

Beta 1877A



I ISTRUZIONI PER L'USO

EN INSTRUCTIONS FOR USE

F MODE D'EMPLOI

D GEBRAUCHSANWEISUNG

E INSTRUCCIONES

P INSTRUÇÕES DE USO

NL GEBRUIKSAANWIJZING

PL INSTRUKCJA OBSŁUGI

HU HASZNÁLATI ÚTMUTATÓ

ART.1877 A PARTI PRINCIPALI

A	attacco gonfiagomme
B	attacco porta-sonde
C	coppa
D	cover
E	ruota girevole
F	ruota girevole con freno
G	griglia
H	manico
I	tubo rigido
J	raccordo girevole
K	tubo flessibile di raccolta
L	indicatore di livello
M	manometro (vuotometro)
N	valvola
O	manopola di serraggio
P	precamera
Q	valvola di sicurezza
R	ruota posteriore
S	serbatoio
T	tubo di aspirazione
U	sonde
V	gruppo Venturi
W	valvola a ghigliottina
X	valvola di scarico
Y	tubo di scarico
Z	tubo porta-sonde



AVVERTENZE GENERALI, DESCRIZIONE E CAMPO DI UTILIZZO

Leggere attentamente il seguente manuale prima della messa in funzione del dispositivo. Il dispositivo è stato progettato e deve essere utilizzato esclusivamente per l'aspirazione e/o il recupero per gravità di oli lubrificanti nuovi ed esausti.

ATTENZIONE! L'uso del recuperatore per scopi diversi da quello per cui è stato progettato può essere fonte di pericolo per le persone o l'ambiente. Non utilizzare per liquidi corrosivi o infiammabili. Non esporre il serbatoio a fonti di calore o fiamme libere. Non fumare durante l'utilizzo. Non eseguire saldature sul serbatoio. Non modificare nessuna parte del recuperatore per non comprometterne la sicurezza e la validità della garanzia. Utilizzare solo ricambi originali. Indossare guanti e occhiali di protezione durante l'operazione di recupero di oli esausti particolarmente caldi.

Il nostro ufficio tecnico è a vostra disposizione per qualsiasi ulteriore informazione.

Le parti principali sono:

- gruppo Venturi per generare il vuoto
- precamera utilizzata per controllare l'olio aspirato
- serbatoio dove viene incamerato l'olio
- coppa utilizzata per recupero a caduta.
- accessori per l'aspirazione dell'olio (sonde e adattatori)

ISTRUZIONI PER L'USO



ATTENZIONE! Prima di effettuare aspirazioni o svuotare il serbatoio controllare che tutte le parti soggette ad usura non presentino anomalie e in particolare che i tubi non presentino tagli.

MONTAGGIO

Il dispositivo viene spedito in due imballi separati: in uno si trovano il serbatoio (con le ruote, la valvola a ghigliottina ed il cover in plastica già montati), la coppa e la griglia, il tubo porta-coppa esterno, il manico, il tubo di scarico e le sonde; nel secondo cartone invece si trova la precamera con il gruppo Venturi ed il tubo di aspirazione.

Per il montaggio seguire la seguente procedura:

- inserire il manico H nelle apposite sedi, quindi bloccarlo con le viti
- inserire la precamera P nel manicotto centrale della valvola a ghigliottina W e stringere l'apposito grano per bloccarla nella posizione corretta
- inserire il tubo rigido I nell'apposito supporto saldato al serbatoio S
- collegare il tubo flessibile di raccolta K all'estremità inferiore del tubo rigido, stringendolo con la fascetta fornita
- avvitare la coppa C (verificate la presenza dell'apposito OR) sul raccordo girevole J del tubo rigido
- infilare le sonde U nel tubo porta-sonde Z, a sua volta inserito negli appositi anelli

OPERAZIONI PRELIMINARI

Prima di effettuare qualsiasi operazione di recupero per gravità o di aspirazione, è necessario verificare che il dispositivo sia in buone condizioni e che nessuna parte soggetta ad usura presenti delle anomalie.

Verificare poi, tramite l'indicatore di livello L, che la capacità residua del serbatoio sia superiore al volume di olio da recuperare.

Altrimenti, svuotare il serbatoio seguendo la procedura indicata nei paragrafi seguenti.

Chiudere il rubinetto di scarico X.

RECUPERO PER GRAVITÀ

Posizionare l'apparecchio sotto la vettura sollevata sul ponte e regolare l'altezza e la posizione della coppa in modo che sia il più vicino possibile allo scarico del serbatoio dell'olio.

Per regolare l'altezza della coppa, aprire la manopola di serraggio O e muovere verso l'alto o verso il basso il tubo rigido I.

Verificato che il rubinetto di scarico X sia chiuso, è possibile recuperare l'olio esausto seguendo due modalità differenti:

- valvola N aperta, incamerando direttamente l'olio nel serbatoio
- valvola N chiusa, per ispezionare l'olio prima di aprirla e recuperare l'olio nel serbatoio

ATTENZIONE! Il liquido da visionare non deve superare la capacità della coppa C (12 litri).

ATTENZIONE! Non riempire il serbatoio oltre il limite dato dall'indicatore di livello L montato a fianco del serbatoio.

ASPIRAZIONE DELL'OLIO

Per poter aspirare l'olio con questo dispositivo è necessario collegarsi ad una linea dell'aria compressa, con una pressione di circa 6 bar (press. max 8 bar). L'aria deve essere collegata al raccordo rapido del gruppo Venturi V.

È possibile aspirare l'olio seguendo differenti procedure: infatti a seconda che la valvola a ghigliottina W sia aperta o chiusa, si può fare il vuoto nella sola precamera (più veloce) o anche nel serbatoio (più lenta).

È possibile verificare la depressurizzazione osservando la lancetta del vuotometro M (a seconda della pressione e del volume dell'aria compressa, la depressurizzazione massima si attesta tra -0.7 e -0.85 bar). La fuoriuscita di abbondante aria dal silenziatore del gruppo Venturi V è del tutto normale, anzi è prova dello svuotamento di aria all'interno del dispositivo.

Verificato che il rubinetto di scarico X sia chiuso e che la valvola N sia chiusa anch'essa, collegare l'aria compressa al gruppo Venturi V. Con la valvola a ghigliottina W chiusa (ossia tirando verso l'esterno la maniglia della valvola), si creerà il vuoto esclusivamente nella precamera P: una volta raggiunta la depressurizzazione massima (zona rossa del vuotometro M), staccare l'aria compressa.

Tenendo invece aperta la valvola a ghigliottina W (maniglia spinta a fondo corsa), è possibile effettuare la stessa operazione di depressurizzazione che però coinvolgerà anche l'intero serbatoio S. Tale operazione necessita di qualche minuto per poter raggiungere la zona rossa del vuotometro M, essendo il volume di aria da svuotare nettamente maggiore.

È ora possibile effettuare l'operazione di aspirazione dell'olio esausto. Chiudere la valvola a ghigliottina W, così da mantenere il vuoto (se è stato fatto) nel serbatoio e utilizzare per la singola aspirazione solamente la capacità della precamera (circa 8.5 litri).

ATTENZIONE! La capacità di aspirazione dell'apparecchio, quando anche il serbatoio è depressurizzato, è di circa 50 litri.

ATTENZIONE! L'olio deve essere aspirato a caldo (70°-80°C), altrimenti la velocità di aspirazione sarà notevolmente ridotta.

ISTRUZIONI PER L'USO



Sfilare l'astina per il controllo di livello dell'olio dal motore della macchina, scegliere tra le sonde U quella più adatta (quella con il diametro maggiore che riesce a passare) ed inserirla al posto dell'astina fino a che non raggiunge il fondo della coppa. Collegare il tubo di aspirazione T, tramite l'attacco porta-sonde B, alla sonda inserita nel motore.

Alcuni modelli di auto (Mercedes) hanno già la sonda incorporata ed è quindi possibile collegarsi direttamente con l'attacco porta-sonde B. Altri modelli ancora (BMW, Volkswagen, Citroen) hanno anch'essi la sonda incorporata ma un attacco differente: utilizzare quindi uno degli adattatori forniti insieme alle sonde per poi collegare direttamente il tubo di aspirazione T e l'attacco porta-sonde B.

Aprire il rubinetto del tubo di aspirazione T per effettuare l'aspirazione: l'olio esausto verrà aspirato dal motore e trasferito nella precamera P per verificare quantità e qualità dell'olio recuperato.

Una volta aspirato tutto l'olio, chiudere il rubinetto per evitare la perdita del vuoto.

ATTENZIONE! Verificare che il vuotometro non indichi una pressione nulla, perché in questo caso l'operazione di aspirazione potrebbe non essere stata completata.

Aprire la valvola a ghigliottina W per travasare il contenuto della precamera nel serbatoio. Nel caso questo sia stato depressurizzato, il travaso sarà molto veloce ed allo stesso tempo la precamera si depressurizzerà nuovamente in maniera automatica. È bene effettuare questo travaso quando l'olio è ancora caldo, così da agevolare il travaso con una viscosità ancora non troppo elevata.

È possibile effettuare l'operazione di aspirazione con l'aria compressa sempre collegata: in questo caso il valore del vuoto all'interno della precamera non diminuirà durante l'aspirazione.

ATTENZIONE! Nel caso di aspirazione con aria compressa sempre collegata, è importante non riempire la precamera oltre il valore massimo indicato dalla scala graduata (8.5 litri), per evitare un risucchio di olio da parte del gruppo Venturi V e la conseguente fuoriuscita di schizzi e gocce dal silenziatore.

ATTENZIONE! Non riempire il serbatoio S oltre il limite dato dall'indicatore di livello L.

ATTENZIONE! Non riempire la precamera P oltre il limite dato dalla scala graduata.

SCARICO DEL SERBATOIO

Il serbatoio è dotato di un attacco gonfiagomme A e di una valvola di sicurezza Q: per scaricare l'olio presente all'interno del dispositivo è necessario mettere in pressione il serbatoio, collegandosi all'attacco A con dell'aria compressa (max 0.5 bar).

La valvola di sicurezza Q è tarata a 1 bar.

ATTENZIONE! Per poter mettere in pressione il serbatoio è necessario prima assicurarsi di chiudere la valvola N e la valvola a ghigliottina W per evitare schizzi di olio verso l'esterno.

Aperto la valvola di scarico X sarà possibile effettuare lo scarico del serbatoio.

ATTENZIONE! Verificare che il tubo di scarico Y sia ben ancorato alla cisterna o al contenitore di destinazione, onde evitare delle perdite di olio nell'ambiente.

MOVIMENTAZIONE

Spingere il carrello tramite l'apposito manico.

Non tirare dalla coppa. Non tirare dalla precamera.

Per riporre il dispositivo in magazzino, trasportarlo o smaltirlo, è necessario svuotare con cura tutte le parti contenenti olio per evitare fuoriuscite accidentali durante la movimentazione.

L'olio deve essere versato in un recipiente adatto e smaltito secondo le norme di legge vigenti.

Quando l'apparecchio viene spostato assicurarsi che tutti i rubinetti siano chiusi, la coppa C e la precamera P devono essere vuote per evitare fuoriuscite accidentali di olio.

Durante l'utilizzo del dispositivo, bloccarlo con l'apposito freno della ruota girevole F.

DATI TECNICI

Capacità del serbatoio	ℓ	90
Capacità coppa di recupero	ℓ	12

ISTRUZIONI PER L'USO



Capacità precamera	ℓ	8.5
Pressione di alimentazione Venturi	bar	8
Depressione max ottenuta	bar	-0.85
Raccordo alimentazione aria Venturi	-	Attacco rapido
Raccordo aria svuotamento serbatoio	-	valvola gonfiagomme
Peso	kg	35
Lunghezza tubo aspirazione	m	2
Lunghezza tubo di scarico	m	2

RISOLUZIONE DEI PROBLEMI

Di seguito è riportata una tabella con indicate le anomalie più frequenti, le possibili cause e le possibili soluzioni. Nel caso il problema riscontrato non dovesse far parte di questa lista, o nel caso non si riesca a risolverlo, contattate il nostro ufficio di assistenza tecnica.

PROBLEMA	CAUSA	SOLUZIONE
l'olio recuperato nella coppa non si smaltisce regolarmente	la valvola della coppa è chiusa	aprire la valvola N
	la tubazione dalla coppa al serbatoio è otturata	verificare che non ci sia niente che ostruisca il passaggio dell'olio, pulire la valvola N ed il raccordo girevole J, pulire il tubo di raccolta K
	il serbatoio è in pressione	verificare che il serbatoio non sia in pressione e scaricare l'eventuale pressione residua aprendo la valvola di scarico e/o la valvola N
l'olio non viene aspirato dalla sonda	il dispositivo non è in depressione	controllare che la precamera e/o il serbatoio siano depressurizzati, altrimenti creare il vuoto al loro interno; controllare che le valvole N e di scarico X siano chiuse
	il rubinetto del tubo di aspirazione non è aperto	aprire il rubinetto del tubo di aspirazione
	la sonda non è correttamente posizionata e/o collegata	verificare il posizionamento ed il collegamento della sonda (o dell'adattatore)
	l'olio non è abbastanza caldo	scaldare il motore per un periodo più lungo per effettuare l'aspirazione
l'olio non esce dal tubo di scarico	la valvola di scarico è chiusa	aprire la valvola di scarico X
	il serbatoio non è in pressione	chiudere la valvola N e/o la valvola a ghigliottina W; verificare il funzionamento dell'attacco gonfiagomme e della pistola di gonfiaggio
l'olio non si travasa dalla precamera al serbatoio	il passaggio è ostruito	provare a smontare la precamera dal serbatoio svitando il grano di bloccaggio e liberare il passaggio dell'olio ATTENZIONE questa operazione deve essere fatta sopra un bacino di contenimento appropriato a causa del pericolo di perdite di olio. Indossare indumenti adatti.
	il serbatoio è in pressione	verificare che il serbatoio non sia in pressione e scaricare l'eventuale pressione residua aprendo la valvola di scarico e/o la valvola N

ART.1877 A MAIN COMPONENTS

A	tyre inflator coupling
B	probe coupling
C	bowl
D	cover
E	swivel wheel
F	swivel wheel with brake
G	grid
H	handle
I	hard tube
J	swivel fitting
K	collection hose
L	level gauge
M	gauge (vacuum gauge)
N	valve
O	tightening knob
P	pre-chamber
Q	safety valve
R	rear wheel
S	tank
T	suction tube
U	probes
V	Venturi unit
W	guillotine valve
X	discharge valve
Y	discharge tube
Z	tubo porta-sonde



GENERAL WARNINGS, DESCRIPTION AND FIELD OF APPLICATION

Please read this manual carefully before operating the device.

The device has been designed, and must be used, only for gravity extracting and/or draining of new and waste lubricating oil.

CAUTION! Using the waste oil suction drainer for any purposes other than the purpose it has been designed for may be hazardous to people or the environment. Do not use for corrosive or flammable liquids. Do not expose the tank to heat sources or naked flames. Do not smoke during use. Do not weld the tank. Do not modify any part of the waste oil suction drainer, in order not to affect safety or invalidate the warranty. Use original spare parts only. Wear protective gloves and goggles while draining particularly hot waste oil.

Our technical department would be delighted to help you with any further information.

The main parts are:

- Venturi unit for generating vacuum
- pre-chamber for checking extracted oil
- tank for collecting oil
- bowl for gravity draining
- accessories for extracting oil (probes and adapters).

INSTRUCTIONS FOR USE

EN

CAUTION! Before extracting oil or emptying the tank, check that none of the parts subject to wear have any defects and, in particular, that none of the tubes have any cuts.

