bombas, principais e os fusíveis nos blocos auxiliares.

Mazda

MPV, MX-6, 626, RX7, 323, 929, e Navajo: Desligue a ligação da bomba de combustível.

B2600, MX5, Miata: Desligue o relé do circuito.

Mercedes-Benz

Desligue o terminal negativo da ligação da bomba de combustível.

Especificação, aplicação e adaptadores

Para o melhor conhecimento, os seguintes dados são precisos, mas em caso de dúvida, consulte o manual de fabricante do veículos. Em alguns modelos podem ter o adaptador ou ligação diferentes. Em casos limitados, pode não haver adaptadores para um ano ou modelo específico.

Marca	Modelos	Sistema F.I	Adaptador	Adaptador acesso	Pressão funcionamento PSI
AMC	Alliance e Encore 1983-4 Calif.	Bosch L - Jetronic AFC	71317	A	36
	Todos os outros carros	AMC TBI e Renix	71317	B	14-15
Acura	Todos	MPFI	74431 ou 74434	H	35-41
Alfa-Romeo	Todos	Bosch L Jetronic	71317	A	36
Audi		AFC			
	1975-78 Todos	Bosch CIS	veja nota J	J	35-41
	1979- Calif 5000	Bosch CIS	veja nota J	J	35-41
	1980-4000 4cil, 5000	Bosch CIS	veja nota J	J	35-41
	Todos os anos e model.	Bosch CIS	veja nota J	J	49-55
BMW	320i	Bosch K - Jetronic	veja nota J	J	39-45
	Todos com Bosch L -Jet.	Bosch L - Jetronic	71317	A	30
Chrysler	1981-83 Imperial	TBI	71317	B	34
	1983-85 excep. imperial com TBI	TBI	71317	B	36
	1986-90 todos carros e ligeiros camiões dodge	TBI	71317	B	15
	1991 todos excepto prim. conversíveis	TBI	71317	B	39
	1991 primeiros conversíveis	TBI	71317	B	15
	1984-91 2.2L, 2.5L, 4cil turbo	Multi portas	71318	C	55
	1985-91 Horizon, Omni Laser, Lancer				
	Le Baron 4cil. com turbo	Multi portas	71318	C	40
	1987-91, outros carros 3.0L	Mitsubishi MPFI	71317	A	48
	1987-91, outros carros 3.3 e 3.8L	Chrysler MPFI	71318	C	45-53
	1.5L Colt e Summit	MPFI Importado	74434	A	40
	1.5L Colt, Summit sem turbo	MPFI Importado	*71306	E	40
	1.6L Colt e Summit turbo	ECI Import	*71321	E	40
	1.5L Colt Vista Wagon R	Mitsubishi MPFI Imp	74434	A	35-38
	1.5L Colt Vista Wagon R	Mitsubishi MPFI Imp	71320	E	35-38
	1.5L Colt Vista Wagon R	Mitsubishi MPFI Imp	74434	A	35-38
	1.5L Colt Vista Wagon R	Mitsubishi MPFI Imp	71320	E	35-38
	1.5L Colt Vista Wagon R	Mitsubishi MPFI Imp	74434	A	35-38
	Conquest	ECI importado	*71321	E	35-38
	Stealth	Mitsubishi MPFI importado	*71321	E	38

* não vem neste kit.

