

NOTICE D'UTILISATION

MT424

Méca cleaner **MT424**
INJECTION + INTAKE / EGR / TURBO

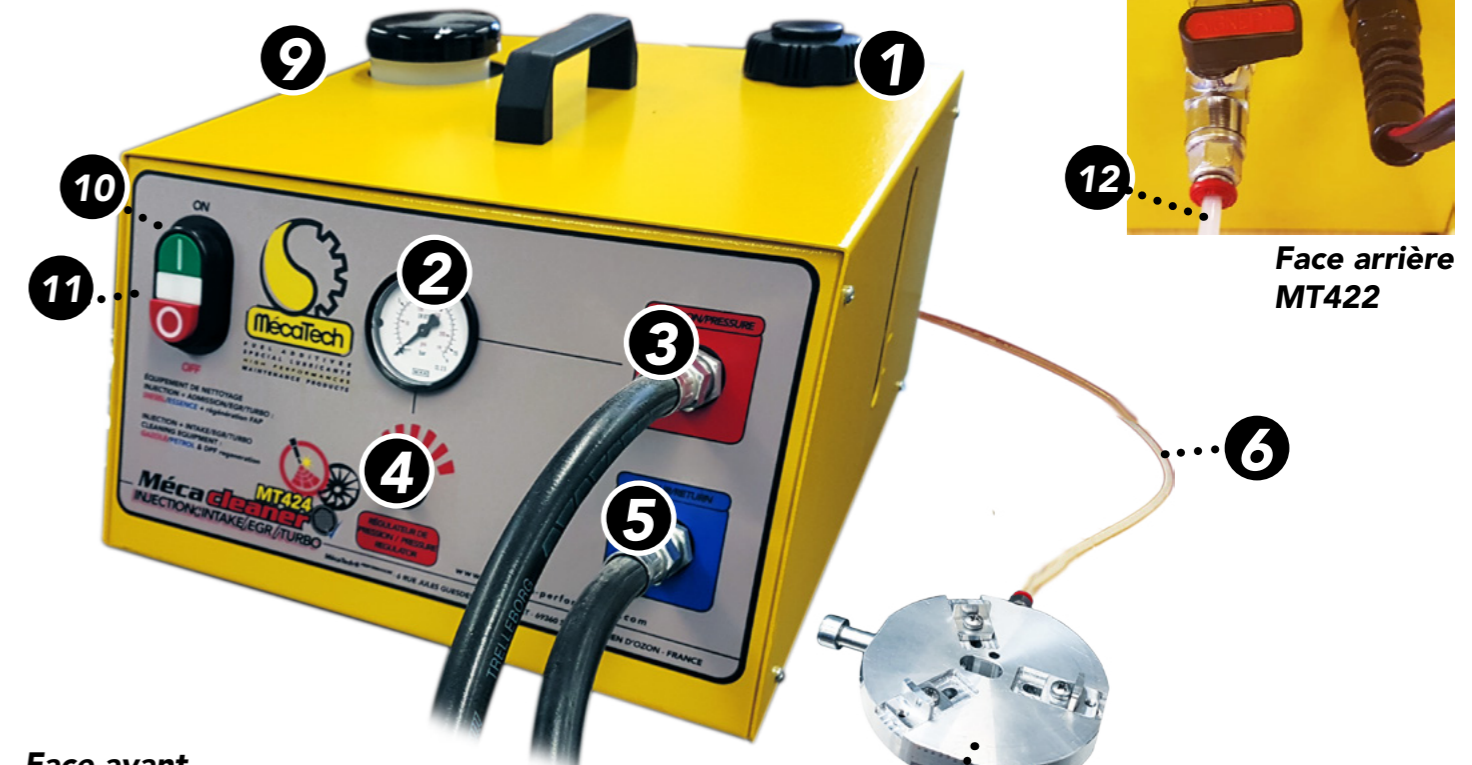


ÉQUIPEMENT DE NETTOYAGE
INJECTION + ADMISSION / EGR / TURBO :
DIESEL / ESSENCE + régénération FAP

GARANTIE :