ASSEMBLY

The device is shipped in two separate cartons: one accommodates the tank (with fitted wheels, guillotine valve and plastic cover), the bowl and the grid, the external bowl tube, the handle, the discharge tube and the probes; the other accommodates the pre-chamber with the Venturi unit and the suction tube.

To assemble the device, follow the procedure below:

- insert handle H into its seats; then lock it with the screws
- insert pre-chamber P into the central sleeve of guillotine valve W and tighten the dowel, to lock the pre-chamber into position
- insert hard tube I into the support welded onto tank S
- connect collection hose K to the lower end of the hard tube, tightening it with the supplied clamp
- screw bowl C (check that the O-ring is available) onto swivel fitting J of the hard tube
- insert probes U into probe tube Z, which has, in turn, been inserted into the rings

PRELIMINARY OPERATIONS

Before carrying out any gravity draining or extraction operations, check that the device is in good condition and that none of the parts subject to wear have any defects.

Then use level gauge L to check that the residual capacity of the tank exceeds the volume of the oil to drain. Otherwise, empty the tank according to the procedure described in the sections below.

Close discharge valve X.

GRAVITY DRAINING

Place the device under the car lifted on a jack, and adjust the height and position of the bowl, so that it is as near as possible to the oil tank outlet.

To adjust the height of the bowl, open tightening knob O and move hard tube I upwards or downwards.

After checking that discharge valve X is closed, waste oil can be drained in two different ways:

- N valve open, collecting oil directly in the tank
- N valve closed, to inspect oil before opening it, and drain oil into the tank

CAUTION! The liquid to be inspected must not exceed the capacity of bowl C (12 litres).

CAUTION! Do not fill the tank beyond the level indicated by level gauge L installed next to the tank.

OIL EXTRACTION

To extract oil with this device, connect to a compressed air line, at a pressure of approximately 6 bars (max. pressure: 8 bars). The air must be connected to the quick coupler of Venturi unit V.

Oil can be extracted according to two different procedures: depending on whether guillotine valve W is open or closed, vacuum can be generated either in the pre-chamber only (quicker procedure) or in the tank as well (slower procedure).

Depressurization can be checked by observing the pointer of vacuum gauge M (depending on compressed air pressure and volume, maximum depressurization ranges between -0.7 bar and -0.85 bar). It is quite normal that plenty of air is released from the silencer of Venturi unit V; indeed, this proves that the device has been emptied of air.

After checking that both discharge valve X and valve N are closed, connect the compressed air to Venturi unit V. When guillotine valve W is closed (valve handle pulled outwards), vacuum will be generated in pre-chamber P only: when maximum depressurization is reached (red area of vacuum gauge M), disconnect the compressed air.

Whereas when guillotine valve W is kept open (handle pushed to stroke end), the same depressurization operation can be performed, although this will involve entire tank S as well. It takes a few minutes to reach the red area of vacuum gauge M, since a definitely larger volume of air needs to be emptied.

Waste oil can then be extracted. Close guillotine valve W, to maintain the vacuum (if it has been generated) in the tank, and only use the capacity of the pre-chamber (approximately 8.5 litres) for single extraction procedures.

CAUTION! The extraction capacity of the device - if the tank has also been depressurized - is approximately 50 litres.

CAUTION! The oil must be extracted hot (70-80 °C); otherwise, a significantly lower extraction rate will result.

INSTRUCTIONS FOR USE

EN

Take the oil rod out of the car engine; choose the most suitable probe from probes U (that is, the one with the largest diameter that can get in), and insert it in place of the oil rod, as far as the bottom of the bowl. Connect suction tube T, through probe coupling B, to the probe inserted into the engine.

Some car models (Mercedes) have a built-in probe, which makes it possible to directly connect to probe coupling B. Some other models (BMW, Volkswagen, Citroën) have a built-in probe but a different coupling: therefore, use one of the adapters supplied with the probes, and then directly connect suction tube T and probe coupling B.

Open the valve of suction tube T to extract oil: waste oil will be extracted from the engine and transferred into pre-chamber P to check the amount and quality of the drained oil.

After the oil has been completely extracted, close the valve to maintain the vacuum.

CAUTION! Check that the vacuum gauge does not indicate zero pressure, because, in such case, extraction may not have been completed.

Open guillotine valve W to transfer the contents of the pre-chamber into the tank. If the tank has been depressurized, the transfer will occur very quickly, and the pre-chamber will automatically get depressurized again. Such transfer should occur when the oil is still very hot – that is, when viscosity is not too high yet.

Extraction can be performed with the compressed air being always connected: in such case, the vacuum in the pre-chamber will not decrease during extraction.

CAUTION! If extraction is performed with the compressed air being always connected, it is important not to fill the pre-chamber beyond the maximum level indicated by the graduated scale (8.5 litres), to prevent oil from being sucked by Venturi unit V and splashes and drops from coming out of the silencer.

CAUTION! Do not fill tank S beyond the level indicated by level gauge L.

CAUTION! Do not fill pre-chamber P beyond the level indicated by the graduated scale.

TANK DISCHARGE

The tank is fitted with tyre inflator coupling A and safety valve Q: to discharge the oil from the device, pressurize the tank by connecting to coupling A with some compressed air (max. 0.5 bars).

Safety valve Q is calibrated at 1 bar.

CAUTION! To pressurize the tank, first close valve N and guillotine valve W, to prevent oil from being splashed outwards.

Opening discharge valve X will allow the tank to be discharged.

CAUTION! Check that discharge tube Y is secured to either the tank or the target container, to prevent oil leaks into the environment.

HANDLING

Push the trolley by the handle.

Do not pull the device by the bowl. Do not pull it by the pre-chamber.

To put the device back into the warehouse, carry it or dispose of it, carefully empty all the parts that contain oil, to prevent accidental oil spills while handling the device.

The oil must be poured into a suitable container and disposed of in accordance with current law provisions.

When the device is moved, make sure that all the valves are closed; in addition, bowl C and pre-chamber P must be empty to prevent accidental oil spills.

While using the device, lock it with the brake of swivel wheel F.

TECHNICAL SPECIFICATIONS

Tank capacity	ℓ	90
Drain bowl capacity	ℓ	12
Pre-chamber capacity	ℓ	8.5
Feeding pressure, Venturi unit	bar	8
Maximum low pressure	bar	-0.85

INSTRUCTIONS FOR USE

EN

Fitting for entry of air in tank, Venturi unit	-	Quick coupler
Air fitting for emptying tank	-	Tyre inflator valves
Weight	kg	35
Length of suction tube	m	2
Lunghezza tubo di scarico	m	2

TROUBLESHOOTING

Below you will find a table describing the most frequent defects as well as the possible causes and solutions. If the problem found is not included in this list, or if it cannot be dealt with, please contact our technical assistance department.

PROBLEM	CAUSE	SOLUTION
Oil drained into bowl cannot be smoothly discharged	Valve in bowl is closed	Open valve N
	Tube connecting bowl to tank is blocked	Check that oil passage is not blocked, clean valve N and swivel fitting J, clean collection hose K
	Tank has been pressurized	Check that tank has not been pressurized and release any residual pressure by opening discharge valve and/or valve N
Oil is not extracted from probe	Device has not been depressurized	Check that pre-chamber and/or tank have been depressurized; otherwise, generate vacuum inside; check that valve N and discharge valve X are closed
	Suction tube valve is not open	Open suction tube valve
	Probe has not been correctly placed and/or connected	Check position and connection of probe (or adapter)
	Oil is not hot enough	Warm up engine longer to extract oil
Oil does not come out of discharge tube	Discharge valve is closed	Open discharge valve X
	Tank has not been pressurized	Close valve N and/or guillotine valve W; check tyre inflator coupling and tyre inflator
Oil cannot be transferred from pre-chamber into tank	Passage is blocked	Try to remove pre-chamber from tank by unscrewing locking dowel, and clear oil passage. CAUTION! This operation must be carried out over an appropriate basin due to danger of oil leaks. Wear suitable clothing.
	Tank has been pressurized	Check that tank has not been pressurized and release any residual pressure by opening discharge valve and/or valve N

ART.1877 A COMPOSANTS PRINCIPAUX

A	Coupleur pour gonflage des pneus
B	Coupleur porte-sonde
C	Bol
D	Couvercle
E	Roue pivotante
F	Roue pivotante avec frein
G	Grille
H	Branche
I	Tuyau rigide
J	Raccordement tournant
K	Tuyau flexible de collecte
L	Indicateur de niveau
M	Manomètre (vacuomètre)
N	Vanne
O	Bouton de serrage
P	Préchambre
Q	Soupape de sécurité
R	Roue arrière
S	Réservoir
T	Tuyau d'aspiration
U	Sondes
V	Groupe Venturi
W	Soupape à guillotine
X	Soupape de vidange
Y	Tuyau de vidange
Z	tubo porta-sonde



GENERAL WARNINGS, DESCRIPTION AND FIELD OF APPLICATION

Lire attentivement le présent manuel avant de mettre le dispositif en marche. Le dispositif a été projeté et doit être utilisé exclusivement pour l'aspiration et/ou la récupération par gravité des huiles lubrifiantes nouvelles et usées.

ATTENTION ! L'utilisateur du récupérateur pour des fins différentes de celle pour laquelle il a été conçu peut représenter une source de danger pour les personnes et pour l'environnement. Ne pas utiliser pour les liquides corrosifs ou inflammables. Ne pas exposer le réservoir à des sources de chaleur ou aux flammes libres. Ne pas fumer pendant l'utilisation. Ne pas effectuer de soudure sur le réservoir. Ne modifier aucune partie du récupérateur pour ne pas compromettre la sécurité et la validité de la garantie. Utiliser uniquement des pièces de rechange originales. Porter des gants et des lunettes de protection pendant l'opération de récupération des huiles usées particulièrement chaudes.

Notre bureau technique est à votre disposition pour toute autre information.

Les pièces principales sont les suivantes :

- le groupe Venturi pour générer le vide ;
- la préchambre utilisée pour contrôler l'huile aspirée ;
- le réservoir où est stockée l'huile ;
- le bol utilisé pour la récupération en chute ;
- les accessoires pour l'aspiration de l'huile (sondes et adaptateurs).

ATTENTION ! Avant d'effectuer les aspirations ou de vider le réservoir, contrôler que toutes les pièces sujettes à l'usure ne présentent pas d'anomalies et notamment que les tuyaux ne présentent pas de coupures.

MONTAGE

Le dispositif est expédié dans deux emballages séparés : le premier contient le réservoir (avec les roues, la soupape à guillotine et le couvercle en plastique déjà montés), le bol et la grille, le tuyau porte-bol extérieur, la branche, le tuyau de vidange et les sondes ; le second carton contient la préchambre avec le groupe Venturi et le tuyau d'aspiration.

Pour le montage, suivre la procédure suivante :

- introduire la branche H dans les emplacements prévus à cet effet, puis la bloquer à l'aide des vis ;
- introduire la préchambre P dans la douille centrale de la soupape à guillotine W et serrer le grain pour la bloquer dans la position correcte ;
- introduire le tuyau rigide I dans le support soudé au réservoir S ;
- brancher le tuyau flexible de collecte K à l'extrémité inférieure du tuyau rigide en le serrant avec le collier fourni ;
- visser le bol C (vérifier la présence du joint torique) sur le raccordement tournant J du tuyau rigide ;
- enfiler les sondes U dans le tuyau porte-sonde Z, à son tour introduit dans les anneaux prévus à cet effet.

OPERATIONS PRELIMINAIRES

Avant d'effectuer toute opération de récupération par gravité ou de aspiration, il est nécessaire de vérifier que le dispositif soit dans de bonnes conditions et qu'aucune pièce sujette à usure ne présente d'anomalies.

Puis vérifier, par le biais de l'indicateur de niveau L, que la capacité résiduelle du réservoir soit supérieure au volume d'huile à récupérer. Autrement, vider le réservoir en suivant la procédure indiquée dans les paragraphes ci-après.

Fermer le robinet de vidange X.

RECUPERATION PAR GRAVITE

Mettre l'appareil sous la voiture installée sur le pont et régler la hauteur et la position du bol en faisant en sorte qu'il soit le plus près possible de l'écoulement du réservoir d'huile.

Pour régler la hauteur du bol, ouvrir la poignée de serrage O et déplacer le tuyau rigide I vers le haut ou vers le bas.

Après avoir vérifié que le robinet de vidange X est fermé, il est possible de récupérer l'huile usée en suivant deux modalités différentes :

- soupape N ouverte, en mettant directement l'huile dans le réservoir ;
- soupape N fermée, pour inspecter l'huile avant de l'ouvrir et récupérer l'huile dans le réservoir.

ATTENTION! Le liquide à contrôler ne doit pas dépasser la capacité du bol C (12 litres).

ATTENTION! Ne pas remplir le réservoir au-delà de la limite donnée par l'indicateur de niveau L monté à côté du réservoir.

ASPIRATION DE L'HUILE

Pour pouvoir aspirer l'huile avec ce dispositif, il est nécessaire de se brancher à une ligne d'air comprimé avec une pression d'environ 6 bars (pression maximum 8 bars). L'air doit être branché au raccordement rapide du groupe Venturi V.

Il est possible d'aspirer l'huile en suivant différentes procédures : en effet, si la soupape à guillotine W est ouverte ou fermée, on peut faire le vide uniquement dans la préchambre (plus rapide) ou dans le réservoir (plus lent).

Il est possible de vérifier la dépressurisation en observant l'aiguille du vacuomètre M (en fonction de la pression et du volume de l'air comprimé, la dépressurisation maximum se situe entre -0,7 et -0,85 bar). La sortie abondante d'air du silencieux du groupe Venturi V est tout à fait normale, c'est même la preuve de la vidange d'air à l'intérieur du dispositif.

Après avoir vérifié que le robinet de vidange X et la soupape N sont fermés, brancher l'air comprimé au groupe Venturi V. Avec la soupape à guillotine W fermée (à savoir en tirant la poignée de la soupape vers l'extérieur), le vide se fera exclusivement dans la préchambre P : une fois atteinte la dépressurisation maximum (zone rouge du vacuomètre M), débrancher l'air comprimé.

En revanche, en maintenant ouverte la soupape à guillotine W (poignée poussée à fond), il est possible d'effectuer la même opération de dépressurisation qui concernera tout le réservoir S. Cette opération requiert quelques minutes pour atteindre la zone rouge du vacuomètre M, car le volume d'air est nettement supérieur.

Il est maintenant possible d'effectuer l'opération d'aspiration de l'huile usée. Fermer la soupape à guillotine W de sorte à maintenir le vide (le cas échéant) dans le réservoir et utiliser pour l'aspiration uniquement la capacité de la préchambre (environ 8,5 litres).

ATTENTION ! La capacité d'aspiration de l'appareil, lorsque même le réservoir est dépressurisé, est d'environ 50 litres.

ATTENTION ! L'huile doit être aspirée à chaud (70-80 °C), autrement la vitesse d'aspiration sera considérablement réduite.

Retirer la petite tige pour le contrôle du niveau d'huile du moteur de la voiture, choisir parmi les sondes U la plus adaptée (celle qui arrive à passer avec le diamètre le plus important) et l'introduire à la place de la petite tige jusqu'à ce qu'elle atteigne le fond du bol. Brancher le tuyau d'aspiration T, par le biais du coupleur porte-sonde B, à la sonde introduite dans le moteur.

Certains modèles d'auto (Mercedes) ont déjà une sonde incorporée et il est donc possible de se brancher directement avec le coupleur porte-sonde B. D'autres modèles (BMW, Volkswagen, Citroën) ont eux aussi la sonde incorporée mais un couplage différent : utiliser pour cela l'un des adaptateurs fournis avec les sondes pour ensuite brancher directement le tuyau d'aspiration T et le raccordement porte-sonde B.