Marca	Modelos	Sistema F.I	Adaptador	Adaptador acesso	Pressão funcionamento PSI
Daihatsu	Todos	EFI	74434 ou 71317	A	33-40
Eagle	Medallion	Bosch L - Jetronic AFC	71317	A	30
	Monaco e Premier 2.5L	TBI	71317	A	14-15
	Monaco e Premier 3.0L	MPFI	71317	A	35-38
	Talon 1.8L e 2.0L	Mitsubishi MPFI	*71321	E	38
	Talon 2.0L Turbo	Mitsubishi MPFI	*71321	E	27
* não vem neste kit.					
Fiat	Todos	Bosch L - Jetronic AFC	71317	A	30
Ford	1980-91 Carros grandes	CFI (EFI)	71313 ou 71319	F	35-41
	- Alta pressão				
	1985-91 Carros pequenos - Baixa press.	CFI	71314	G	14.5
	1983-91 - Todos MPFI	MPFI	71319	D	35-41
	1987-91 - Todos Import.	Bosch L - Jetronic AFC	71317	A	30
GM	1984-92 - Todos MPFI excepto abaixo	GM Multi-Port	71318	C	36-42
	1988 Nova	Bosch L - Jetronic AFC	74434	I	38-44
	Sprint Turbo	Bosch L - Jetronic AFC	71317	A	25-33
	Spectrum	Isuzu I-Tec	71308	A	35-6
	1982-84 - 2 injetores em alguns Chevrolet & Pontiac.	GM-TBI	veja a nota K	K	20
	1990-92 - Lumina 1 injetor	GM-TBI	veja a nota K	K	26-32
	1982-92 - Todos os carros 1 injetor	GM-TBI	veja a nota K	K	9-13
GEO	1.0L Metro	Suzuki TBI	veja nota K	K	25
	1.6L	Bosch L - Jetronic AFC	veja nota K	K	40
	Prizm, Storm	Isuzu T - TEC	veja nota K	K	40
	Tracker	Suzuki TBI	74431	H	38
Honda	Todos	MPFI	74431 ou 74434	H	35-41
Isuzu	1.6L e 2.6L	Isuzu I - TEC	71308	A	40-42
	2.0L	Isuzu I - TEC	71308	A	33-35
	2.3L	Isuzu I - TEC	71308	A	26-28
	2.8L & 3.1L	GM - TBI	veja nota K	K	12-15
Jeep	1985-90 1.4, 1.7 e 2.5L	TBI	71317	B	14-15
	1987-90 4.0 e 4.2L	MPFI	71318	C	31-39
	1991-92 todos 2.5L, 4.0 e 4.2L	MPFI	71318	C	53
Jaguar	Todos	Todos	71317	A	28-30
Mazda	B2600		74434 ou 71317	A	28-37
	MPV, Miata, Protege 323	Bosch L - Jetronic AFC	74434 ou 71317	A	38-46
	MX-6, PX-7, 626	Bosch L - Jetronic AFC	74434 ou 71317	A	27-33
	929	Bosch L - Jetronic AFC	74434 ou 71317	A	31-38
	Navajo	Ford MPFI	71313 ou 71319	D	35-41

Marca	Modelos	Sistema F.I	Adaptador	Adaptador acesso	Pressão funcionamento PSI
Mercedes	Todos	Bosch CIS	Veja nota J	J	44-59
Mitsubishi	Starion	Mitsubishi ECI	*71320	A	35-38
	Mirage Turbo, 1.6L Mont	Mitsubishi ECI	*71306	A	35-38
	Van e Wagon	Mitsubishi ECI	*74434	A	35-38
	Morage Turbo 1.5L e todos os outros	Mitsubishi ECI	*71321	A	35-38
* não vem neste kit.					
Nissan/Datsun	Todos TBI	Nissan TBI	71317	A	35
	200SX, 1.8L, 2.0L, 3.0L	Bosch L - Jetronic AFC	71317	A	30
	Todos os outros	Bosch L - Jetronic AFC	71317	A	36
Peugeot	2.0L	Bosch CIS	Veja nota J	J	49-55
	2.2L	Bosch L - Jetronic AFC	71317	A	49-55
	V6	Bosch LH - Jetronic AFC	71317	A	35-41
Porsche	Todos com Bosch L-Jet.	Bosch L Jetronic	71317	A	35-41
	1975-79 mais 1975-77 T	Bosch CIS	veja nota J	J	39-45
	1980-83 e 78-90 T P. 924	Bosch CIS	veja nota J	J	49-55
	928	Bosch CIS	veja nota J	J	41-46
Renault	Todos	Bosch L - Jetronic AFC	71317	A	35-41
Saab	Motor 16 válvulas	Bosh L - Jetronic AFC	74435	A	35-41
	Motor 8 válvulas	Bosch CIS	veja nota J	J	49-55
Sterling	Todos	MPFI	74431 ou 74434	H	25
Subaru	Todos com TBI	Subaru Single Pornt	71317	A	38
	Todos com Bosch L jetro.	Bosch L - Jetronic AFC	71317	A	35-41
Suzuki	Motores 16V	Suzuki MPFI	74431	H	25
	Todos os outros	Suzuki TBI	74431	H	38
Toyota	Todos	Bosch L Jetronic AFC	74432	I	35-41
Triumph	Todos	Lucas Bosch AFC	71317	A	25
VW	Todos com Bosch CIS	Bosch CIS	veja nota J	J	38
	Todos com Bosch L Jetr A	Bosch L Jetronic AFC	71317	A	35-41
Volvo	1982-88 Bosch LH Jet. A	Bosch LH Jetronic AFC	71317/305	A	35-36
	1989 Bosch LH Jet. AFC	Bosch LH Jetronic AFC	71317/305	A	36-42
	Todos Bosch CIS - 4 cil.	Bosch CIS	veja nota J	J	51-57
	Todos Bosch CIS - 6 cil.	Bosch CIS	veja nota J	J	54-49