L'équipements **MécaCleaner MT424** a été contrôlé avec soin avant leur expédition. Cette garantie couvre tous les défauts de fabrication et matériels pendant 1 an à compter de la date de livraison, elle couvre également tous les frais de pièces détachées et de main-d'œuvre. Les frais d'expédition seront supportés par le client, la garantie ne pourra être prise en compte si des modifications ou des démontages ont été effectués dans des ateliers autres que **MécaTech®** ou si les conseils d'entretien de la machine n'ont pas été respectés. Des détériorations dues à une surcharge, une mauvaise utilisation, l'emploi de produits non autorisés, chocs ou chutes, ne sont pas couverts par la garantie. L'équipements **MécaCleaner MT424** pourra être réparé sur place après autorisation écrite de **MécaTech®**. Cette autorisation ne sera accordée qu'après examen du problème spécifique par **MécaTech®**. Pour toute panne survenant pendant la période de garantie, merci de nous faire parvenir une copie de la facture d'achat. Il est également important d'indiquer le numéro de série de l'appareil sur la facture.

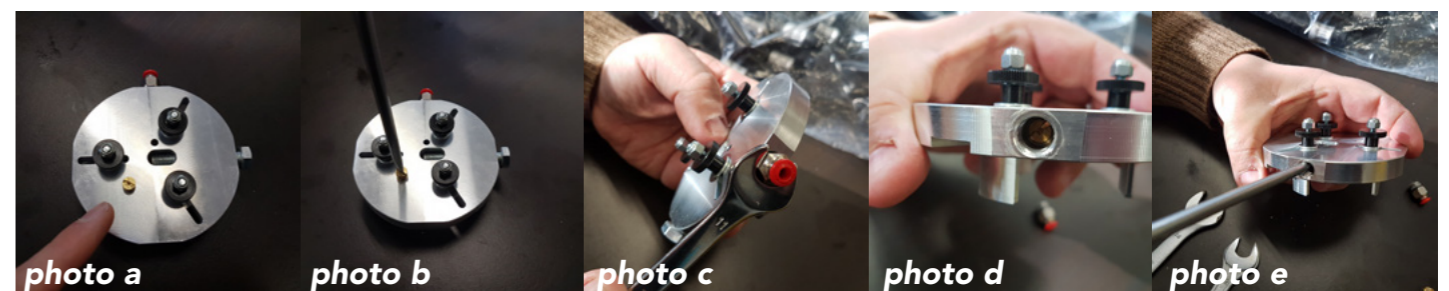
DESCRIPTION :



**Face avant
MT424**

Légende :

- ❶ Bouchon à vis pour le réservoir : produits TCD (Diesel) TCE (essence) et TCFAP (Régénération FAP)
- ❷ Manomètre
- ❸ Connexion **OUTPUT**
- ❹ Régulateur de pression
- ❺ Connexion **RETURN**
- ❻ Tuyau transparent
- ❼ Tête de pulvérisation
- ❽ Pas de vis pour le gicleur ❽.1 Gicleurs : petit 38 pour cylindrée <2,5L grand 50 pour cylindrée >2,5L
- ❾ Bouchon à vis pour le réservoir produit EGR MT551
- ❿ Bouton **START**
- ⓫ Bouton **STOP**
- ⓬ Robinet d'alimentation en produit EGR



Remplacement du gicleur :

La platine est fournie avec deux gicleurs. Un gicleur est déjà monté dans l'emplacement de pulvérisation (**photo d**), l'autre est monté sur un pas de vis dédié, sur l'extérieur de la platine (**photo a**). Pour remplacer un gicleur par un autre : dévisser le gicleur à monter avec un tournevis plat (**photo b**). Ouvrez la platine pour accéder à la zone de pulvérisation avec une clé plate de 11 (**photo c**). Dévisser le gicleur à remplacer avec un tournevis plat (**photo e**) et intervertissez les deux gicleurs. Remonter. Visser le gicleur remplacé sur l'emplacement extérieur pour ne pas le perdre.