Ouvrir le robinet du tuyau d'aspiration T pour effectuer l'aspiration : l'huile usée sera aspirée par le moteur et transvasée dans la préchambre P pour vérifier la quantité et la qualité de l'huile récupérée.

Après avoir aspiré toute l'huile, fermer le robinet pour éviter que le vide ne se perde.

ATTENTION ! Vérifier que le vacuomètre n'indique pas une pression nulle car dans ce cas, l'opération d'aspiration pourrait ne pas être complétée.

Ouvrir la soupape à guillotine W pour transvaser le contenu de la préchambre dans le réservoir. Si ce dernier a été dépressurisé, le transvasement sera beaucoup plus rapide et la préchambre se dépressurisera de nouveau automatiquement. Il est préférable d'effectuer ce transvasement lorsque l'huile est encore chaude, afin de faciliter l'opération avec une viscosité encore pas trop élevée.

Il est possible d'effectuer l'opération d'aspiration avec l'air comprimé toujours branché : dans ce cas la valeur du vide à l'intérieur de la préchambre ne diminuera pas pendant l'aspiration.

ATTENTION ! En cas d'aspiration avec air comprimé toujours branché, il est important de ne pas remplir la préchambre au-delà de la valeur maximum indiquée par l'échelle graduée (8,5 litres), cela pour éviter un remous d'huile par le groupe Venturi V et donc des éclaboussures et des gouttes du silencieux.

ATTENTION ! Ne pas remplir le réservoir S au-delà de la limite donnée par l'indicateur de niveau L.

ATTENTION ! Ne pas remplir la préchambre P au-delà de la limite indiquée par l'échelle graduée.

VIDANGE DU RESERVOIR

Le réservoir est muni d'un coupleur de gonflage des pneus A et d'une soupape de sécurité Q : pour vidanger l'huile présente à l'intérieur du dispositif, il est nécessaire de mettre le réservoir sous pression en se branchant au raccordement A avec de l'air comprimé (max. 0,5 bar).

La soupape de sécurité Q est échelonnée à 1 bar.

ATTENTION ! Pour pouvoir mettre le réservoir sous pression, il est d'abord nécessaire de s'assurer de bien fermer la soupape N et la soupape à guillotine W pour éviter les éclaboussures d'huile vers l'extérieur.

En ouvrant la soupape de vidange X, il sera possible d'effectuer la vidange du réservoir.

ATTENTION ! Vérifier que le tuyau de vidange Y soit bien accroché à la citerne ou au récipient de destination afin d'éviter des fuites d'huile dans l'environnement.

DEPLACEMENT

Pousser le chariot par la poignée prévue à cet effet.

Ne pas tirer par le bol. Ne pas tirer par la préchambre.

Pour ranger le dispositif dans le magasin, le transporter ou l'écouler, il est nécessaire de vider soigneusement toutes les parties contenant de l'huile pour éviter des fuites accidentelles pendant le déplacement.

L'huile doit être versée dans un récipient approprié et écoulée selon les normes en vigueur.

Lorsque l'appareil est déplacé, s'assurer que tous les robinets soient fermés, le bol C et la préchambre P doivent être vidés pour éviter des fuites d'huile accidentelles.

Pendant l'utilisation du dispositif, le bloquer avec le frein de la roue pivotante F.

DONNEES TECHNIQUES

Capacité du réservoir	ℓ	90
-----------------------	---	----

Capacité du bol de récupération	ℓ	12
Capacité de la préchambre d'aspiration	ℓ	8.5
Pression d'alimentation du Venturi	bar	8
Dépression maxi obtenue	bar	-0,85
Raccordement air comprimé Venturi	-	Coupleur rapide
Raccordement air pour vidange réservoir	-	Embout valve de gonflage
Poids	kg	35
Longueur tuyau d'aspiration	m	2
Lunghezza tubo di scarico	m	2

RESOLUTION DES PROBLEMES

La grille ci-après reporte les anomalies les plus fréquentes, les causes et les solutions possibles. Si cette liste n'envisage pas un problème, ou si la solution proposée n'arrive pas à résoudre un problème, contacter notre bureau d'assistance technique.

PROBLÈME	CAUSE	SOLUTION
L'huile récupérée dans le bol ne s'écoule pas correctement.	La soupape du bol est fermée.	Ouvrir la soupape N.
	Le tuyau du bol vers le réservoir est obstrué.	Vérifier que rien n'empêche le passage de l'huile, nettoyer la soupape N et le raccordement tournant J, nettoyer le tuyau de collecte K.
	Le réservoir est sous pression.	Vérifier que le réservoir ne soit pas sous pression et vidanger l'éventuelle pression résiduelle en ouvrant la soupape de vidange et/ou la soupape N.
L'huile n'est pas aspirée par la sonde.	Le dispositif n'est pas en dépression.	Contrôler que la préchambre et/ou le réservoir soient dépressurisés, autrement, créer le vide à l'intérieur. Contrôler que les soupapes N et de vidange X soient fermées.
	Le robinet du tuyau d'aspiration n'est pas ouvert.	Ouvrir le robinet du tuyau d'aspiration.
	La sonde n'est pas correctement positionnée et/ou branchée.	Vérifier le positionnement et le branchement de la sonde (ou de l'adaptateur).
	L'huile n'est pas assez chaude.	Chauffer le moteur pendant une période plus longue pour effectuer l'aspiration.
L'huile ne sort pas du tuyau de vidange	La soupape de vidange est fermée.	Ouvrir la soupape de vidange X.
	Le réservoir n'est pas sous pression.	Fermer la soupape N et/ou la soupape à guillotine W ; vérifier le fonctionnement du coupleur de gonflage des pneus et du pistolet de gonflage.
L'huile ne se transvase pas de la préchambre au réservoir.	Le passage est obstrué.	Essayer de démonter la préchambre du réservoir en dévissant l'écrou de blocage et libérer le passage de l'huile. ATTENTION : cette opération doit être faite au-dessus d'un bassin de rétention à cause du danger de fuites d'huile. Porter les vêtements appropriés.
	Le réservoir est sous pression.	Vérifier que le réservoir ne soit pas sous pression et vidanger l'éventuelle pression résiduelle en ouvrant la soupape de vidange et/ou la soupape N.

ART.1877 A BAUTEILE

A	Anschluss Reifenfüller
B	Anschluss Sondenhalter
C	Auffangwanne
D	Abdeckung
E	Lenkrolle
F	Lenkrolle mit Bremse
G	Gitter
H	Handgriff
I	Rohrleitung
J	Drehanschluss
K	Sammelschlauch
L	Füllstandanzeiger
M	Manometer (Vakuummeter)
N	Ventil
O	Verschlussdrehknopf
P	Vorkammer
Q	Sicherheitsventil
R	Hinterrad
S	Auffangtank
T	Saugschlauch
U	Sonden
V	Venturi-Aggregat
W	Flachschieber
X	Ablasshahn
Y	Ablassschlauch
Z	Sondenhalterschlauch



ALLGEMEINE HINWEISE, BESCHREIBUNG UND ANWENDUNGSBEREICH

Vor der Inbetriebnahme des Gerätes ist die folgende Anleitung aufmerksam zu lesen.

Das Gerät ist für das Absaugen und/oder das Sammeln durch Auffangen von neuen und alten Schmierölen ausgelegt und darf nur für diesen Zweck verwendet werden.

ACHTUNG! Der Gebrauch des Ölabsaug- und Sammelgerätes für Zwecke, für die es nicht ausgelegt ist, kann eine Gefahrenquelle für Personen oder die Umwelt darstellen. Nicht für korrosive oder entflammare Flüssigkeiten verwenden. Den Auffangtank keinen Hitzequellen oder freien Flammen aussetzen. Während des Gebrauchs auf keinen Fall rauchen. Keine Schweißarbeiten auf dem Auffangtank durchführen. Kein Teil des Sammelgerätes umrüsten bzw. ändern, um nicht die Sicherheit und die Gültigkeit der Garantie in Frage zu stellen. Nur Original-Ersatzteile verwenden. Während der Arbeit des Absaug- und Sammelgerätes mit besonders heißen Ölen stets Schutzhandschuhe und Schutzbrillen tragen.

Unser technisches Büro steht Ihnen jederzeit für weitere Informationen zur Verfügung.

Die Hauptteile sind:

- Venturi-Aggregat zur Erzeugung des Vakuums
- Vorkammer zur Kontrolle des abgesaugten Öls
- Ölauffangtank
- Wanne zum Auffangen des Öls
- Zubehör zum Absaugen des Öls (Sonden und Adapter)

ACHTUNG! Vor der Durchführung von Absaugarbeiten oder bevor Sie den Tank entleeren ist zu überprüfen, dass Verschleißteile keine Störungen und insbesondere die Schläuche keine Risse aufweisen.

MONTAGE

Das Gerät wird in zwei getrennten Verpackungen geliefert: In einer Verpackung befinden sich der Auffangtank (mit bereits montierten Rädern, Flachschieber und Kunststoffabdeckung), die Auffangwanne und das Gitter, das externe Wannenhalterrohr, der Handgriff, der Ablassschlauch und die Sonden; im zweiten Karton befindet sich hingegen die Vorkammer mit dem Venturi-Aggregat und dem Absaugschlauch.

Zur Montage bitte wie folgt vorgehen:

- Den Handgriff H in die entsprechenden Sitze einfügen, dann mit den Schrauben blockieren
- Die Vorkammer P in die zentrale Manschette des Flachschiebers W einfügen und den entsprechenden Stift anziehen, um sie in der korrekten Position zu blockieren
- Die Rohrleitung I in die entsprechende am Auffangtank S verschweißte Halterung einführen
- Den Sammelschlauch K am unteren Ende der Rohrleitung anschließen und mit der mitgelieferten Schelle anziehen
- Die Auffangwanne C am Drehanschluss J der Rohrleitung anschrauben (das Vorhandensein des entsprechenden OR überprüfen)
- Die Sonden U am Sondenhalterschlauch Z anbringen, der in die entsprechenden Ringe eingeführt ist

VORBEREITENDE ARBEITEN

Vor der Durchführung jeder Absaug- oder Auffangarbeit ist zu überprüfen, dass das Gerät in gutem Zustand ist und keine Verschleißteile Beschädigungen aufweisen.

Dann mittels des Füllstandanzeigers L überprüfen, dass das Restfassvermögen des Auffangtanks höher als das zu sammelnde Öl ist. Andernfalls den Auffangtank entsprechend der in den folgenden Abschnitten beschriebenen Vorgehensweise entleeren.

Den Ablasshahn X schließen

AUFFANGEN DURCH SCHWERKRAFT

Das Gerät unter dem auf einer Hebebühne angehobene Fahrzeug positionieren und die Höhe der Auffangwanne so regeln, dass sie so nahe wie möglich dem Auslass des Ölbehälters ist.

Zur Einstellung der Auffangwanne, den Verschlussdrehknopf O öffnen und die Rohrleitung I nach oben oder nach unten bewegen. Überprüfen, dass der Ablasshahn X geschlossen ist, das Altöl kann in zweierlei Art und Weise gesammelt werden:

- Ventil N offen, Öl wird direkt im Auffangtank gesammelt
- Ventil N geschlossen, das Öl wird vor dem Öffnen des Ventils kontrolliert und dann im Tank aufgefangen

ACHTUNG! Die zu kontrollierende Flüssigkeit darf nicht das Fassungsvermögen der Auffangwanne überschreiten (12 Liter).
ACHTUNG! Den Auffangtank nicht oberhalb der vom Füllstandanzeiger L angezeigten Grenze füllen. Der Füllstandanzeiger befindet sich seitlich am Auffangtank.

ABSAUGEN DES ÖLS

Um das Öl mit diesem Gerät abzusaugen zu können, müssen Sie sich an eine Druckluftleitung anschließen, und zwar mit einem Druck von etwa 6 bar (max. Druck 8 bar). Die Luft muss an den Schnellanschluss des Venturi-Aggregats V angeschlossen sein.

Das Öl kann auf zweierlei Art und Weise abgesaugt werden: Je nachdem, ob der Flachschieber W geöffnet oder geschlossen ist, kann das Vakuum nur in der Vorkammer (schnellere Methode) oder auch im Auffangtank (langsamere Methode) erzeugt werden.

Der Druckabbau kann mittels des Zeigers des Vakuummeters M überprüft werden (je nach Druck und Druckluftvolumen liegt der max. Druckabbau zwischen -0.7 und -0.85 bar). Das Heraustreten von viel Luft aus dem Schalldämpfer des Venturi-Aggregats V ist vollkommen normal, es ist sogar ein Beweis dafür, dass Luft aus dem Gerät gelassen wird.

Nachdem Sie überprüft haben, dass der Ablasshahn X und das Ventil N geschlossen sind, die Druckluft an das Venturi-Aggregat V anschließen. Mit dem geschlossenen Flachschieber W (bzw. indem der Griff des Ventils nach außen gezogen wird) wird das Vakuum ausschließlich in der Vorkammer P erzeugt werden; nachdem der maximale Druckabbau durchgeführt worden ist (roter Bereich des Vakuummeters M), die Druckluft trennen.

Indem Sie den Flachschieber W hingegen geöffnet halten (Griff bis zum Anschlag gedrückt), wird der gleiche Druckabbau durchgeführt, nur dass auch im gesamten Auffangtank S das Vakuum erzeugt wird. Dieser Vorgang dauert einige Minuten, um den roten Bereich des Vakuummeters M zu erreichen, da das zu entleerende Luftvolumen bedeutend höher ist.

Nun kann der Absaugvorgang des Altöls durchgeführt werden. Den Flachschieber W schließen, um das Vakuum im Auffangtank beizubehalten (sofern dies durchgeführt wurde) und für den einzelnen Absaugvorgang nur das Fassungsvermögen der Vorkammer benutzen (etwa 8,5 Liter).

GEBRAUCHSANWEISUNG

D

ACHTUNG! Die Saugleistung des Gerätes, auch wenn im Auffangtank der Druckabbau vorgenommen wurde, beträgt etwa 50 Liter.

ACHTUNG! Das Öl muss heiß abgesaugt werden (70-80 °C), andernfalls ist die Sauggeschwindigkeit bedeutend geringer.

Den Prüfstab zur Kontrolle des Ölstands im Motor des Fahrzeugs herausziehen, unter den Sonden U die geeignete Sonde auswählen (die Sonde mit größtem Durchmesser) und sie anstelle des Prüfstabs bis zum Berühren der Ölwanne einführen. Den Absaugschlauch T mittels des Sondenhalteranschlusses B an die in den Motor eingeführte Sonde anschließen.

Einige Fahrzeugmodelle (Mercedes) haben bereits die Sonde verbaut, sodass Sie direkt den Sondenhalteranschluss B anschließen können. Andere Modelle (BMW, Volkswagen, Citroën) haben ebenfalls die Sonde verbaut, allerdings mit einem anderen Anschluss: Verwenden Sie daher einen der mit der Sonde mitgelieferten Adapter, um dann direkt den Absaugschlauch T und den Sondenhalteranschluss B anzuschließen.

Den Hahn des Absaugschlauchs T öffnen, um den Absaugvorgang zu starten: Das Altöl wird vom Motor abgesaugt und in die Vorkammer P geleitet, um die Menge und Qualität des abgesaugten Öls zu überprüfen.

Nachdem das ganze Öl abgesaugt wurde, den Hahn schließen, damit das Vakuum nicht verloren geht.

ACHTUNG! Überprüfen, dass der Vakuummeter keinen Druck von Null anzeigt, da in diesem Fall der Absaugvorgang nicht vervollständigt sein könnte.

Den Flachschieber W öffnen, um den Inhalt der Vorkammer in den Auffangtank umzufüllen. Falls im Auffangtank der Unterdruck erzeugt worden ist, erfolgt das Umfüllen sehr viel schneller und in der Vorkammer wird gleichzeitig erneut automatisch der Druck abgebaut. Das Umfüllen sollte mit noch heißem Öl erfolgen, da der Vorgang mit noch hoch zähflüssigem Öl schneller erfolgt.

Es ist möglich, den Absaugvorgang mit stets angeschlossener Druckluft durchzuführen: In diesem Fall wird sich der Vakuumwert innerhalb der Vorkammer nicht verringern.

ACHTUNG! Bei Absaugen mit stets angeschlossener Druckluft ist es wichtig, die Vorkammer nicht oberhalb dem von der Messskala angegebenen Wert (8,5 Liter) zu füllen, um zu vermeiden, dass das Öl von der Venturigruppe V angesaugt wird und demzufolge Spritzer und Tropfen aus dem Schalldämpfer heraustreten.

ACHTUNG! Den Auffangtank S nicht oberhalb des vom Füllstandanzeiger L angegebenen Grenzwertes füllen.

ACHTUNG! Die Vorkammer P nicht über den von der Messskala angegebenen Grenzwert füllen.

ABLASS DES AUFFANGTANKS

Der Auffangtank ist mit einem Reifenfülleranschluss A und einem Sicherheitsventil Q ausgestattet: Zum Ablassen des innerhalb des Gerätes befindlichen Öls muss der Auffangtank unter Druck gesetzt werden, indem die Druckluft (max. 0,5 bar) an den Anschluss A angeschlossen wird. Das Sicherheitsventil Q ist auf 1 bar kalibriert.

ACHTUNG! Zur Druckbeaufschlagung des Auffangtanks müssen zuerst das Ventil N und der Flachschieber W geschlossen werden, um Ölspritzer nach außen zu vermeiden.

Durch Öffnen des Ablassventils X kann der Tankablass durchgeführt werden.

ACHTUNG! Überprüfen, dass der Ablassschlauch Y gut am Auffangtank oder am Behälter, in die das Öl abgelassen werden soll, verankert ist, damit kein Öl verschüttet wird.

TRANSPORT/FÖRDERUNG

Den Wagen mit dem entsprechenden Griff schieben.

Nicht an der Auffangwanne ziehen. Nicht an der Vorkammer ziehen.

Wenn das Gerät ins Lager zurückgestellt, transportiert oder entsorgt werden soll, müssen alle Teile, die Öl enthalten, sorgfältig entleert werden, um unbeabsichtigtes Heraustreten während des Transports zu vermeiden.

Das Öl muss in ein geeignetes Gefäß gegossen und entsprechend den geltenden Vorschriften entsorgt werden.

Wenn das Gerät verschoben wird, sicherstellen, dass alle Hähne geschlossen sind. Zudem überprüfen, dass die Auffangwanne C und die Vorkammer P leer sind, um unbeabsichtigtes Heraustreten von Öl zu vermeiden.

Während dem Gebrauch des Gerätes, es mit der Bremse der Lenkrolle F blockieren.

DONNEES TECHNIQUES

Capacité du réservoir	ℓ	90
Capacité du bol de récupération	ℓ	12

GEBRAUCHSANWEISUNG



Capacité de la préchambre d'aspiration	ℓ	8,5
Pression d'alimentation du Venturi	bar	8
Dépression maxi obtenue	bar	-0,85
Raccordement air comprimé Venturi	-	Coupleur rapide
Raccordement air pour vidange réservoir	-	Embout valve de gonflage
Poids	kg	35
Longueur tuyau d'aspiration	m	2
Lunghezza tubo di scarico	m	2

PROBLEMBEHEBUNG

In der nachstehenden Tabelle werden die häufigsten Störungen, die möglichen Ursachen und die möglichen Lösungen aufgeführt. Falls das erkannte Problem nicht in dieser Liste aufgeführt sein sollte, oder falls Sie nicht in der Lage sind, die Störung zu beheben, wenden Sie sich bitte an unseren Technischen Kundendienst.

PROBLEM	URSACHE	LÖSUNG
Das aufgefangene Öl in der Auffangwanne fließt nicht korrekt ab	Das Ventil der Auffangwanne ist geschlossen	Das Ventil N öffnen
	Die Leitung von der Auffangwanne zum Auffangtank ist verstopft	Überprüfen, dass kein Gegenstand den Durchlauf des Öls behindert, das Ventil N und den Drehanschluss J reinigen, den Sammelschlauch K reinigen
	Der Auffangtank ist unter Druck	Überprüfen, dass der Auffangtank nicht unter Druck ist oder den eventuellen Restdruck durch Öffnen des Ablassventils und/oder des Ventils N ablassen
Das Öl wird nicht von der Sonde angesaugt	Das Gerät ist nicht in Unterdruck	Überprüfen, dass der Druck in der Vorkammer und/oder im Auffangtank abgebaut wurde, andernfalls Vakuum erzeugen; überprüfen, dass das Ventil N und das Ablassventil X geschlossen sind
	Der Ansaugschlauch ist nicht geöffnet	Den Hahn des Ansaugschlauchs öffnen
	Die Sonde ist nicht korrekt positioniert und/oder angeschlossen	Die Positionierung und den Anschluss der Sonde (oder des Adapters) überprüfen
	Das Öl ist nicht ausreichend heiß	Den Motor länger laufen lassen, dass sich das Öl aufwärmt. Dann den Absaugvorgang durchführen
Das Öl tritt nicht aus dem Ablassventil heraus	Das Ablassventil ist geschlossen	Das Ablassventil X öffnen
	Der Auffangtank ist nicht unter Druck	Das Ventil N und/oder den Flachschieber W schließen; den Betrieb des Reifenfülleranschlusses und der Füllpistole überprüfen
Das Öl wird nicht von der Vorkammer in den Auffangtank umgefüllt	Der Durchlauf ist verstopft	Durch Abschrauben des Blockierstifts die Vorkammer vom Auffangtank abmontieren und den Durchlauf des Öls frei machen. ACHTUNG - Diesen Vorgang über einem ausreichend großen Behältnis durchführen, da Öl heraustreten könnte. Geeignete Kleidung tragen.
	Der Auffangtank ist unter Druck	Überprüfen, dass der Auffangtank nicht unter Druck ist und den eventuellen Restdruck durch Öffnen des Ablassventils und/oder des Ventils N ablassen

ART.1877 A COMPONENTES PRINCIPALES

A	unión inflador de neumáticos
B	unión porta-sondas
C	cárter
D	tapa
E	rueda giratoria
F	rueda giratoria con freno
G	parrilla
H	mango
I	manguera rígida
J	unión giratoria
K	manguera de recogida
L	Indicador de nivel
M	manómetro (vacuómetro)
N	Válvula
O	mango de apriete
P	pre-cámara
Q	válvula de seguridad
R	rueda trasera
S	Depósito
T	manguera de aspiración
U	Sondas
V	grupo Venturi
W	válvula de guillotina
X	válvula de descarga
Y	manguera e descarga
Z	Sondenhalterschlauch



ADVERTENCIAS GENERALES, DESCRIPCIÓN Y CAMPO DE UTILIZACIÓN

Lea con atención este manual antes de poner en marcha el dispositivo.

El dispositivo se ha diseñado y ha de utilizarse exclusivamente para la aspiración y/o la recuperación por gravedad de aceites lubricantes nuevos y agotados.

¡ATENCIÓN! La utilización del recuperador a objetos diferentes del que se ha previsto en su diseño puede ser fuente de peligro para las personas o el medio ambiente. No utilice para líquidos corrosivos o inflamables. No exponga el depósito a fuentes de calor o llamas libres. No fume durante la utilización. No lleve a cabo soldaduras en el depósito. No modifique ninguna parte del recuperador para no perjudicar la seguridad y la validez de la garantía. Utilice tan sólo recambios originales. Lleve puestos guantes y gafas de protección durante la operación de recuperación de aceites agotados especialmente calientes.

Nuestro departamento técnico está a su disposición para más información.

Las partes principales son:

- grupo Venturi para generar el vacío
- pre-cámara utilizada para controlar el aceite aspirado
- depósito donde se guarda el aceite
- cárter utilizado para la recuperación en caída
- accesorios para la aspiración del aceite (sondas y adaptadores)

¡ATENCIÓN! Antes de llevar a cabo aspiraciones o vaciar el depósito compruebe que todas las partes sujetas a desgaste no presenten anomalías y especialmente que las mangueras no presenten cortes.

MONTAJE

El dispositivo se envía en dos embalajes separados: en uno se encuentran el depósito (con las ruedas, la válvula de guillotina y la tapa de plástico ya montados), el cárter y la parrilla, la manguera porta-copa exterior, el mango, la manguera de descarga y las sondas; en el segundo cartón, en cambio, está la pre-cámara con el grupo Venturi y la manguera de aspiración.

Para el montaje proceda como sigue:

- introduzca el mango H en los alojamientos destinados al efecto, a continuación bloquéelo con los tornillos
- introduzca la pre-cámara P en el manguito central de la válvula de guillotina W y apriete la clavija destinada al efecto para bloquearla en la posición correcta
- introduzca la manguera I en el soporte destinado al efecto soldado en el depósito S
- conecte la manguera de recogida K en el extremo inferior de la manguera rígida, apretándola con la abrazadera que se suministra al efecto
- enrosque el cárter C (compruebe la presencia del especial OR) en la unión giratoria J de la manguera rígida
- introduzca las sondas U en la manguera porta-sondas Z, a su vez introducida en los anillos destinados al efecto

OPERACIONES PREVIAS

Antes de llevar a cabo cualquier operación de recuperación por gravedad o aspiración, cabe comprobar que el dispositivo esté en buenas condiciones y que ninguna parte sujeta a desgaste presente anomalías.

A continuación, compruebe, mediante el indicador de nivel L, que la capacidad residual del depósito sea superior al volumen de aceite por recuperar. De lo contrario, vacíe el depósito siguiendo el procedimiento que se detalla en los apartados siguientes.

Cierre el grifo de descarga X.

RECUPERACIÓN POR GRAVEDAD

Coloque el aparato bajo el vehículo levantando en el elevador y ajuste la altura y la posición del cárter de manera que esté lo más cerca posible a la descarga del depósito de aceite.

Para ajustar la altura del cárter, abra el mango de apriete O y mueva hacia arriba o hacia abajo la manguera rígida I.

Tras comprobar que el grifo de descarga X esté cerrado, puede recuperar el aceite agotado de dos maneras diferentes:

- válvula N abierta, introduciendo directamente el aceite en el depósito
- válvula N cerrada, para inspeccionar el aceite antes de abrirla y recuperar el aceite en el depósito

¡ATENCIÓN! El líquido a inspeccionar no ha de superar la capacidad del cárter C (12 litros).

¡ATENCIÓN! No llene el depósito más allá del límite que se aprecia en el indicador de nivel L montado a lado del depósito.

ASPIRACIÓN DEL ACEITE

Para poder aspirar el aceite con este dispositivo ha de conectarse a una línea de aire comprimido, con una presión de aproximadamente 6 bares (pres. máx. 8 bares). El aire ha de conectarse a la unión rápida del grupo Venturi V.

Se puede aspirar el aceite siguiendo diferentes procedimientos: dependiendo de si la válvula de guillotina W está abierta o cerrada, se puede hacer el vacío tan sólo en la pre-cámara (más rápido) o también en el depósito (más lento).

Se puede comprobar la despresurización observando la manecilla del vacuómetro M (según la presión y el volumen del aire comprimido, la despresurización máxima está entre los -0.7 y los -0.85 bares). La salida de abundante aire del silenciador del grupo Venturi V es normal, es más, demuestra que el dispositivo se ha vaciado de aire.

Tras comprobar que el grifo de descarga X está cerrado y que la válvula N está cerrada, conecte el aire comprimido al grupo Venturi V. Con la válvula de guillotina W cerrada (a saber tirando hacia afuera el mango de la válvula), se creará el vacío exclusivamente en la pre-cámara P: tras alcanzar la despresurización máxima (zona roja del vacuómetro M), desconecte el aire comprimido.

Sin embargo, manteniendo abierta la válvula de guillotina W (mango empujado a fin de carrera), se puede llevar a cabo la misma operación de despresurización, que en este caso afectará a todo el depósito S. Dicha operación precisa de unos minutos para poder alcanzar la zona roja del vacuómetro M, el ser el volumen de aire por vaciar muy superior.

Ahora es posible llevar a cabo la operación de aspiración del aceite agotado. Cierre la válvula de guillotina W, manteniendo el vacío (de haberse hecho) en el depósito y utilice para la aspiración tan sólo la capacidad de la pre-cámara (unos 8.5 litros).

INSTRUCCIONES

E

¡ATENCIÓN! La capacidad de aspiración del aparato, cuando también el depósito está despresurizado, es de unos 50 litros.
¡ATENCIÓN! El aceite ha de aspirarse en caliente (70-80 °C), de lo contrario la velocidad de aspiración resultará muy reducida.

Retire la varilla para controlar el nivel de aceite del motor del coche, escoja entre las sondas U la más adecuada (la que presenta el diámetro mayor que logra pasar) e introdúzcala en el lugar de las varillas hasta cuando alcanza el final del cárter. Conecte la manguera de aspiración T, mediante la unión porta-sondas B, en la sonda introducida en el motor.

Algunos modelos de coche (Mercedes) llevan la sonda incorporada y por consiguiente es posible conectarse directamente con la unión porta-sondas B. Otros modelos (BMW, Volkswagen, Citroën) también llevan la sonda incorporada pero con una unión diferente: utilice por consiguiente una de las uniones que se suministran junto con las sondas para conectar directamente la manguera de aspiración T y la unión porta-sondas B.

Abra el grifo de la manguera de aspiración T para aspirar: el aceite agotado se aspirará del motor y se trasladará a la pre-cámara P para comprobar la cantidad y la calidad del aceite recuperado.

Una vez aspirado todo el aceite, cierre el grifo para evitar la pérdida del vacío.

¡ATENCIÓN! Compruebe que el vacuómetro no indique una presión nula, porque en este caso la operación de aspiración podría no haberse completado.

Abra la válvula de guillotina W para transvasar el contenido de la pre-cámara al depósito. De haberse éste despresurizado, el transvase será muy rápido y al mismo tiempo la pre-cámara se volverá a despresurizar automáticamente. Cabe llevar a cabo este transvase cuando el aceite aún está caliente, para facilitar el transvase con una viscosidad no excesiva.

Se puede llevar a cabo la operación de aspiración con el aire comprimido siempre conectado: en este caso el valor del vacío en la pre-cámara no disminuirá durante la aspiración.

¡ATENCIÓN! En caso de aspiración con aire comprimido siempre conectado, es importante no llenar la pre-cámara más allá del valor máximo indicado en la escala graduada (8.5 litros), para evitar que el grupo Venturi V aspire el aceite produciendo salpicaduras y gotas desde el silenciador.

¡ATENCIÓN! No llene el depósito S más allá del límite que se aprecia en el indicador de nivel L.

¡ATENCIÓN! No llene la pre-cámara P más allá del límite que indica la escala graduada.

DESCARGA DEL DEPÓSITO

El depósito dispone de una unión inflador de neumáticos A y de una válvula de seguridad Q: para descargar el aceite presente dentro del dispositivo hay que poner en presión el depósito, conectándose con la unión A con aire comprimido (máx. 0.5 bares). La válvula de seguridad Q está calibrada en 1 bar.

¡ATENCIÓN! Para poder poner en presión el depósito hay que cerrar primero la válvula N y la válvula de guillotina W para evitar salpicaduras de aceite hacia afuera.

Abriendo la válvula de descarga X se podrá llevar a cabo la descarga del depósito.

¡ATENCIÓN! Compruebe que la manguera de descarga Y esté bien anclada en la cisterna o en el contenedor de destino, para evitar derrames de aceite en el medio.

MOVIMIENTO

Empuje el carro mediante el mango destinado al efecto.

No tire del cárter. No tire de la pre-cámara.

Para guardar el dispositivo en el almacén, transportarlo o eliminarlo, hay que vaciar con atención todas las partes que contienen aceite para evitar derrames accidentales durante el movimiento.

El aceite ha de verterse en un contenedor adecuado y eliminarse según la normativa vigente.

Cuando el aparato se desplaza, hay que asegurarse que todos los grifos estén cerrados, el cárter C y la pre-cámara P han de estar vacíos para evitar derrames accidentales de aceite.

Durante la utilización del dispositivo, bloquéelo con el freno de la rueda giratoria F destinado al efecto.

DATOS TÉCNICOS

Capacidad del depósito	ℓ	90
Capacidad cárter de recuperación	ℓ	12

INSTRUCCIONES



Capacidad pre-cámara	ℓ	8.5
Presión de alimentación Venturi Block	bares	8
Depresión máx lograda	bares	-0.85
Unión alimentación aire Venturi	-	Unión rápida
Unión aire vaciado depósito	-	Válvula inflador de neumáticos
Peso	kg	35
Longitud manguera de aspiración	m	2
Lunghezza tubo di scarico	m	2

RESOLUCIÓN DE PROBLEMAS

A continuación se presenta una tabla con las anomalías más frecuentes, las causas y las posibles soluciones. De no formar parte de esta lista el problema detectado, o de no lograr resolverlo, acuda a nuestro departamento de atención técnica.

PROBLEMA	CAUSA	SOLUCIÓN
el aceite recuperado en el cárter no se elimina regularmente	la válvula del cárter está cerrada	abra la válvula N
	la tubería del cárter al depósito está atascada	compruebe que no haya nada que obstruya el paso del aceite, limpie la válvula N y la unión giratoria J, limpie la manguera de recogida K
	el depósito está bajo presión	compruebe que el depósito no esté bajo presión y descargue la posible presión residual abriendo la válvula de descarga y/o la válvula N
la sonda no aspira el aceite	el dispositivo no está en depresión	compruebe que la pre-cámara y/o el depósito estén despresurizados, de lo contrario produzca el vacío en su interior; compruebe que las válvulas N y de descarga X estén cerradas
	el grifo de la manguera de aspiración no está abierto	abra el grifo de la manguera de aspiración
	la sonda no está correctamente colocada y/o conectada	compruebe el posicionamiento y la conexión de la sonda (o del adaptador)
	el aceite no está demasiado caliente	caliente el motor durante un período más largo para efectuar la aspiración
el aceite no sale de la manguera de descarga	la válvula de descarga está cerrada	abra la válvula de descarga X
	el depósito no está bajo presión	cierre la válvula N y/o la válvula de guillotina W; compruebe el funcionamiento de la unión inflador de neumáticos y de la pistola de inflado
el aceite no se transvasa de la pre-cámara al depósito	el paso está obstruido	trate de desmontar la pre-cámara del depósito desenroscando el tornillo de bloqueo y deje libre el paso del aceite. ATENCIÓN esta operación ha de llevarse a cabo encima de un depósito de contención adecuado debido al peligro de derrames de aceite. Lleve puesta ropa adecuada.
	el depósito está bajo presión	compruebe que el depósito no esté bajo presión y descargue la posible presión residual abriendo la válvula de descarga y/o la válvula N

INSTRUÇÕES DE USO

P

ART.1877 A COMPONENTES PRINCIPAIS

A	engate bomba de encher pneus
B	engate porta-sondas
C	bujão
D	tampa
E	roda rotativa
F	roda rotativa com travão
G	grade
H	pega
I	tubo rígido
J	adaptador rotativo
K	tubo flexível de recolha
L	indicador de nível
M	manômetro (medidor de vácuo)
N	válvula
O	manípulo de aperto
P	pré-câmara
Q	válvula de segurança
R	roda traseira
S	reservatório
T	tubo de aspiração
U	sondas
V	conjunto Venturi
W	válvula guilhotina
X	válvula de descarga
Y	tubo de descarga
Z	tubo porta-sondas



AVISOS GERAIS, DESCRIÇÃO E CAMPO DE UTILIZAÇÃO

Ler com atenção este manual antes de colocar o dispositivo em funcionamento.

O dispositivo foi projetado e deve ser utilizado exclusivamente para a aspiração e/ou recuperação por gravidade de óleos lubrificantes novos e usados.

ATENÇÃO! O uso do recuperador para outras finalidades que não são as finalidades para as quais foi projetado, pode ser fonte de perigo para as pessoas e o ambiente. Não utilizar para líquidos corrosivos ou inflamáveis. Não expor o reservatório a fontes de calor ou chamas livres. Não fumar durante a utilização. Não efetuar soldaduras no reservatório. Não alterar nenhuma parte do recuperador para não comprometer a segurança e a validade da garantia. Utilizar somente peças sobressalentes originais. Usar luvas e óculos de proteção durante a operação de recuperação de óleos usados muito quentes.

O nosso departamento técnico está à vossa disposição para qualquer outra informação.

As partes principais são:

- conjunto Venturi para gerar o vácuo
- antecâmara utilizada para controlar o óleo aspirado
- reservatório onde é estocado o óleo
- bujão utilizado para a recuperação por gravidade
- acessórios para a aspiração do óleo (sondas e adaptadores)

INSTRUÇÕES DE USO

P

ATENÇÃO! Antes de efetuar aspirações ou esvaziar o reservatório, controlar que todas as partes sujeitas a desgaste não apresentam anomalias e especificamente que os tubos não tenham cortes.

MONTAGEM

O dispositivo é despachado em duas embalagens separadas: em uma estão o reservatório (com as rodas, a válvula guilhotina e a tampa em plástico já montadas), o bujão e a grade, o tubo porta-bujão externo, a pega, o tubo de descarga e as sondas; na segunda caixa está a pré-câmara com o conjunto Venturi e o tubo de aspiração.

Para a montagem, seguir o procedimento abaixo:

- inserir a pega H nos alojamentos apropriados, depois bloqueá-la com os parafusos
- inserir a pré-câmara P no manguito central da válvula guilhotina W e apertar o prisioneiro específico para bloqueá-la na posição correta
- inserir o tubo rígido I no suporte específico soldado no reservatório S
- conectar o tubo flexível de recolha K na extremidade inferior do tubo rígido, e apertá-lo com a abraçadeira fornecida
- aparafusar o bujão C (verificar a presença do OR apropriado) no adaptador rotativo J do tubo rígido
- enfiar as sondas U no tubo porta-sondas Z, por sua vez inserido nos anéis apropriados

OPERAÇÕES PRELIMINARES

Antes de efetuar qualquer operação de recuperação por gravidade ou de aspiração, é preciso verificar que o dispositivo esteja em boas condições e que nenhuma parte sujeita a desgaste apresente anomalias.

Verificar depois, mediante o indicador de nível L, que a capacidade residual do reservatório seja superior ao volume de óleo a recuperar. Senão, esvaziar o reservatório seguindo o procedimento indicado nos parágrafos seguintes.

Fechar a torneira de descarga X.

RECUPERAÇÃO POR GRAVIDADE

Posicionar o aparelho em baixo do veículo elevado na ponte e regular a altura e a posição do bujão de forma que fique o mais perto possível da descarga do reservatório do óleo.

Para regular a altura do bujão, abrir o manípulo de aperto O e mover para cima ou para baixo o tubo rígido I.

Verificado que a torneira de descarga X está fechada, é possível recuperar o óleo usado seguindo duas modalidades diferentes:

- válvula N aberta, que faz entrar diretamente o óleo no reservatório
- válvula N fechada, para inspecionar o óleo antes de abri-la e recuperar o óleo no reservatório

ATENÇÃO! O líquido a visionar não deve superar a capacidade do bujão C (12 litros).

ATENÇÃO! Não encher o reservatório para além do limite dado pelo indicador de nível L montado ao lado do reservatório.

ASPIRAÇÃO DO ÓLEO

Para poder aspirar o óleo com este dispositivo é necessário conectar-se em uma linha do ar comprimido, com uma pressão de cerca 6 bar (press. max 8 bar). O ar deve ser ligado no adaptador rápido do conjunto Venturi V.

É possível aspirar o óleo seguindo diferentes procedimentos: com efeito, conforme se a válvula guilhotina W está aberta ou fechada, pode-se fazer o vácuo somente na pré-câmara (mais rápido) ou também no reservatório (mais lenta).

É possível verificar a despressurização observando o ponteiro do medidor de vácuo M (conforme a pressão e o volume do ar comprimido, a despressurização máxima fica entre -0.7 e -0.85 bar). A saída de abundante ar pelo silenciador do conjunto Venturi V é totalmente normal, aliás, é prova do esvaziamento de ar no interior do dispositivo.

Verificado que a torneira de descarga X está fechada e que está também fechada a válvula N, conectar o ar comprimido no conjunto Venturi V. Com a válvula guilhotina W fechada (ou seja, puxando para fora a alça da válvula), irá criar o vácuo exclusivamente na pré-câmara P: depois de alcançada a despressurização máxima (área vermelha do medidor de vácuo M), desligar o ar comprimido. Por outro lado, mantendo aberta a válvula guilhotina W (alça impulso no fim do curso), é possível efetuar a mesma operação de despressurização que, porém, envolverá também todo o reservatório S. Essa operação necessita de alguns minutos para poder atingir a área vermelha do medidor de vácuo M, sendo o volume de ar a esvaziar claramente maior.

Agora é possível efetuar a operação de aspiração do óleo usado. Fechar a válvula guilhotina W, de forma a manter o vácuo (se foi feito) no reservatório e utilizar somente para a operação a capacidade da pré-câmara (cerca de 8,5 litros).

INSTRUÇÕES DE USO

P

ATENÇÃO! A capacidade de aspiração do aparelho, quando também o reservatório está despressurizado, é de cerca 50 litros.
ATENÇÃO! O óleo deve ser aspirado a quente (70-80 °C), senão a velocidade de aspiração será bastante reduzida.

Extrair a haste para o controlo de nível do óleo do motor do veículo, escolher entre as sondas U aquela mais apropriada (aquela com o diâmetro maior que consegue passar) e inseri-la n lugar da haste até atingir o fundo do bujão. Conectar o tubo de aspiração T, mediante o engate porta-sondas B, na sonda inserida no motor.

Alguns modelos de automóvel (Mercedes) já têm a sonda incorporada e, portanto, é possível conectar-se diretamente com o engate porta-sondas B. Outros modelos ainda (BMW, Volkswagen, Citroën) têm também a sonda incorporada, mas um engate diferente: utilizar então um dos adaptadores fornecidos junto com as sondas para depois conectar diretamente o tubo de aspiração T e o engate porta-sondas B.

Abrir a torneira do tubo de aspiração T para efetuar a aspiração: o óleo usado será aspirado pelo motor e transferido na pré-câmara P para verificar quantidade e qualidade do óleo recuperado.

Depois de aspirado todo o óleo, fechar a torneira para evitar a perda do vácuo.

ATENÇÃO! Verificar que o medidor de vácuo não indica uma pressão nula, porque neste caso a operação de aspiração poderá não ter sido completada.

Abrir a válvula guilhotina W para transferir o conteúdo da pré-câmara no reservatório. No caso em que este tenha sido despressurizado, a transferência será muito rápida e ao mesmo tempo a pré-câmara irá despressurizar-se de novo de maneira automática. É bom efetuar essa transferência quando o óleo ainda está quente, de forma a facilitar a transferência com uma viscosidade ainda não muito elevada.

É possível efetuar a operação de aspiração com o ar comprimido sempre ligado: neste caso o valor do vácuo no interior da pré-câmara não diminuirá durante a aspiração.

ATENÇÃO! No caso de aspiração com ar comprimido sempre ligado, é importante não encher a pré-câmara para além do valor máximo indicado na escala graduada (8,5 litros), para evitar um remoinho de óleo por parte do conjunto Venturi V e a conseqüente saída de espirros e gotas pelo silenciador.

ATENÇÃO! Não encher o reservatório S para além do limite dado pelo indicador de nível L.

ATENÇÃO! Não encher a pré-câmara P para além do limite dado pela escala graduada.

DESCARGA DO RESERVATÓRIO

O reservatório é equipado com um engate de encher pneus A de uma válvula de segurança Q: para descarregar o óleo presente no interior do dispositivo é preciso colocar o reservatório sob pressão, ligando-se no engate A com ar comprimido (max 0.5 bar). A válvula de segurança Q é calibrada a 1 bar.

ATENÇÃO! Para poder colocar o reservatório sob pressão é preciso antes verificar de fechar a válvula N e a válvula guilhotina W para evitar espirros de óleo para fora.

Abrindo a válvula de descarga X será possível efetuar a descarga do reservatório.

ATENÇÃO! Verificar que o tubo de descarga Y esteja bem fixado na cisterna ou no recipiente de destino, a fim de evitar vazamentos de óleo no ambiente.

MOVIMENTAÇÃO

Empurrar o carro por meio da pega apropriada.

Não puxar pelo bujão. Não puxar pela pré-câmara.

Para guardar o dispositivo no armazém, transportá-lo ou eliminá-lo, é preciso esvaziar com cuidado todas as partes que contém óleo para evitar vazamentos acidentais durante a movimentação.

O óleo deve ser deitado em um recipiente apropriado e eliminado segundo as normas de lei vigentes.

Quando o aparelho é deslocado verificar que todas as torneiras estejam fechadas, o bujão C e a pré-câmara P devem estar vazias para evitar saídas acidentais de óleo.

Durante a utilização do dispositivo, bloqueá-lo com o travão apropriado da roda rotativa F.

DADOS TÉCNICOS

Capacidade do reservatório	ℓ	90
Capacidade do bujão de recuperação	ℓ	12

INSTRUÇÕES DE USO

P

Capacidade pré-câmara	ℓ	8.5
Pressão de alimentação Venturi	bar	8
Depressão max obtida	bar	-0.85
Adaptador alimentação de ar Venturi	-	Engate rápido
Adaptador de ar esvaziamento reservatório	-	Válvula de encher pneus
Peso	kg	35
Comprimento tubo aspiração	M	2
Lunghezza tubo di scarico	m	2

SOLUÇÃO DE PROBLEMAS

A seguir há uma tabela com indicadas as anomalias mais frequentes, as possíveis causas e as possíveis soluções. Se porventura o problema verificado não fizer parte dessa lista, ou se não conseguir resolvê-lo, contatar o nosso departamento de assistência técnica.

PROBLEMA	CAUSA	SOLUÇÃO
o óleo recuperado no bужão não é eliminado regularmente	a válvula do bужão está fechada	abrir a válvula N
	a tubagem do bужão ao reservatório está entupida	verificar que não haja nada que obstrua a passagem do óleo, limpar a válvula N e o adaptador rotativo J, limpar o tubo de recolha K
	o reservatório está sob pressão	verificar que o reservatório não esteja sob pressão e descarregar a possível pressão residual, abrindo a válvula de descarga e/ou a válvula N
o óleo não é aspirado pela sonda	o dispositivo não está em depressão	controlar que a pré-câmara e/ou o reservatório estejam despressurizados, senão, criar o vácuo no seu interior; controlar que as válvulas N e de descarga X estejam fechadas
	a torneira do tubo de aspiração não está aberta	abrir a torneira do tubo de aspiração
	a sonda não está posicionada e/ou ligada corretamente	verificar o posicionamento e a ligação da sonda (ou do adaptador)
	o óleo não está bastante quente	esquentar o motor por um período mais longo para efetuar a aspiração
o óleo não sai pelo tubo de descarga	a válvula de descarga está fechada	abrir a válvula de descarga X
	o reservatório não está sob pressão	fechar a válvula N e/ou a válvula guilhotina W; verificar o funcionamento do adaptador de encher pneus e da pistola de enchimento
o óleo não é transferido da pré-câmara ao reservatório	a passagem está obstruída	tentar desmontar a pré-câmara do reservatório desparafusando o prisioneiro de bloqueio e liberar a passagem do óleo. ATENÇÃO! Esta operação deve ser feita sobre uma bacia de contenção apropriada por causa do perigo de vazamentos de óleo. Usar roupas apropriadas.
	o reservatório está sob pressão	verificar que o reservatório não esteja sob pressão e descarregar a possível pressão residual, abrindo a válvula de descarga e/ou a válvula N

ART.1877 A BELANGRIJKSTE ONDERDELEN

A	koppeling bandenpomp
B	koppeling sondehouder
C	beker
D	cover
E	zwenkwiel
F	zwenkwiel met rem
G	rooster
H	handgreep
I	ombuigzame buis
J	draaibare koppeling
K	flexibele opvangslang
L	niveau-indicator
M	manometer (vacuümmeter)
N	klep
O	afsluitknop
P	voorkamer
Q	veiligheidsklep
R	achterwiel
S	reservoir
T	aanzuigslang
U	sondes
V	Venturisysteem
W	vlakke schuifklep
X	afvoerplep
Y	afvoerslang
Z	slang met sondehouder



ALGEMENE WAARSCHUWINGEN, BESCHRIJVING EN TOEPASSINGSGEBIED

Lees de volgende handleiding aandachtig door alvorens het toestel in bedrijf te stellen.

Het toestel is ontworpen en mag uitsluitend worden gebruikt voor het aanzuigen en/of opvangen middels zwaartekracht van nieuwe of afgewerkte smeeroïlen.

LET OP! Het gebruik van het opvangsysteem voor andere doeleinden dan die waarvoor het is ontworpen, kan een bron van gevaar inhouden voor mens en milieu. Gebruik geen bijtende of brandbare vloeistoffen. Stel het reservoir niet bloot aan waterbronnen of open vuur. Niet roken tijdens het gebruik. Verricht geen laswerkzaamheden op het reservoir. Wijzig geen enkel deel van het opvangsysteem om de veiligheid en de geldigheid van de garantie ervan niet op het spel te zetten. Gebruik uitsluitend originele reserveonderdelen. Draag handschoenen en een beschermende bril tijdens het opvangen van bijzonder hete afgewerkte oliën.

Onze technische dienst staat tot uw beschikking voor alle verdere informatie.

De belangrijkste onderdelen zijn:

- het venturisysteem, dat voor het vacuüm zorgt
- de voorkamer, gebruikt om de aangezogen olie te controleren
- het reservoir, waar de olie in wordt opgevangen
- de beker, die wordt gebruikt om de neervallende olie op te vangen.
- accessoires voor het aanzuigen van de olie (sondes en adapters)

LET OP! Voordat u olie aanzuigt of het reservoir leegmaakt, controleert u of geen van de aan slijtage onderhevige onderdelen afwijkingen vertonen en met name of de slangen heel zijn.

MONTAGE

Het toestel wordt in twee afzonderlijke verpakkingen verzonden: in de ene bevinden zich het reservoir (met de wielen, de vlakke schuifklep en de plastic cover allemaal al gemonteerd), de beker en het rooster, de externe slang waarop de beker is gemonteerd, de handgreep, de afvoerslang en de sondes; in de tweede doos daarentegen bevindt zich de voorkamer met venturisysteem en de aanzuigslang.

Volg de volgende procedure voor de montage:

- breng de handgreep H op de hiervoor bestemde plaatsen aan en zet hem vervolgens met de schroeven vast
- breng de voorkamer P aan in de middelste mof van de vlakke schuifklep W en draai de speciale kogeldrukschroef aan om hem op de juiste stand vast te zetten
- steek de onbuigzame buis I in de speciale steun die aan het reservoir S is gelast
- sluit de flexibele opvangslang K op het onderste uiteinde van de onbuigzame buis aan en zet hem met de bijgeleverde slangklem vast
- draai de beker C (controleer of speciale de O-ring aanwezig is) op de draaibare koppeling J van de onbuigzame buis vast
- steek de sonde U in de slang met sondehouder Z, die zelf in de hiervoor bestemde ringen is aangebracht

VOORBEREIDENDE WERKZAAMHEDEN

Voordat u opvangwerkzaamheden middels zwaartekracht of aanzuigen begint te verrichten, moet worden gecontroleerd of het toestel zich in goede staat bevindt en dat geen van de aan slijtage onderhevige onderdelen afwijkingen vertonen.

Controleer vervolgens met behulp van de niveau-indicator L of er nog voldoende plaats in het reservoir is voor de olie die moet worden opgevangen. Maak het reservoir anders leeg met behulp van de in de volgende paragrafen beschreven procedure.

Sluit de afvoerkraan X.

OPVANGEN MIDDELS ZWAARTEKRACHT

Plaats het apparaat onder het op de brug opgetilde voertuig en stel de hoogte en de plaats van de beker af, zodat hij zich zo dichtbij mogelijk bij de afvoer van de olietank bevindt.

Om de hoogte van de beker af te stellen, draait u de afsluitknop O open en beweegt u de onbuigzame buis I omhoog of omlaag. Wanneer u gecontroleerd heeft of de afvoerkraan X dicht is, kan de afgewerkte olie op twee verschillende manieren worden opgevangen:

- klep N geopend, waardoor de olie direct in het reservoir wordt opgevangen
- klep N gesloten, om de olie te controleren voordat u de klep opent en de olie in het reservoir opvangt

LET OP! De vloeistof die moet worden beoordeeld mag de inhoud van de beker C (12 liter) niet overschrijden.

LET OP! Vul het reservoir niet verder dan de grens die door de niveau-indicator L wordt aangegeven, die op de zijkant van het reservoir is gemonteerd.

OLIE AANZUIGEN

Om de olie met dit toestel aan te kunnen zuigen, moet het op een persluchtleiding worden aangesloten met een druk van ongeveer 6 bar (max. druk 8 bar). De lucht moet op de snelkoppeling van het venturisysteem V worden aangesloten.

De olie kan met verschillende procedures worden aangezogen: afhankelijk van het feit of de vlakke schuifklep W open of dicht is, kan alleen in de voorkamer een vacuüm worden gecreëerd (sneller) of ook in het reservoir (langzamer).

De drukverlaging kan worden gecontroleerd door het wijertje van de vacuümmeter M gade te slaan (afhankelijk van de druk en het volume van de perslucht ligt de drukverlaging tussen de -0,7 en -0,85 bar). Het is heel normaal als er veel lucht uit de geluiddemper van het venturisysteem V komt. Het is zelfs het bewijs dat de lucht in het toestel wordt afgelaten.

Wanneer u gecontroleerd heeft of de afvoerkraan X dicht is en of de klep N ook dicht is, sluit u de perslucht op het venturisysteem V aan. Bij gesloten vlakke schuifklep W (ofwel door de handgreep van de klep naar buiten te trekken), wordt alleen in de voorkamer P een vacuüm gecreëerd: wanneer de maximale drukverlaging eenmaal is bereikt (rood gebied van de vacuümmeter M), koppelt u de perslucht los.

Door de vlakke schuifklep W daarentegen open te houden (handgreep helemaal ingedrukt) kan dezelfde drukverlagingsoperatie worden verricht, waarbij echter ook het hele reservoir S wordt betrokken. Er zijn enkele minuten voor nodig eer het rode gebied van de vacuümmeter M kan worden bereikt, aangezien de hoeveelheid lucht die moet worden afgelaten duidelijk groter is.

Nu kan de afgewerkte olie worden aangezogen. Sluit de vlakke schuifklep W zodat het vacuüm in het reservoir gehandhaafd blijft (als die er is) en gebruik voor het afzonderlijke aanzuigen alleen de capaciteit van de voorkamer (ongeveer 8,5 liter).

LET OP! De aanzuigcapaciteit van het apparaat is ongeveer 50 liter, ook bij drukverlaging in het reservoir.

LET OP! De olie moet warm (70°-80°C) aangezogen worden, anders is de aanzuigsnelheid aanzienlijk lager.

Neem de peilstok weg om het oliepeil van de motor van de auto te controleren. Kies de meeste geschikte uit de sondes U (de dikste die gebruikt kan worden) en breng hem op de plaats van de peilstok helemaal tot op de bodem van de beker aan. Sluit de aanzuigslang T met behulp van de koppeling van de sondehouder B op de sonde aan die in de motor is aangebracht.

Sommige modellen auto's (Mercedes) hebben een reeds ingebouwde sonde en dus kan de koppeling van de sondehouder B rechtstreeks worden aangesloten. Weer andere modellen (BMW, Volkswagen, Citroen) hebben ook een ingebouwde sonde maar een andere koppeling: gebruik dus één van de bij de sondes geleverde adapters om de aanzuigslang T en de koppeling van de sondehouder B vervolgens rechtstreeks aan te sluiten.

Open de kraan van de aanzuigslang T voor de aanzuiging: de afgewerkte olie wordt uit de motor aangezogen en naar de voorkamer P overgebracht om de hoeveelheid en de kwaliteit opgevangen olie te controleren.

Wanneer de olie eenmaal helemaal is aangezogen, sluit u de kraan om te voorkomen dat het vacuüm verloren gaat.

LET OP! Controleer of de vacuümmeter geen nuldruk weergeeft, omdat de aanzuigoperatie in dat geval niet voltooid is.

Open de vlakke schuifklep W om de inhoud van de voorkamer naar het reservoir over te brengen. Indien de druk hiervan is verlaagd verloopt het overbrengen heel erg snel en binnen dezelfde tijd wordt de druk in de voorkamer automatisch weer verlaagd. Het is het beste de olie over te brengen als die nog warm is, zodat het overgieten wordt vereenvoudigd door een nog niet te hoge viscositeit. Het aanzuigen kan plaatsvinden met de perslucht nog aangesloten: in dat geval neemt de vacuümwaarde in de voorkamer tijdens het aanzuigen niet af.

LET OP! Bij aanzuigen met nog aangesloten perslucht is het belangrijk de voorkamer met niet meer dan de maximale waarde te vullen, die wordt aangeduid door de schaalverdeling (8,5 liter) om te voorkomen dat de olie door het venturisysteem V wordt opgezogen met daaruit voortvloeiende spetters en druppels die uit de geluiddemper komen.

LET OP! Vul het reservoir S niet verder dan de grens die door de niveau-indicator L wordt aangegeven.

LET OP! Vul de voorkamer P niet verder dan de grens die door de schaalverdeling wordt aangegeven.

HET RESERVOIR LEGEN

Het reservoir is uitgerust met een koppeling bandenpomp A en een veiligheidsklep Q: om de olie in het toestel af te laten, moet het reservoir onder druk worden gezet door de perslucht op de koppeling A aan te sluiten (max. 0,5 bar).

De veiligheidsklep Q is op 1 bar geijkt.

LET OP! Om druk op het reservoir te kunnen zetten, moet u zich er eerst van verzekeren dat u de klep N en de vlakke schuifklep W sluit om oliespetters naar buiten te voorkomen.

Door de afvoerlep X te openen kan het reservoir leeg worden gemaakt.

LET OP! Controleer of de afvoerslang Y goed op de tank of op de houder van bestemming is verankerd om olielekken in de omgeving te voorkomen.

VERPLAATSEN

Duw de wagen met de hiervoor bestemde handgreep.

Trek hem niet voort aan de beker. Trek hem niet voort aan de voorkamer.

Om het toestel weer in het magazijn op te bergen, het te vervoeren of af te danken moeten alle delen waar olie in zit zorgvuldig worden leeggemaakt om per ongeluk lekken tijdens het verplaatsen te voorkomen.

De olie moet volgens de geldende wettelijke bepalingen in een geschikte houder worden gedaan en afgevoerd.

Wanneer het apparaat wordt verplaatst, verzekert u zich ervan dat alle kranen dicht zijn, de beker C en de voorkamer P moeten leeg zijn om te voorkomen dat er per ongeluk olie uit kan lopen.

Tijdens het gebruik van het toestel zet u hem vast met de hiervoor bestemde rem van het zwenkwiel F.

TECHNISCHE KENMERKEN

Inhoud van de tank	ℓ	90
Inhoud van de opvangbeker	ℓ	12
Inhoud van de voorkamer	ℓ	8,5
Venturi toevoerdruk	bar	8
Max. verkregen onderdruk	bar	-0,85
Venturi koppeling voor luchttoevoer	-	Snelkoppeling
Luchtkoppeling om het reservoir te legen	-	Ventiel bandenpomp
Gewicht	kg	35
Lengte aanzuigslang	m	2
Lunghezza tubo di scarico	m	2

PROBLEEMOPLOSSINGEN

Vervolgens geven we een tabel met de meest voorkomende storingen, de mogelijke oorzaken en de mogelijke oplossingen. Indien het probleem dat zich voordoet niet op deze lijst staat of wanneer het niet lukt het probleem op te lossen, neemt u contact op met onze technische hulpdienst.

PROBLEEM	OORZAAK	OPLOSSING
de in de beker opgevangen olie wordt niet regelmatig afgevoerd	de klep van de beker is gesloten	open de klep N
	de leiding van de beker naar het reservoir is verstopt	controleer of er niets is dat de doorgang van de olie tegenhoudt, maak de klep N en de draaibare koppeling J schoon, maak de opvangslang K schoon
	er staat druk op het reservoir	controleer of er geen druk op het reservoir staat en laat eventuele restdruk af door de afvoerklep en/of de klep N te openen
de olie wordt niet door de sonde aangezogen	er staat geen druk op het toestel	controleer of de druk in de voorkamer en/of het reservoir is afgelaten. Creëer er anders het vacuüm in. controleer of de klep N en de afvoerklep X gesloten zijn
	de kraan van de aanzuigslang is niet open	open de kraan van de aanzuigslang
	de sonde is niet goed geplaatst en/of niet goed aangesloten	controleer de plaatsing en de aansluiting van de sonde (of van de adapter)
	de olie is niet warm genoeg	verwarm de motor gedurende een langere tijd om de aanzuiging te verrichten
de olie komt niet uit de afvoerslang	De afvoerklep is gesloten	open de afvoerklep X
	er staat geen druk op het reservoir	sluit de klep N en/of de vlakke schuifklep W; controleer de werking van de koppeling bandenpomp en de bandenpomp
de olie wordt niet van de voorkamer naar het reservoir overgeheveld	de doorgang is verstopt	probeer de voorkamer van het reservoir te demonteren door de kogeldrukschroef los te draaien en de oliedoorgang vrij te maken. LET OP deze werkzaamheden moeten boven een bak met een geschikte inhoud worden verricht vanwege het gevaar voor olielekken. Draag geschikte kleding.
	er staat druk op het reservoir	controleer of er geen druk op het reservoir staat en laat eventuele restdruk af door de afvoerklep en/of de klep N te openen

ART.1877 A CZĘŚCI SKŁADOWE

A	złącze nadmuchiwania opon
B	złącze nośne sond
C	miska
D	osłona
E	koło obrotowe
F	koło obrotowe z hamulcem
G	kratka
H	uchwyt
I	sztynny przewód
J	złączka obrotowa
K	elastyczny przewód opróżniania
L	wskaźnik poziomu napełniania
M	manometr (próżniomierz)
N	zawór
O	pokrętko dokręcania
P	komora wstępna
Q	zawór bezpieczeństwa
R	tylne koło
S	zbiornik
T	przewód ssący
U	sondy
V	zespół Venturiego
W	zawór gilotynowy
X	zawór spustowy
Y	przewód odprowadzający
Z	rura nośna sond



OGÓLNE UWAGI, OPIS I ZAKRES STOSOWANIA

Przeczytać uważnie poniższą instrukcję przed uruchomieniem urządzenia.

Urządzenie zostało zaprojektowane i musi być używane wyłącznie do odsysania i / lub opróżniania przez spływ grawitacyjny olejów smarowych nowych i wyczerpanych.

UWAGA! Używanie urządzenia do celów innych niż te, do których zostało zaprojektowane może być źródłem zagrożenia wobec ludzi i środowiska. Nie używać do płynów żrących lub łatwopalnych. Nie wystawiać zbiornika na bezpośrednie działanie wysokiej temperatury lub płomieni. Nie palić tytoniu podczas jego użycia. Zbiornik nie może być spawany. Nie należy przerabiać żadnej części urządzenia do odsysania, gdyż zagraża to bezpieczeństwu i utracie gwarancji. Używać wyłącznie oryginalnych części zamiennych. Stosować rękawice i okulary ochronne podczas procesu odzysku olejów odpadowych o wysokiej temperaturze.

Nasz dział techniczny jest do Państwa dyspozycji w celu udzielenia dodatkowych informacji.

Główne części to:

- zespół Venturiego do wytworzenia próżni
- komora wstępna używana do kontroli odsysanego oleju
- zbiornik do gromadzenia oleju
- miska do odprowadzania przez ściekanie.
- akcesoria do odsysania oleju (sondy i adaptory)

UWAGA! Przed rozpoczęciem odsysania lub opróżniania zbiornika, sprawdzić, czy wszystkie części ulegające zużyciu nie przedstawiają anomalii, a w szczególności czy przewody nie mają przecięć.

MONTAŻ

Urządzenie wysyłane jest w dwóch oddzielnych opakowaniach: w jednym znajduje się zbiornik (z kołami, zaworem gilotynowym i plastikową osłoną już zamontowaną), miska i kratka, przewód zewnętrzny z gniazdem miski, uchwyt, przewód odprowadzający i sondy; natomiast w drugim kartonie znajduje się komora wstępna z zespołem Venturiego i przewodem ssącym.

W celu wykonania montażu, postępować następująco:

- wprowadzić uchwyt H w odpowiednie położenie, a następnie zablokować go za pomocą śrub
- wprowadzić komorę wstępną P do centralnej tulei zaworu gilotynowego W i dokręcić specjalny kołek, aby zablokować ją w prawidłowym położeniu
- wprowadzić sztywny przewód I do odpowiedniej podstawy na zbiorniku S
- połączyć elastyczny przewód opróżniania K z dolną końcówką sztywnego przewodu i ścisnąć go dostarczoną opaską samozaciskową
- wkręcić miskę C (sprawdzić obecność odpowiedniego O-Ringu) do złączki obrotowej J sztywnego przewodu
- włożyć sondę U do rury nośnej sond Z, usadzonej w przeznaczonych do tego pierścieniach

PRZYGOTOWANIE DO UŻYCIA

Przed wykonaniem jakiegokolwiek czynności opróżniania przez spływ grawitacyjny lub odsysania, należy sprawdzić, czy urządzenie jest w dobrym stanie i czy części ulegające zużyciu nie przedstawiają anomalii.

Sprawdzić następnie, za pomocą wskaźnika poziomu napełniania L, czy pozostała pojemność zbiornika jest większa niż ilość oleju do odprowadzenia. W przeciwnym razie opróżnić zbiornik, zgodnie z procedurą opisaną w następujących punktach.

Zamknąć zawór spustowy X.

ODPROWADZENIE PRZEZ SPŁYW GRAWITACYJNY

Umieścić urządzenie pod pojazdem podniesionym na moście i dostosować wysokość i pozycję miski tak, aby znajdowała się jak najbliżej otworu spustowego zbiornika oleju.

Aby wyregulować wysokość miski, otworzyć pokrętko dokręcania O i przesunąć w górę lub w dół, sztywny przewód I.

Po sprawdzeniu, że zawór spustowy X jest zamknięty, można odprowadzić zużyty olej dwoma następującymi sposobami:

- zawór N otwarty, zbierać olej bezpośrednio do zbiornika
- zawór N zamknięty, w celu kontroli oleju przed jego otwarciem i odpływem oleju do zbiornika

UWAGA! Kontrolowany olej nie powinien przekraczać pojemność miski C (12 litrów).

UWAGA! Nie napełniać zbiornika poza limit określony przez wskaźnik poziomu napełniania L, zamontowany na boku zbiornika.

ODSYSANIE OLEJU

Aby używać urządzenie do odsysania oleju, należy podłączyć je do linii sprężonego powietrza, przy ciśnieniu około 6 barów (max ciśnienie 8 bar). Podłączanie powietrza musi następować poprzez szybkozłączkę z zespołu Venturiego V.

Olej może być odsysany na kilka sposobów: w zależności od tego, czy zawór gilotynowy W jest otwarty czy zamknięty, można stworzyć podciśnienie tylko w komorze wstępnej (sposób szybki), lub także w zbiorniku (sposób wolniejszy).

Dekompresję można sprawdzić obserwując wskazówkę próżniomierza M (w zależności od ciśnienia i objętości sprężonego powietrza, maksymalna dekompresja wynosi od -0,7 do -0,85 bar). Obfity wyciek powietrza z tłumika zespołu Venturiego V jest zjawiskiem normalnym, potwierdza to, że wnętrze urządzenia zostało opróżnione z powietrza.

Po sprawdzeniu, że zawór spustowy X jest zamknięty i zawór N jest również zamknięty, podłączyć sprężone powietrze do zespołu Venturiego V. Z zaworem gilotynowym W zamkniętym (tj wyciągając uchwyt zaworu), stworzy się próżnię tylko w komorze wstępnej P: po osiągnięciu maksymalnej dekompresji (czerwony obszar próżniomierza M) odłączyć sprężone powietrze.

Trzymając natomiast zawór gilotynowy W otwarty (uchwyt wsunięty do końca), można również stworzyć dekompresję, ale będzie ona obejmowała także cały zbiornik S. Operacja ta wymaga kilku minut, aby osiągnęła czerwoną strefę próżniomierza M, ponieważ objętość powietrza do opróżnienia jest znacznie większa.

Dopiero teraz można wykonać odsysanie zużytego oleju. Zamknąć zawór gilotynowy W, w taki sposób, aby utrzymać próżnię (jeśli została stworzona) w zbiorniku i do pojedynczego odsysania używać tylko pojemności komory wstępnej (około 8,5 litra).

UWAGA! Zdolność urządzenia do odsysania, gdy także zbiornik jest w podciśnieniu, wynosi około 50 litrów.

UWAGA! Olej musi być odsysany na gorąco (70°-80°C), w przeciwnym wypadku prędkość ssania zostanie znacznie zmniejszona.

Wyciągnąć pręt do kontrolowania poziomu oleju silnikowego pojazdu, wybrać z sond U tą, najbardziej odpowiednią (o największej średnicy, jaka może przejść) i używać jej zamiast pręta, aż nie osiągnie dna miski. Podłączyć przewód ssący T, za pomocą złącza nośnego sond B, do sondy umieszczonej w silniku.

Niektóre modele samochodów (Mercedes) mają już wbudowaną sondę, stąd można połączyć się bezpośrednio ze złączem nośnym sond B. Inne modele (BMW, Volkswagen, Citroen) mają również wbudowaną sondę, ale inne złącze: w tym wypadku użyć jednego z adapterów dostarczonych wraz z sondami, po czym połączyć bezpośrednio przewód ssący T i złącze nośne sond B.

Otworzyć kurek przewodu ssącego T, aby wykonywać odsysanie: zużyty olej zostanie odsysany z silnika i przeniesiono do komory wstępnej P w celu sprawdzenia ilości i jakości oleju odzyskanego.

Po zakończeniu odsysania oleju, zamknąć zawór, aby zapobiec utracie próżni.

UWAGA! Upewnić się, że próżniomierz nie wskazuje ciśnienia zerowego, ponieważ w tym przypadku operacja odsysania może nie być zakończona.

Otworzyć zawór gilotynowy W w celu przelania zawartości komory wstępnej do zbiornika. W przypadku, gdy i on jest w podciśnieniu, transfer będzie bardzo szybki i jednocześnie w komorze wstępnej powstanie dekompresja automatycznie. Dobrze jest, aby przeprowadzać to przelewanie, gdy olej jest jeszcze gorący, tak aby ułatwić przenoszenie o lepkości jeszcze niezbyt wysokiej.

Możliwe jest przeprowadzenie operacji odsysania ze sprężonym powietrzem zawsze podłączonym: w tym przypadku, wartość podciśnienia wewnątrz komory wstępnej nie zmniejszy się podczas odsysania.

UWAGA! W przypadku odsysania ze sprężonym powietrzem zawsze podłączonym, ważne jest, aby nie napełniać komory wstępnej ponad maksymalną wartość wskazaną na skali (8,5 litra) w celu uniknięcia zasysania oleju przez zespół Venturiego V i wycieków z tłumika.

UWAGA! Nie napełniać zbiornika S poza limit określony przez wskaźnik poziomu napełniania L.

UWAGA! Nie napełniać komory wstępnej P ponad limit wskazany na skali.

OPRÓŻNIANIE ZBIORNIKA

Zbiornik jest wyposażony w złącze nadmuchiwanie opon A i w zawór bezpieczeństwa Q: aby opróżnić olej, znajdujący się wewnątrz urządzenia, należy stworzyć ciśnienie w zbiorniku, podłączając złączkę A do sprężonego powietrza (max 0,5 bar).

Zawór bezpieczeństwa Q jest wykalibrowany na 1 bar.

UWAGA! W celu wytworzenia ciśnienia w zbiorniku należy najpierw zamknąć zawór N i zawór gilotynowy W tak, aby zapobiec wytryskom oleju na zewnątrz.

Otwierając zawór spustowy X będzie można opróżnić zbiornik.

UWAGA! Sprawdzić, czy przewód odprowadzający Y jest dobrze zakotwiczony do zbiornika lub pojemnika docelowego, w celu uniknięcia wycieku oleju w środowisku.

PRZEMIESZCZANIE

Popychać wózek za pomocą uchwytu.

Nie ciągnąć za miskę. Nie ciągnąć za komorę wstępną.

Przed magazynowaniem, transportowaniem czy usuwaniem urządzenia, należy dokładnie opróżnić wszystkie części zawierające olej, aby zapobiec wyciekom podczas przemieszczania.

Olej należy wlewać do odpowiedniego pojemnika i usuwać zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

Gdy urządzenie jest przemieszczane, należy upewnić się, że zawory są zamknięte, miska C i komora wstępna P muszą być puste, aby zapobiec wyciekom oleju.

Podczas korzystania z urządzenia, zablokować je odpowiednim hamulcem koła obrotowego F.

DANE TECHNICZNE

Pojemność zbiornika	ℓ	90
Pojemność miski zlewowej	ℓ	12
Pojemność komory wstępnej	ℓ	8.5

Ciśnienie zasilania Venturiego	bar	8
Podciśnienie max. uzyskane	bar	-0.85
Złączka dopływu powietrza do zespołu Venturiego	-	Szybkozłącze
Przylącze powietrza opróżniania zbiornika	-	Zawór nadmuchiwanie opon
Waga	kg	35
Długość przewodu ssącego	m	2
Lunghezza tubo di scarico	m	2

ROZWIĄZYWANIE PROBLEMÓW

Poniżej przedstawiona tabela wskazuje najczęstsze nieprawidłowości, możliwe przyczyny i możliwe rozwiązania. Jeśli zaistniał problem nie znajduje się na tej liście, lub jeśli nie można go rozwiązać, prosimy skontaktować się z naszym biurem obsługi technicznej.

PROBLEM	PRZYCZYNA	ROZWIĄZANIE
olej zebrany w misce nie likwiduje się regularnie	zawór miski jest zamknięty	otworzyć zawór N
	przewód łączący miskę ze zbiornikiem nie jest drożny	upewnić się, że nie ma niczego, co by utrudniało przepływ oleju, wyczyścić zawór N i złączkę obrotową J, wyczyścić przewód opróżniania K
	zbiornik jest pod ciśnieniem	upewnić się, że zbiornik nie jest pod ciśnieniem i rozładować ewentualnie pozostałe ciśnienie, otwierając zawór spustowy i / lub zawór N
olej nie jest odsysany przez sondę	urządzenie nie jest w podciśnieniu	sprawdzić czy komora wstępna i / lub zbiornik są w podciśnieniu, w przeciwnym wypadku wytworzyć próżnię wewnątrz nich; sprawdzić czy zawór N i spustowy X są zamknięte
	kurek przewodu ssącego nie jest otwarty	otworzyć kurek przewodu ssącego
	sonda jest nieprawidłowo ustawiona i / lub połączona	sprawdzić ustawienie i podłączenie sondy (lub adaptera)
	olej nie jest wystarczająco gorący	rozgrzewać silnik przez dłuższy okres czasu, aby wykonać odsysanie
olej nie wypływa z przewodu odprowadzającego	zawór spustowy jest zamknięty	otworzyć zawór spustowy X
	zbiornik nie jest pod ciśnieniem	zamknąć zawór N i / lub zawór gilotynowy W; sprawdzić funkcjonowanie złącza nadmuchiwanie opon i pistoletu do pompowania
olej nie jest przetłaczany z komory wstępnej do zbiornika	pasaż jest niedrożny	spróbować usunąć komorę wstępną ze zbiornika, odkręcając kołek blokujący i wyczyścić przepływ oleju. UWAGA Czynność ta musi być wykonana ustawiając poniżej odpowiednie naczynie spustowe z powodu niebezpieczeństwa wycieku oleju. Nosić odpowiednią odzież.
	zbiornik jest pod ciśnieniem	upewnić się, że zbiornik nie jest pod ciśnieniem i rozładować ewentualnie pozostałe ciśnienie, otwierając zawór spustowy i / lub zawór N

ART.1877 A FŐ ALKATRÉSZEK

A	gumi felfúvó csatlakozó
B	szonda port csatlakozó
C	tölcsér
D	fedő
E	forgó kerék
F	forgó kerék fékkel
G	rács
H	nyél
I	merev cső
J	forgatható csatlakozó
K	flexibilis gyűjtő cső
L	szintjelző
M	manométer (légritkításmérő)
N	szelep
O	záró gomb
P	elő-kamra
Q	biztonsági szelep
R	hátsó kerék
S	tartály
T	felszívó cső
U	szonda
V	Venturi csoport
W	tolózár
X	kimeneti szelep
Y	kimeneti cső
Z	szonda port cső



ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK, LEÍRÁS ÉS FELHASZNÁLÁSI LEHETŐSÉGEK

A készülék használata előtt olvassa el figyelmesen a jelen használati útmutatót.

A készüléket kizárólag felszívásra és/vagy új illetve használt kenőolajok gravitációs felszívására fejlesztették ki és kizárólag erre a célra szabad használni.

FIGYELEM! Az előírástól és a készülék célzatától eltérő használat komoly veszélyt jelenthet a felhasználóra és a környezetre nézve. Tilos maró hatású vagy gyúlékony folyadékok felszívására használni. Ne tegye ki a tartályt hő hatásnak vagy közvetlen lángnak. A használat alatt dohányozni tilos. A tartályt hegeszteni tilos. A készülék biztonsága és a garancia érvényességének érdekében a készüléken tilos módosításokat végezni. Kizárólag eredeti cserealkatrészeket szabad használni. A magas hőmérsékletű fáradt olaj felszívása alatt viseljünk mindig munkavédelmi kesztyűt és szemüveget kell viselni.

További információkért forduljon bizalommal technikai irodánkhoz.

A fő alkatrészek a következők:

- Venturi csoport a vákuumozáshoz
- elő-kamra a felszívott olaj ellenőrzéséhez
- tartály, ahová a felszívott olaj kerül
- tölcsér, ahová a lecsepegő folyadék kerül
- olaj felszíváshoz szükséges alkatrész (szonda és adapter)

FIGYELEM! A felszívási munkafolyamat illetve a tartály kiürítése előtt ellenőrizzük le, hogy a készülék elhasználódó részei épek legyen, különös tekintettel a felszívó csöveken ne legyenek vágási sérülések.

ÖSSZESZERELÉS

A készülék két részes csomagolásban kerül elküldésre: az egyikben a tartály (kerékkel, tolózárral, és már felszerelt műanyag fedővel), tölcser és a rács, tölcser port külső csöve, nyél, kimeneti cső és a szondák találhatóak; a második dobozban az előkamra, a Venturi csoport és a felszívó cső található.

Az összeszereléshez a következő lépéseket kell elvégezni:

- a H nyelet csatlakoztassuk a megfelelő pontokon és rögzítsük a csavarokkal
- csatlakoztassuk a P elő-kamrát a W tolózárral központi nyeléhez, majd a megfelelő záró csavarral rögzítsük a helyes pozícióban
- csatlakoztassuk az I merev csövet az S tartály hegesztett csatlakozó egységébe
- csatlakoztassuk a K flexibilis gyűjtő csövet a merev cső alsó végéhez, majd a kiszerelésben található gyűrűvel rögzítsük azt
- csavarjuk fel a C tölcser (bizonyosodjunk meg arról, hogy van megfelelő OR) a J merev cső forgó csatlakozójához
- helyezzük be az U szondákat a Z szonda port csövébe, amelyet a megfelelő gyűrűbe kell csatlakoztatni

ELŐKÉSZÍTŐ LÉPÉSEK

Felszívás vagy gravitációs folyadékgyűjtés előtt meg kell bizonyosodni arról, hogy a készülék jó állapotban legyen, hogy az elhasználódó részek ne legyenek sérültek vagy működési zavart okozó jel.

Az L szintjelző segítségével ellenőrizzük le, a tartály megmaradt szabad része meghaladja az összegyűjtendő olaj térfogatát. Ellenkező esetben ki kell üríteni a tartályt, az alábbi paragrafusban előírtak szerint.

Zárjuk el az X kimeneti csapot.

GRAVITÁCIÓS FOLYADÉKÖSSZEGYŰJTÉS

Helyezzük a készüléket az emelőhíddal megemelt jármű alá, majd a tölcserrel helyezzük az olajtartályhoz legközelebbi magasságra és pozícióba.

A tölcser magasságának beállításához nyissuk meg az O záró gombot és ennek mozgatásával emeljük fel vagy engedjük le az I merev csövet.

Miután megbizonyosodtunk arról, hogy az X kimeneti csap zárva van, megkezdhetjük a következő módok egyikén a fáradt olaj összegyűjtését:

- az N szelep nyitva, az olaj közvetlenül a tartályba folyik
- az N szelep zárva van, így leellenőrizhető az összegyűjtendő olaj, mielőtt a szelep megnyitásával az olaj közvetlenül a tartályba folyna

FIGYELEM! A megvizsgálandó olaj mennyisége nem lépheti túl a C tölcser űrmértékét (12 liter).

FIGYELEM! Tilos a tartályt az oldalsó részen felszerelt L jelnél tovább tölteni.

AZ OLAJ FELSZÍVÁSA

Ahhoz, hogy a jelen készülékkel felszívást tudjunk végezni, a készüléket sűrített levegő készülékre kell csatlakoztatni, amelynek nyomása kb. 6 bar (max. 8 bar nyomásig) kell legyen. A levegő V Venturi csoport gyorscsatlakozójához kell csatlakozzon.

Az olajat különböző módon lehet felszívni: az elő-kamra attól függően vákuumozható, hogy a W tolózár nyitva vagy zárva van, légritkítható az elő-kamra (gyorsabb eljárás) vagy a tartály (lassabb eljárás).

A légritkítés mértéke az M légritkítási kijelzőn figyelhető meg (a nyomás mértékétől és a sűrített levegő mennyiségétől függően a vákuum maximális értéke -0.7 és -0.85 bar között kellene lennie). A V Venturini csoport silent-blokkjából nagymennyiségű levegő áramlik ki, ami teljesen normális jelenség, sőt annak jele, hogy a készülék belső teréből kiáramlott a levegő.

Miután leellenőriztük, hogy az X kimeneti csap és az N szelep zárva legyenek, csatlakoztassuk a Venturini csoportot a sűrített levegőhöz. Amikor a W tolózár zárva van (azaz, a szelep nyelét kifelé húzzuk), kizárólag a P elő-kamrában képződik vákuum: miután elértük a maximális légritkítási szintet (a vákuummérő piros M sávját), csatlakoztassuk le a sűrített levegőt.

Amikor a W tolózár nyitva van (azaz, a szelep nyelét a menet végéig toljuk), hasonló eljárással az S tartály belsejében is vákuum képződik majd. Ez az eljárás néhány percet vesz igénybe, amíg a kijelző eléri a vákuummérő piros M sávját, mivel ebben az esetben a kiürítendő tér nagysága nagyobb.

Ezután végezhetjük el a fáradt olaj felszívását. Zárjuk el a W tolózárát, így megtartjuk a vákuumot (ha azt előzetesen kialakítottuk) a tartályban és az egyes munkafázisokhoz használjuk csak az elő-kamra kapacitását (kb. 8.5 liter).

FIGYELEM! A készülék kapacitása, amikor a tartály is légritkított, kb.50 liter.

FIGYELEM! Az olajat melegen kell felszívni (70-80 °C), máskülönben a felszívási sebesség sokkal lassabb lesz.

Húzzuk ki az olajsint jelző pálcát a jármű motorjából, az U szondák közül válasszuk ki a legmegfelelőbbet (a legjobb a felhasználható legnagyobb átmérőjű) és helyezzük be az olajsintmérő pálcá helyére, egészen addig amíg el nem éri a tölcser legmélyét. A B szonda-port csatlakozóján keresztül csatlakoztassuk fel a T felszívó csövet a motorhoz csatlakoztatott szondához.

Néhány jármű modell (Mercedes) esetében a szonda már be van építve, ezért közvetlenül csatlakoztatható a B szonda-port csatlakozójához. A többi modell esetében (BMW, Volkswagen, Citroën) ahol szintén be van szerelve a szonda, de eltérő a csatlakozó használjuk az adapterek egyikét, amelyeket a szondákkal együtt kapnak kézhez, így közvetlenül csatlakoztatható a T felszívó csőhöz és a B szonda-port csatlakozójához.

Nyissuk meg a T felszívó cső csapját: a motor fáradt olaja felszívásra kerül egészen a P elő-kamrába, ahol ellenőrizhető a felszívott olaj mennyisége és minősége.

Miután felszívtuk a teljes olaj mennyiséget, zárjuk el a csapot, így megelőzzük az olaj kicsepegését.

FIGYELEM! Ellenőrizzük le, hogy a vákuummérő ne mutasson nulla értéket, ez azt jelentené, hogy a felszívási folyamat nem lett teljes mértékben elvégezve.

Nyissuk meg a W tolózárat, így az olaj az elő-kamrából a tartályba folyik. Ha ez esetleg légritkítva lenne, az áttöltés gyors lesz, illetve az elő-kamra újra automatikusan vákuumozott lesz. Jobb, ha ezt a folyamatot meleg olajjal végezzük, ez elősegíti az áttöltés menetét, mivel az olaj viszkozitása nem olyan magas.

A felszívást elvégezhetjük a sűrített levegő folyamatos rákötésével: ebben az esetben a belső vákuum mértéke a felszívás alatt nem fog lecsökkeni.

FIGYELEM! Abban az esetben, ha folyamatosan rákötött sűrített levegővel végezzük a felszívást, fontos, hogy a megadott jelnél (8.5 liter) ne töltsük túl az elő-kamrát, így megelőzzük, hogy a Venturini csoportba átszívódjon az olaj, az onnan kicsepegjen vagy kispricceljen a silent-blokkon át.

FIGYELEM! Az S tartályt ne töltsük túl az L szintnél tovább.

FIGYELEM! Ne töltsük túl a P tartályt a megadott szintnél.

A TARTÁLY KIÜRÍTÉSE

A tartály A gumi felfúvó egységgel, illetve Q biztonsági szeleppel van ellátva: a készüléken belül lévő olaj eltávolításához a tartályt nyomása alá kell helyezni, ehhez az A csatlakozót a sűrített levegőhöz kell csatlakoztatni. (max. 0.5 bar).

A Q biztonsági szelep tara értéke 1 bar.

FIGYELEM! A tartály nyomás alá helyezéséhez először meg kell bizonyosodni, hogy az N szelep és a W tolózár zárva legyenek, így megelőzzük, hogy az olaj kicsepegjen vagy kispricceljen.

Az X kimeneti szelep megnyitásával engedhetjük le a tartályból az olajat.

FIGYELEM! Minden esetben ellenőrizzük le, hogy az Y kimeneti cső megfelelően csatlakozzon a ciszternához vagy a kiválasztott tartó egységhez, megelőzve így az olaj környezetbe való kerülését.

MOZGATÁS

A nyél segítségével toljuk a kocsi.

Ne húzzuk a tölcsernél fogva. Ne húzzuk az elő-kamránál fogva.

A készüléket tároláshoz, mozgatáshoz vagy hulladékfeldolgozáshoz ki kell üríteni, figyelve arra, hogy az olajat tartalmazó részekből ne folyjék ki olaj a mozgatás során.

Az olajat megfelelő tartó egységbe kell áttölteni és a törvényi előírások betartása mellett kell feldolgozni.

Amikor a készüléket mozgatjuk, bizonyosodjunk meg arról, hogy minden szelep zárva legyen, hogy a C tölcser és a P elő-kamra üresek legyenek, megelőzve, hogy olaj folyjék ki a mozgatás során.

A készülék használata során, blokkoljuk le a készüléket az F forgó kerék fékjével.

TECHNIKAI ADATOK

Tartály űrmértéke	ℓ	90
Tölcser űrmértéke	ℓ	12
Elő-kamra űrmértéke	ℓ	8.5

Venturi csoport működési nyomása	bar	8
Max. elérhető légkritkítás	bar	-0.85
Venturi csoport légellátási csatlakozója	-	Gyors csatlakozó
Tartály letöltő légellátási csatlakozója	-	Kerék felfúvó szelep
Súly	kg	35
Felszívócső hossza	m	2
Lunghezza tubo di scarico	m	2

PROBLÉMA MEGOLDÁS

Az alábbi táblázat a sűrűbben előforduló hibákat foglalja össze, azok lehetséges okát és megoldását megjelölve. Abban az esetben, ha az adott probléma nem lenne itt feltüntetve, vagy a leírtak alapján nem sikerül megoldani azt, kérjük vegyék fel a kapcsolatot a technikai szervizünkkel.

PROBLÉMA	OK	MEGOLDÁS
a tölcserben felgyülemlett olaj nem távozik megfelelően	a tölcser szelep le van zárva	nyissuk ki az N szelepet
	a tölcser csöve el van dugulva	ellenőrizzük le, hogy ne legyen dugulást okozó akadály az olaj útjában, tisztítsuk meg az N szelepet és a J forgó csatlakozót, tisztítsuk meg a K gyűjtő csövet
	a tölcser nyomás alatt van	ellenőrizzük le, hogy a tartály ne legyen nyomás alatt és a kimeneti szelep és/vagy N szelep megnyitásával engedjük le az esetleges visszamaradt nyomást
a szonda nem szívja fel az olajat	a készülék nincs légritkítva	ellenőrizzük le, hogy az elő-kamra és/vagy a tartály legyenek légritkítva, ha ez nem így lenne akkor vákuumot kell kreálni a belső terükben; ellenőrizzük le, hogy az N szelep és az X kimenet le legyenek zárva
	a felszívócső csapja nincs nyitva	nyissuk meg a felszívó cső csapját
	a szonda nincs megfelelően beállítva és/vagy csatlakoztatva	ellenőrizzük le, hogy a szonda beállítását és annak csatlakoztatását (vagy az adaptert)
	az olaj nem elég meleg	melegítsük fel a motort hosszabb időn át, majd végezzük el a felszívást
az olaj nem folyik ki a kimeneti csövön	a kimeneti szelep le van zárva	nyissuk meg az X kimeneti szelepet
	a tartály nincs nyomás alatt	zárjuk el az N szelepet és/vagy a W tolózárát; ellenőrizzük le, hogy a gumi felfúvó csatlakozót és a felfúvó pisztolyt
az olaj nem távozik az elő-kamrából a tartály fele	a csatlakozás el van dugulva	a záró csavar eltávolításával próbáljuk meg szétszerelni a tartály elő-kamráját és tisztítsuk meg az olaj haladási útját. FIGYELEM ezt a műveletet egy megfelelő gyűjtőkád felett kell elvégezni, mivel az olaj lecsepeghet. A munkavégzéshez viseljünk megfelelő munkavédelmi ruházatot.
	a tartály nyomás alatt van	ellenőrizzük le, hogy a tartály ne legyen nyomás alatt, a kimeneti szelep és/vagy az N szelep megnyitásával engedjük le az esetlegesen megmaradt nyomást

- DICHIARAZIONE DI CONFORMITÀ**- DECLARATION OF CONFORMITY****- DÉCLARATION DE CONFORMITÉ****- KONFORMITÄTSEKTLÄRUNG****- DECLARACIÓN DE CONFORMIDAD****- DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE****- VERKLARING VAN CONFORMITEIT****- DEKLARACJA ZGODNOŚCI****- MEGFELELŐSÉGI NYILATKOZAT**

- Si dichiara che l'apparecchio tipo
- *We hereby state that the machine type*
- On déclare que la machine type
- *Wir erklären, dass das Gerät Typ*
- Declara que el aparato tipo
- *Declara-se que a máquina tipo*
- Verklaard wordt dat het apparaat type
- *Niniejszym oświadczamy, że urządzenie typu*
- Kimondja, hogy a berendezés típusát

MODEL 1877 A

è conforme alle norme
is in compliance with the rulls
est conforme aux normes
den Normen entspricht
es conforme a las normas
é conforme as normas
overeenkomstig de richtlijnen
jest zgodne z zasady
megfelel a szabályok

2006/42/CE**MILANO**

ROBERTO CICERI
(President)

- Ogni intervento o modifica non autorizzati dalla BETA UTENSILI faranno decadere la validità di questa dichiarazione.
- Any tampering or change unauthorized by BETA UTENSILI shall immediately invalidate this statement.
- Toute opération ou modification non autorisées par BETA UTENSILI feront déchoir la validité de cette déclaration.
- Eingriffe und Änderungen ohne die Genehmigung von BETA UTENSILI machen die vorliegende Erklärung ungültig.
- Cualquier intervención o modificación no autorizadas por BETA UTENSILI, anularán la validez de esta declaración.
- Qualquer intervenção ou modificação que não seja autorizada pela BETA UTENSILI anulará a validade desta declaração.
- Ledere niet door BETA UTENSILI geautoriseerde ingreep of wijziging doet de geldigheid van deze verklaring vervallen.
- Jakakolwiek ingerencja lub zmiana nie autoryzowana przez BETA UTENSILI natychmiast unieważnia to oświadczenie.
- Minden, a BETA UTENSILI által nem felhatalmazott beavatkozás vagy módosítás érvényteleníti ezt a nyilatkozatot



BETA UTENSILI S.p.A.

via Alessandro Volta, 18 - 20845 Sovico (MB) ITALY

Tel. +39 039.2077.1 - Fax +39 039.2010742

www.beta-tools.com - info@beta-tools.com