Notas:

A - Linha de combustível para adaptador de combustível

B - Linha de combustível para TBL

C - Adaptador de combustível - Adaptador flexível standard Schrader

D - Adaptador de combustível - Adaptador pequeno flexível standard Schrader

E - Adaptador de combustível

F - Montagem CFI (TBI)

G - Linha de combustível CFI.

H - Filtro combustível.

I - Entrada do injetor de arranque.

J - Veja o esquema CIS e instruções.

K - Veja o esquema GM TBI e instruções

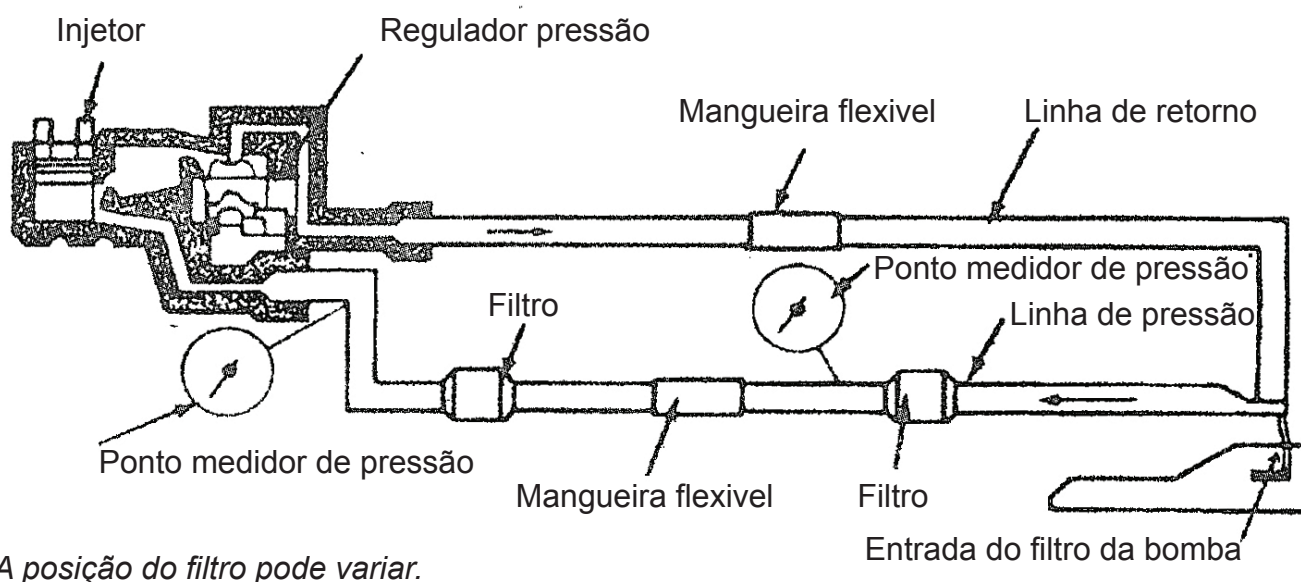
Instruções adicionais para o teste GM TBI