NETTOYAGE INJECTION / ESSENCE/DIESEL/ FAP VIA LE RÉSERVOIR MACHINE 1)

- Démarrer le moteur.
Arrêter le moteur lorsque la température d'huile atteint 70°C.
- Débrancher les conduites de pression et de retour du système d'alimentation et neutraliser la pompe électrique **OU**
Déconnecter les conduites de pression et de retour du système d'alimentation et les connecter ensemble afin de court-circuiter l'arrivée et retour réservoir (shunter).



- Raccorder les tuyaux universels au système d'alimentation.
- Connecter les pinces du **MécaCleaner** à la batterie (du véhicule).
- Tourner le régulateur de pression ④ complètement à gauche pour mettre la pression à zéro.

- Démarrer le véhicule avec du carburant inséré dans la machine injection via le réservoir ① (un demi litre d'essence pure ou Diesel pure selon le véhicule).
Régler la pression – voir le tableau ci-après :

Essence/Petrol/Benzina	Diesel
Multipoint: 2,8 – 3 bar Monopoint 1 – 1,5 bar	Common Rail: Start 3- 3,5 bar Normal 2,5 bar
K-Jetronic 4 – 5 bar	Pump injector: start 3 bar, normal 2,5 bar
KE – Jetronic: 5,5 bar	In-line pump: 1 – 2 bar
D – Jetronic: 2 – 3 bar Carburettor: 0 – 0,5 bar	Rotary pump: 1 bar Rotary pump with electronic control; 1,5 – 2 bar

- Laisser chauffer le véhicule. Vérifier que le montage est correct.
Verser le traitement MécaTech® voulu dans le réservoir de l'équipement.
Se référer aux Fiches Techniques correspondantes:
- TCE : MT503 - injection essence**
 - TCD : MT511 - injection Diesel**
 - TCFAP : MT558 - régénération FAP Diesel**



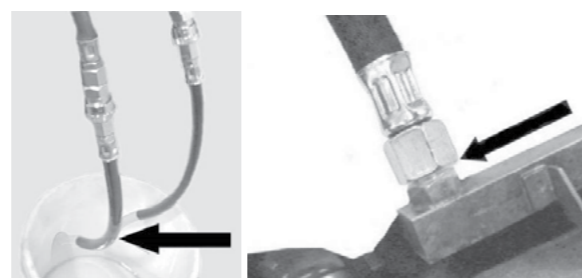
- Mettre la machine en marche.
Démarrer le moteur et vérifier si le fonctionnement est correcte. Caler le régime entre 1500 et 2000 t/min. Vérifier le branchement.

En cours de traitement, nous recommandons le nettoyage de l'admission EGR à l'aide du même équipement MT424.
Référez-vous à la partie 2) - sur la page de droite : " NETTOYAGE ADMISSION EGR VIA LE RÉSERVOIR MACHINE 2) "

- La machine s'arrête automatiquement à la fin du traitement par niveau bas dans le réservoir.

- Débrancher les tuyaux et raccorder les durites d'origine du système d'alimentation et rebrancher la pompe électrique le cas échéant.

- Vidanger les tuyaux rouge et bleu avec le raccord universel.



- Presser "START" et "STOP" jusqu'à ce que le liquide ne s'écoule plus.

- Déconnecter les pinces de la batterie.

- Démarrer le moteur, contrôler le raccordement des durites d'alimentation du véhicule en procédant à quelques accélérations.

IMPORTANT : Mettre une dose de nettoyant circuit d'huile NCH MT024, vidanger, remplacer huile moteur et filtre à huile **IMPÉRATIVEMENT**.
Ajouter une dose de TC1 (réf. MT001 - essence - ou MT010 - Diesel) ou de TC3 (réf. MT003 - essence - ou MT013 - Diesel) dans le réservoir pour finaliser le nettoyage.

NETTOYAGE ADMISSION EGR VIA LE RÉSERVOIR MACHINE 2)

PROBLÈME :
Encrassement du circuit d'admission (boîtier papillon, soupapes, collecteur d'admission) et du circuit de recyclage des gaz (vanne EGR, échangeur) du turbo et des chambres de combustion.
Perte de puissance pouvant conduire à un fonctionnement en dégradé.
MécaTech® propose une solution rapide, efficace et sans danger pour les éléments moteur, FAP et catalyseur.

Produit à utiliser pour la procédure de nettoyage du circuit d'admission :

- 1 dose de 600 ml de MT551
- Machine MT424

Port des EPI adaptés : gants et lunettes

MODE OPÉRATOIRE :

- Verser les 600 ml de traitement MécaTech® dans le réservoir de l'équipement ⑨
Se référer à la Fiche Technique correspondante : MT551

- Déconnecter la durite d'air après le filtre à air de manière à se trouver le plus proche de la vanne EGR. Positionner la tête de pulvérisation ⑦ à l'entrée de la durite d'air en l'adaptant au diamètre de façon que l'aspiration injecte le produit en direction du turbo ou du boîtier papillon.

- Démarrer le moteur et vérifier si le fonctionnement est correct et caler le régime moteur entre 2000 et 2500 t/min.

- Ouvrir lentement le robinet d'alimentation du réservoir ⑧

- Attendre que le réservoir soit totalement consommé (environ 60 minutes) puis couper le moteur.

- Démarrer le moteur et vérifier si le fonctionnement est correcte et caler le régime moteur entre 2000 et 2500 t/min.

- Réinstaller la durite d'air comme à l'origine et démarrer le moteur (si le voyant anomalie moteur reste allumé, effacer le défaut à l'aide d'un appareil de diagnostic).

IMPORTANT : Mettre une dose de nettoyant circuit d'huile NCH MT024, vidanger, remplacer huile moteur et filtre à huile **IMPÉRATIVEMENT**.
Ajouter une dose de TC1 (réf. MT001 - essence - ou MT010 - Diesel) ou de TC3 (réf. MT003 - essence - ou MT013 - Diesel) dans le réservoir pour finaliser le nettoyage.



EGR encrassé EGR nettoyé



Entrée de la durite de filtre à air



2.b



La tête de pulvérisation est en bonne position sur la durite de filtre à air



Robinet d'alimentation arrière machine MT424 en position fermée - tirer le robinet pour le mettre en position ouverte.

NETTOYAGE & ENTRETIEN

Nettoyage de l'équipement

Nettoyer avec des détergents non agressifs et non abrasifs.

Entretien des raccords rapides

Le joint du raccord rapide subira une usure suite à l'utilisation des liquides de nettoyage et à la sollicitation mécanique causée par l'action du raccord.

La machine contient un jeu de rechange pour le premier entretien. L'échange s'effectue facilement quand on dévisse les deux raccords rapides.

DYSFONCTIONNEMENTS			
ACTION	PROBLEME	CAUSE POSSIBLE	SOLUTION
<ul style="list-style-type: none"> • Branchez le tuyau de retour sur le moteur. • Remplissez le réservoir de liquide. • Ouvrez le régulateur de pression entièrement (tournez à gauche). • Pressez le bouton START. 	<ul style="list-style-type: none"> • La pompe ne démarre pas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Contacts insuffisants 	<ul style="list-style-type: none"> • Fixez-les à nouveau.
		<ul style="list-style-type: none"> • capteur de niveau dans le réservoir 	<ul style="list-style-type: none"> • Le remplacer.
		<ul style="list-style-type: none"> • Carte électronique défectueuse. 	<ul style="list-style-type: none"> • Remplacez-la.
		<ul style="list-style-type: none"> • Le fusible a fondu. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le remplacer.
	<ul style="list-style-type: none"> • La pompe est en panne. 	<ul style="list-style-type: none"> • Remplacez-la. 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Le réservoir est vide. La pompe commence à fonctionner. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aucun contact du capteur de niveau. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le remplacer
	<ul style="list-style-type: none"> • Lors du déversement du liquide dans le réservoir, la pompe démarre. 	<ul style="list-style-type: none"> • Carte électronique défectueuse. • Panne du capteur de niveau. 	<ul style="list-style-type: none"> • Remplacez-la • Le remplacer
	<ul style="list-style-type: none"> • La pompe démarre, mais s'arrête. 	<ul style="list-style-type: none"> • Surpression dans le système. 	<ul style="list-style-type: none"> • Arrêter la machine. Attendre l'arrêt du moteur. Tournez le régulateur de pression complètement ouvert. Démarrez de nouveau la machine.

DYSFONCTIONNEMENTS			
ACTION	PROBLEME	CAUSE POSSIBLE	SOLUTION
<ul style="list-style-type: none"> • Refermer lentement le régulateur de pression pour augmenter la pression. 	<ul style="list-style-type: none"> • La pression augmente de manière irrégulière. 	<ul style="list-style-type: none"> • La pompe est endommagée 	<ul style="list-style-type: none"> • Remplacez-la.
		<ul style="list-style-type: none"> • Le manomètre est endommagé. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le remplacer.
		<ul style="list-style-type: none"> • Le régulateur de pression est endommagé. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le remplacer.
	<ul style="list-style-type: none"> • La pression n'augmente pas suffisamment ou pas du tout. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le régulateur de pression fuit. 	<ul style="list-style-type: none"> • Démontez-le et remplacez les joints.
	<ul style="list-style-type: none"> • Avec le régulateur ouvert, la pression initiale est trop élevée. 	<ul style="list-style-type: none"> • Résistance dans le tuyau de pression en raison d'une fuite dans le tuyau entre le manomètre et la connexion extérieure. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ouvrez la machine et remplacez le tuyau.
		<ul style="list-style-type: none"> • Résistance dans le régulateur. 	<ul style="list-style-type: none"> • Démontez-le, vérifiez-le et réparez-le ou remplacez éventuellement.
		<ul style="list-style-type: none"> • Le régulateur de pression fuit. 	
		<ul style="list-style-type: none"> • Fuite dans le tuyau à l'entrée ou à la sortie du régulateur. 	<ul style="list-style-type: none"> • Remplacez le tuyau si nécessaire.

DYSFONCTIONNEMENTS			
ACTION	PROBLEME	CAUSE POSSIBLE	SOLUTION
<ul style="list-style-type: none"> Pour les moteurs à alimentation basse pression: Tournez le régulateur de pression complètement à gauche. 	<ul style="list-style-type: none"> La pression ne diminue pas suffisamment. 	<ul style="list-style-type: none"> Obstruction dans le régulateur de pression ou dans la soupape. Joint endommagé. 	<ul style="list-style-type: none"> Réparer ou le remplacer Le remplacer.
<ul style="list-style-type: none"> Le traitement est terminé. Le niveau du liquide est inférieur au minimum. 	<ul style="list-style-type: none"> La pompe continue à tourner. 	<ul style="list-style-type: none"> Le capteur de niveau ne fonctionne pas. Contacts du capteur de niveau interrompus. Carte électronique défectueuse. Le capteur de niveau ne fonctionne pas. Contacts interrompus sur le: <ul style="list-style-type: none"> - capteur de niveau. - Carte électronique. 	<ul style="list-style-type: none"> Le remplacer. Les rétablir. Remplacez-la Le remplacer. Les rétablir.
<ul style="list-style-type: none"> Vidange de la machine 	<ul style="list-style-type: none"> La pompe ne fonctionne pas. 	<ul style="list-style-type: none"> Le fusible a fondu. Carte électronique défectueuse. La pompe est en panne. 	<ul style="list-style-type: none"> Le remplacer. La remplacer Remplacez-la.



**Racc. NQ "S" NW
M 8 0° (sans O-
RING)
Normaquik S – 8
M**



**Racc. NQ "S" NW F 8 0°.
Normaquik S – 8 F**



**Racc. NQ "S" NW
Mâle 10 0° (sans
O-RING)
Normaquik S – 10
M**



**Racc. NQ "S" NW
Femelle 10 0°
Normaquik S – 10 F**



**Racc. NQ "V2"
NW M 8 0° (sans
O-RING)
Normaquik V2 – 8
M**



**Racc. NQ "V2" NW
Femelle 8 0°
Normaquik V2 – 8 F**



**Racc. NQ "V2"
NW Femelle 10 0°
Normaquik V2 –
10 F**



**Racc. NQ "V2" Mâle 10
0° N
Normaquik V2 – 10 M**



**Raccord "T"
Ø 6, Ø 8 , Ø 10
Coupling "T"
Ø 6, Ø 8 , Ø 10**

OPERATING MANUAL MT424



**CLEANING EQUIPMENT
FOR INJECTION + INTAKE/EGR/TURBO:
DIESEL/PETROL + DPF regeneration**



Tuyau bleu RETURN
Blue RETURN Hose



Tuyau rouge PRESSURE
Red PRESSURE Hose



Tuyau Universel x 2
2 x Universal Hose



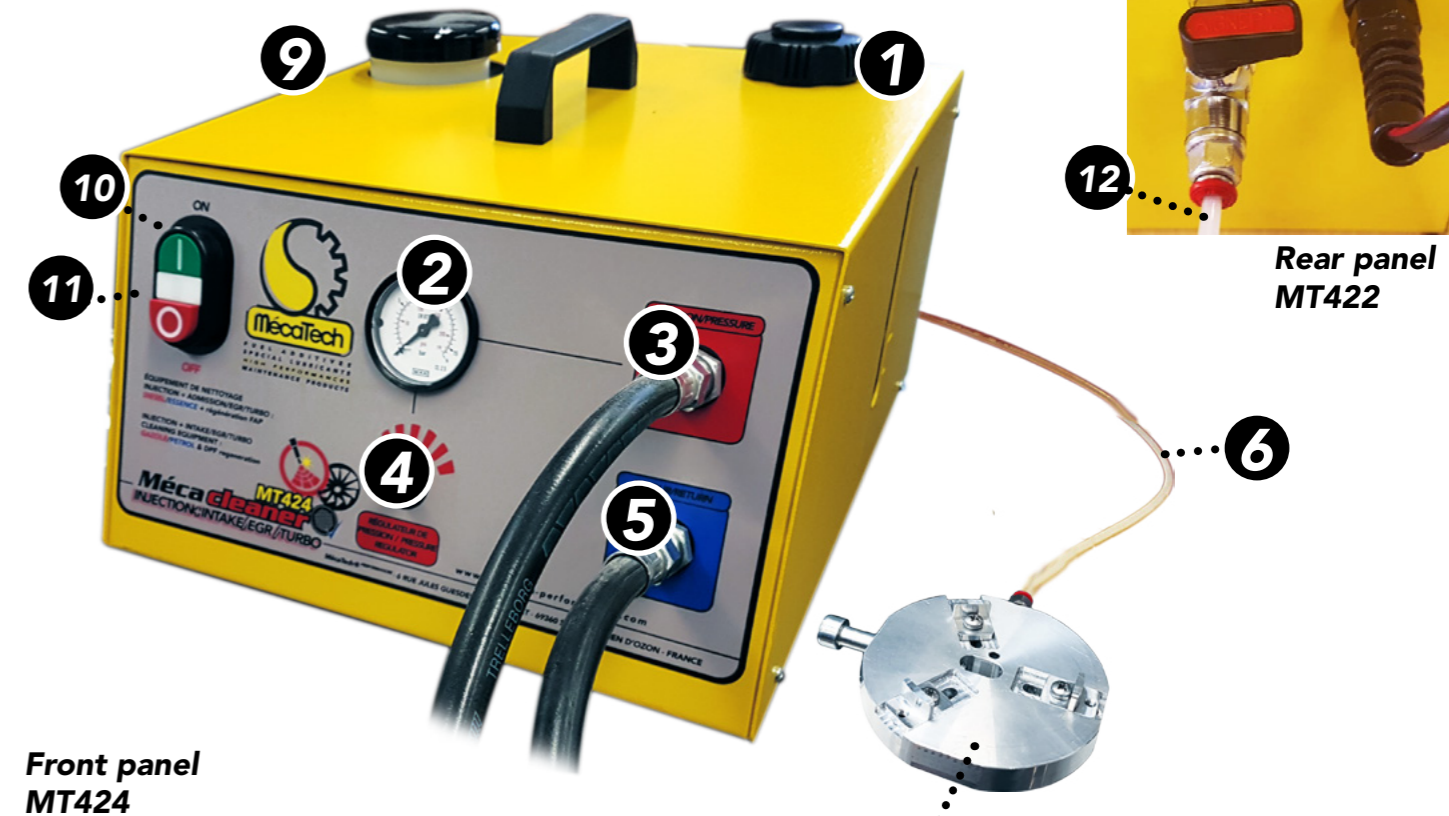
Tuyaux 50 cm (Ø 6 mm - Ø 8 mm Ø 10 mm)
Hoses 50 cm (Ø 6 mm - Ø 8 mm Ø 10 mm)



GUARANTEE :

The **MT424 Meca Cleaner** equipment has been thoroughly tested before shipping. This guarantee covers all manufacturing and material defects for 1 year from the delivery date. It also covers all parts and labour costs. Shipping costs will be extra to the customer. This guarantee is not valid if the **Meca Cleaner equipment** has been tampered with prior to returning it to **MécaTech®** for inspection or when the Instructions for Use have not been followed. Damages due to overloading, improper use, application of unauthorised products, shocks, accidents, use of the machine for other purposes than cleaning and treating are all excluded from the guarantee. The **Meca Cleaner equipment** can be locally repaired following written consent by **MécaTech®**. The consent could be granted only after examination of the problem by **MécaTech®**. In case of complaint, please also send a copy of the purchase invoice. It is also important to indicate the serial number of the apparatus on the invoice.

DESCRIPTION :

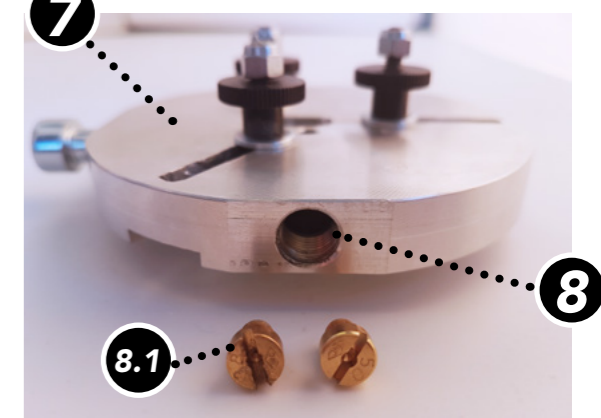


**Front panel
MT424**

**Rear panel
MT422**

Picture caption :

- 1 Screw cap tank: TCD (Diesel) TCE (Petrol) and TCFAP (DPF Regeneration) products
- 2 Pressure Gauge
- 3 Connection **OUTPUT**
- 4 Pressure regulator
- 5 Connection **RETURN**
- 6 Transparent tube
- 7 Spray head
- 8 Atomizer screw head 8.1 Sprinklers : small 38 for engine <2,5L
large 50 for engine >2,5L
- 9 Screw cap for RGE MT551 tank
- 10 **START** button
- 11 **STOP** button
- 12 EGR supply valve



How to replace the sprinkler:

The spray head is supplied with two sprinklers. One is already set in the spraying place (**picture d**), the other is screwed on the upper part of the spray head (**picture a**). To replace one sprinkler by the other, unscrew the wanted sprinkler with a flat screwdriver (**picture b**). Open the spray head with a size 11 wrench to reach the spraying place (**picture c**). Unscrew the sprinkler to be replaced with a flat screwdriver (**picture e**) and exchange the two sprinklers. Reset. Screw the removed sprinkler on the upper part of the spray head in order not to lose it.

PETROL / DIESEL INTAKE and DPF CLEANING USING THE EQUIPMENT TANK

1. Start engine
Stop engine when oil temperature reaches 70°C or normal operating temperature.
2. Dismount pressure and return fuel lines from fuel system and disconnect the electric fuel pump
OR
Dismount pressure and return fuel lines from fuel system and shunt them in order to create a closed loop.

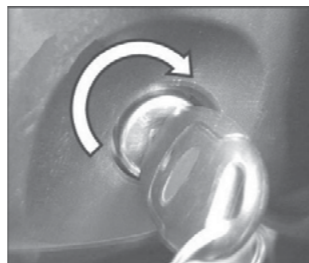


3. Connect universal hoses to fuel system.
4. Connect battery clamps of **MécaCleaner equipment** to battery (of the vehicle).
5. Turn pressure regulator ④ counterclockwise to have no more pressure.
6. Start engine when MT424 **MécaCleaner equipment** has been filled with fuel in the tank (1/2 liter of pure gasoline or diesel depending on the car).
Regulate pressure: see pressure table below.

Essence/Petrol/Benzina	Diesel
Multipoint: 2,8 – 3 bar Monopoint 1 –1,5 bar	Common Rail: Start 3- 3,5 bar Normal 2,5 bar
K-Jetronic 4 –5 bar	Pump injector: start 3 bar, normal 2,5 bar
KE – Jetronic: 5,5 bar	In-line pump: 1 – 2 bar
D – Jetronic: 2 –3 bar Carburettor: 0 – 0,5 bar	Rotary pump: 1 bar Rotary pump with electronical control; 1,5 – 2 bar

- Warm up the engine. Check the connections by starting the engine.
Put the SPECIFIC TREATMENT into the **MécaCleaner equipment** tank.
Refer to the corresponding technical data sheet :
- TCE : MT503 - petrol injection
 - TCD : MT511 - Diesel injection
 - TCFAP : MT558 - Diesel DPF regeneration

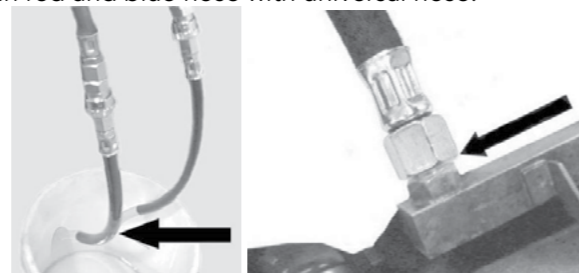


8. 
Start engine and check for correct operation. Block the engine speed at 1500-2000 rev/min. Check the connections.

*During the treatment in progress we recommend to clean the EGR intake thanks to the same MT424 equipment.
Go to part 2) – on the right page : " EGR INTAKE CLEANING USING THE EQUIPMENT TANK 2) "*

9. System stopped alarm "End of time", or "Liquid Level Too Low".
10. Disconnect universal hoses and reconnect original fuel lines
Put the fuel pump back in working order.

11. