

Olajnyomásmérő

Rendelési szám: 842095

Rendeltetésszerű használat

- Az olajnyomás mérése (a mellékelt olajnyomás-adón keresztül) járó motor mellett.
- Csak 12 V-os (egyenfeszültség) rendszerű gépkocsikba való beépítésre (be-, alá-, ill. rászzerelés) (szerelőidom mellékelve, opciós ház) a mellékelt listának megfelelően (melyik adó hová való).

(Lásd a mellékelt külön oldalt a kif. gépkocsi-típusokkal.)

Adapter-alkalmazási lista fedélzeti műszerekhez

A vízhőmérséklet-, olaj-hőmérséklet- és olajnyomás-érzékelők gyárilag 1/8-27 NPTF menettel készülnek. Ha gépkocsink motor-blokkjának a hüvelyei azonos menettel vannak ellátva (pl. British Leyland motorok), akkor ezt az érzékelőt adapter nélkül közvetlenül beszerelhetjük. Ha azonban a motor menetei eltérőek az érzékelőkéitől, akkor az alábbi adapter-listából választhatjuk ki az adott motorhoz szükséges menet-adaptert, amely vagy a gyártótól, vagy a forgalmazótól szerezhető be. Ha beszerelési problémánk van, forduljunk a forgalmazóhoz vagy szakszervizhez.

Biztonsági előírások

Az olajnyomás-mérő bevizsgált (EMV és kivitel) mérőeszköz. Tartsuk be a gépkocsiba (járműbe) való beépítésre vonatkozó általános biztonsági előírásokat. Vegyük továbbá figyelembe a gépkocsi gyártójának a biztonsági előírásait is. Az olajnyomás-adó és az olajnyomás-mérő egyáltalán nem igényel karbantartást. Semmi esetre se nyissuk fel, még javítás céljából sem. Ellenkező esetben megszűnik a garancia.

Beszerezés

(Lásd a mellékelt beszerelési rajzokat.)

A rajzok szövegei:

*Olajnyomásmérő, 8. rajz: az eredeti jelzőlámpához
Műszerfal, 3. rajz: fém/műanyag; 7. rajz: tisztítószert*

A szereléshez vegyünk fel megfelelő szerelőruhát és erős cipőt.

- A szerelés megkezdése előtt vegyük le a jármű akkumulátoráról a kábelsarukat.
- A csatlakoztatásra alkalmas járművezetékeket használjunk (szakboltban kaphatók).
- Ne használjunk hangszóróvezetéket vagy csengőzsinórt (teljességgel alkalmatlanok).
- Használjunk a csatlakozásokhoz 6,3-as AMP-csatlakozókat (nem képezi a szállítás részét, a szakboltban kaphatók), és a mellékelt dugasz-hüvelyt az adó csatlakoztatására.
- Határozzuk meg a kábelvezetési nyomvonalat, lehetőleg a főkábelnek a műszerfal mögötti átvezetésével együtt.
- Használjunk megfelelő kábelátvezető-hüvelyt vagy erős szigetelőszalagot az átvezetésekhez, hogy megóvjuk a vezetékeket a sérülésektől.
- Szereljük ki a meglévő olajnyomás-adót (gombát), és szereljük be helyette a mellékelt adót (M10, 14-es csavarkulcs).
- Ha az adó menete túl kicsi, rendelhető megfelelő menet-átalakító.
- Erősítsük (sajtoljuk, vagy forrasszuk) rá a mellékelt dugasz-hüvelyt az adó vezetékére.
- Erősítsük (sajtoljuk, vagy forrasszuk) rá a külön beszerezhető AMP-csatlakozót (6,3 mm) a csatlakozóvezetékekre (az adó vezetékének a másik végére, a +/- tápvezetésekre, és a világítás vezetékére).
- Kössük össze a „-” tápvezetéket a legközelebbi testcsatlakozással vagy a karosszériával (a legtöbb gépjárműben a 12V negatív pólusa van testelve), míg a „+” tápvezetéket a biztosítéktábla egy szabad „+”-pontjával (nem állandó, pl. ablaktörő vagy ventilátor).
- Szereljük fel most a mérőműszert vagy egy szabad 52 mm-es furatba (középkonzol, stb.), vagy a mellékelt szerelőidomra (szerelvényfal alá vagy fölé történő felszerelés). Praktikus okokból érdemes a szerelőidomot előre felszerelni még a műszer rászzerelése előtt. Húzzuk meg erősen a hollandi anyát. (Lásd a mellékelt külön rajzot.)

A rajz szövegei:

Gauge installation – a műszer felszerelése

install O-bracket – a tartógyűrű felszerelése

lock/unlock – meghúzás/meglazítás

- Kössük össze a lámpabetét fekete vezetékét a mérőműszer testcsatlakozásával, míg a piros vezetékét egy parkolófény-vezetékkel, vagy a műszerfal-világítás plusz-vezetékével. A lámpa kívánt színétől függően húzzuk rá a zöld vagy a piros gumit a lámpára, vagy egyáltalán ne húzzunk rá színes gumit.
- Dugjuk be az izzófoglalatot a mérőműszerbe, és reteszeljük ott 90°-al jobbra elforgatva.
- Csatlakoztassuk rá a tápvezetékeket (pluszt és mínuszt), és az adó-vezetékeket („S” és a „W.L./G.” jelzőlámpa-vezeték) az adóra és a műszerre („S”). (Lásd a többnyelvű leírás 6. oldalán lévő rajzot.)

A rajz szövegei:

to ground – a testre

to accessory line – a műszerfalra

optional adapter – opciós menet-átalakító

oil pressure sender – olajnyomás-adó

engine block – motorblokk

use teflon...- használjunk teflonszalagot a jelölt menetes csatlakozásnál

- Rakjuk vissza a gépkocsi-akkumulátorra a kábelsarukat, és indítsuk be a motort kb. 30 másodpercre.
- Állítsuk le a motort, és vizsgáljuk meg, hogy nem szivárog-e az olaj az adó menetes csatlakozásánál.
- Ha a meglévő olajnyomás-adónak egynél több (kettő, vagy több) csatlakozása van, akkor egy külön beszerezhető (a szakboltokban kapható) T-idomot kell alkalmaznunk a csatlakozásra.
- Ha nincs szükség az olajsint-jelző lámpa vezetékére („W.L./G.”), akkor bontsuk le, és szigeteljük le a csatlakozóját az esetleges rövidzár megelőzése érdekében.

Megjegyzés a műszer kijelzéséről!

Amint a motor elérte az üzemi hőmérsékletét, az olajnyomás kijelzett értéke lényegesen kisebbé válhat, mint a hideg motorolaj esetén kijelzett érték.