- 1- Aliviar pressão do sistema de combustível.
- 2- Remova o conjunto de filtro de ar.
- 3- Ligue temporariamente o a porta de encaixe “thermac vaccum” ao regulador de aceleração.
- 4- Verifique na nossa tabela os adaptadores TBI GM na listagem. Instale a ligação de teste entre o filtro de combustível e o regulador de aceleração, caso necessite de tubos 3/8” mais compridos, terá que adquirir tubo de 3/8”. Use braçadeiras nos tubos.
- 5- Para remover o tubo de aço use duas chaves, para o remover se danificar.
- 6- Em alguns veículos para uma utilização mais fácil, colocar no elevador e trabalhar por debaixo.
- 7- Em alguns carros com sistema GM TBI , é complicado instalar os adaptadores, aconselhamos e ter já os adaptadores prontos para a sua colocação.
- 8- Ligue a bomba de combustível e verifique se existe fugas.
- 9- Quando a pressão da gasolina estiver estabilizada depois de cerca de um minuto, o manómetro irá ter leituras de 9 - 13 Psi (62-90 kPa), (.6-.9bar) e (.63-.91Kg/cm²).
- 10- Desactive a bomba de combustível, aliviar a pressão de combustível com uma chave, coloque os tubos a sangrar de uma válvula para um reservatório.
11. Remova o tester e volte a ligar todas as ligações.
- 12- Ligue o motor e verifique se tem fugas.
- 13- Remover o combustível dos tubos, se permanecer combustível nos tubos, coloque o adaptador mais pequeno no engate rápido sobre um recipiente, e o combustível irá fluir para o recipiente.
- 14- Retire o adaptador “thermac” e substitua o filtro de ar.

Listagem com as aplicações dos adaptadores GM TBI

Adaptador	Descrição	Aplicações
72308 60236 e 72306	Montagem mangueira GM TBI M16x1.5-3/8" (cor prateada com ranhura)	Todos excepto 74434 4.3L V-6
60238 e 72309	M14x1.5-3/8" (cor bronze com ranhura)	2.8L "X" & 3.8L "A"
60239	M16x1.5-3/8"x1	1.8L e 2.0L "J"
72304	Tubo reto	1.8L engines
72305	Tubo anglo direito M16x1.5-3/8"x18	J2000/6000 Pontiac
74434	M12x1.25	Veículos com adaptador

Esquema sistema de combustivel TBI



Instruções adicionais para o teste Bosch CIS

Quatro tipo testes de pressão podem ser realizados:

A- Controlo de pressão fria - motor frio, válvula aberta.

B- Controlo de pressão quente - motor quente, válvula aberta.

C- Pressão primária - motor quente ou frio, válvula fechada (válvula fechada elimina a possibilidade de controlar a pressão.)

D- Pressão de repouso - motor quente, válvula aberta.

As pressões mostradas nestas instruções são para controlo de pressão quente. Para teste das pressões A e C, terá que consultar o manual do veículo, o manual de injeção de gasolina Mitchel ou o livro serviço Robert Bosch para injeção de combustível.

Para realizar o teste:

- 1- Para o teste “A” mencionado atrás o motor deverá estar frio, estar este parado varias horas.
- 2- Aliviar a pressão do sistema de combustivel.
- 3- Verifique se o filtro não está entupido. Substitua se tiver duvida.
- 4- Limpar a sujidade do distribuidor de combustivel.
- 5- Seguindo o esquema de ligações CIS, ligue o teste entre o distribuidor de combustivel e o regulador de pressão. O tubo sem a válvula de controlo de fluxo deve ser ligada ao centro do distribuidor de combustivel. O tubo com a válvula de controlo de pressão deve ser ligada ao tubo que retirou do distribuidor de combustivel e ligada ao regulador de pressão.
(A) Atenção: Aperte manualmente o oringues nos adaptadores para não os danificar.
(B) Em alguns casos para verificar se as roscas são iguais, colocar uma ao lado da outra para verificar se tem o mesmo passo de rosca.
- 6- Volte a ligar a bomba de combustivel, ligue o motor e verifique se as fugas.
- 7- Quando ligar o teste, remova o ar do sistema.
(A) Pressione se tiver uma válvula para retirar pressão de ar do sistema, não faça isto se o motor estiver quente.
(B) Se no sistema tiver uma válvula de sangramento, sangre o sistema até que o ar seja todo removido.
(C) Se o seu sistema não é nenhum dos acima, posicione o manómetro para baixo, tanto o quanto os tubos permitam, operar na bomba de combustivel com o motor desligado. Abra e feche a válvula de control pelo menos 5 vezes, e desligue está cerca de 12 segundos.
- 8- Quando a pressão estabilizar leia o manómetro. Se o control de pressão fria não estiver correto, o regulador pode estar a falhar.
- 9- Se a pressão estiver ok, continue para outros processos de verificação.
(A) Controlo da pressão quente e pressão descanso deve ser com o motor quente.
(B) Pressão primária dever ser feita com o motor quente ou frio.
- 10- (A) Se a pressão não estiver dentro do intervalo de leitura normal. O teste de pressão quente, deve ajustar o regulador de pressão de combustivel. Se não conseguir ajustar deverá ter que ser substituido, a menos que o problema seja o debaixo.
(B) Se a pressão for baixa com o motor em funcionamento em marcha lenta, verifique se a voltagem e pelo menos 11.5V verificando no regulador de aquecimento, se a tensão estiver completa então terá que o substituir.
- 11- Se a pressão for demasiado baixa, teste o volume da bomba de combustivel, e se pode haver algum bloqueio nas ligações ou perdas nas ligações. Se não for nenhuma dessas situações, necessita de regular a pressão do combustivel. Consulte o manual de injeção de gasolina.
- 12- Se a pressão cai muito rapidamente, verifique se existem fugas nos oringues ou nas ligações. Caso não haja fugas ai, verifique se existe na válvula perto dos injetores de combustivel. Se continuar a não haver fugas, o vazamento pode ser na válvula de retenção da bomba de combustivel no oringue sobre a válvula de descarga no distribuidor de combustivel. Repare ou substitua

13- Se não encontrar problemas no sistema de injeção de pressão de combustível através do teste de pressão, a bomba de combustível deve ser verificada para isso terá que ter uma válvula para purgar. No caso de não ter, irá ter que adquirir uma. Sangre o sistema pelo menos 2/4 2 litros. O combustível irá fluir durante 30 segundos e deverá ser cerca 3/4-1litro. Os carros com turbo devem ter um volume superior de 20-25% que os carros que não tem turbo.

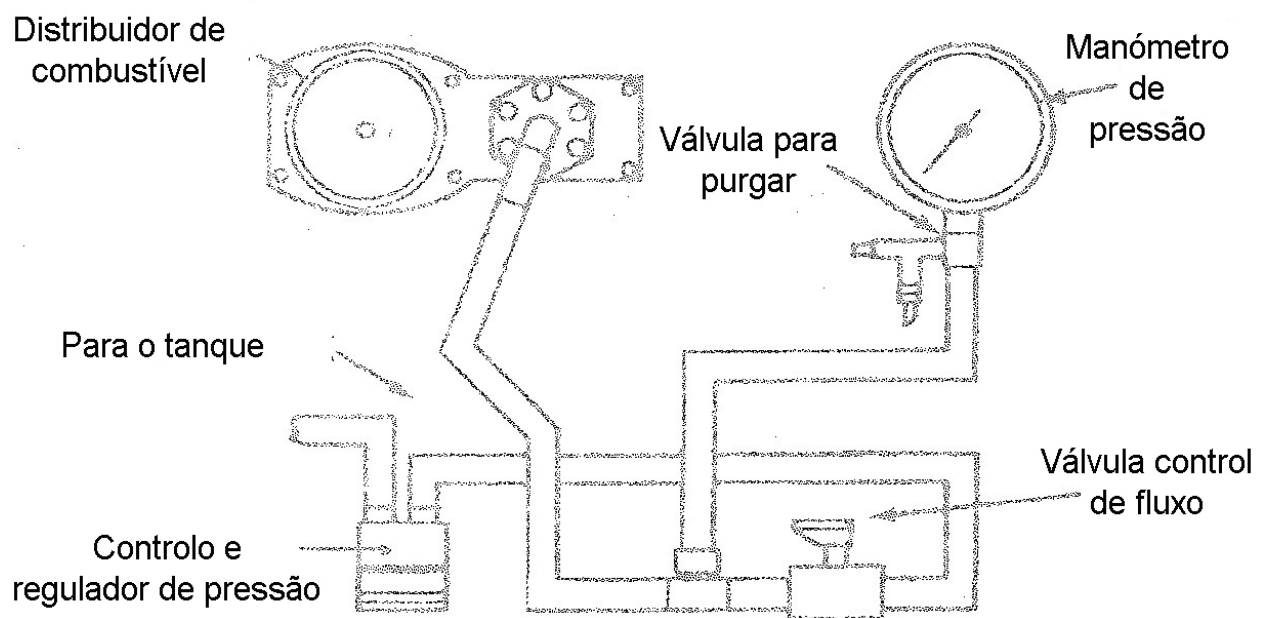
14- Desactivar a bomba de combustível e aliviar a pressão do sistema de combustível.

15- Remove o tester e todos os tubos.

16- Coloque o motor a trabalhar e verifique as fugas.

17- Remova todos os tubos. Se tiver ainda tiver líquido nas ligações coloque um adaptador furado. Coloque o manómetro e tubo em cima de um recipiente para que o líquido possa fluir para o recipiente.

Esquema de injeção de combustível C.I.S.



Diagnóstico da pressão de combustível.

- Os problemas de pressão de combustível geralmente colocam-se em duas categorias: pressão maior que o normal, ou uma pressão mais baixa que o normal. O sistema abastecimento de combustível é um circuito fechado. O combustível é bombeado do tanque para o regulador de pressão aos injectores, e excesso de combustível situa-se entre o lado de alimentação e no lado do retorno. A pressão mais elevada do que o normal geralmente é causada por uma avaria no lado de retorno, e uma menor que a pressão é geralmente causada por um problema do fornecimento.

- regulador de pressão de combustível defeituoso.
- algum tubo dobrado ou entupido na linha de retorno.
- algum engate no tanque.
- pressão excessiva no tanque devido ao sistema de ventilação deficiente.

Pressão inferior ao normal, é atribuída geralmente as seguintes situações:

- Filtro de combustível entupido
- algum tubo dobrado ou entupido na linha de retorno.
- bomba de combustível defeituosa.
- regulador de pressão defeituoso.
- algum engate no tanque.

Pressão combustível baixa

Verifique o filtro de combustível e substitua se necessário

Verifique pressão entre o fornecimento de combustível e o filtro se normal.

Verifique as ligações se existe alguma ligação dobrada ou entupida.

Verifique a bomba de combustível.

Se trocou o filtro e a pressão continua baixa.

Pressione o tubo de borracha. se a pressão aumentar ajuste e substitua o regulador de combustível.

Não há um aumento de pressão, verifique o filtro de combustível ou a bomba de combustível.

Pressão combustível alta

Retire a mangueira de retorno

Purgar cerca de 2 litros de combustível.

Ligue o motor. se a pressão cair para o normal, a linha de retorno está entupida ou dobrada.

Se não houver nenhuma alteração o regulador de pressão de combustível está danificado

Tabela de conversão de pressão

Converter	Para	Multiplicado por
PSI	kPa	6.8946
PSI	bar	.0689
PSI	kg/cm2	.0703
kPa	PSI	.145
kPa	bar	.01
kPa	kg/cm2	.0102
bar	PSI	14.504
bar	kPa	100
bar	kg/cm2	1.02
kg/cm2	PSI	14.12
kg/cm2	kPa	98.074
kg/cm2	bar	.9807

Tabela de conversão métrica

PSI	Bar	k/Pa	kg/cm2
0.5	0.034	3.44	0.0352
1	0.069	6.89	0.0703
1.25	0.086	8.62	0.0879
2	0.138	13.79	0.1406
5	0.345	34.48	0.3515
10	0.699	69.85	0.7030
15	1.034	103.43	1.0545
20	1.379	137.90	1.4060
25	1.724	172.38	1.7500
30	2.069	106.85	2.1090
35	2.143	241.33	2.4605
40	2.758	275.80	2.8120
50	3.448	344.75	3.5150
60	4.137	413.70	4.2180
70	4.827	482.65	4.9210
80	5.516	511.60	5.6240
90	6.206	620.55	6.3270
100	6.895	689.50	7.0300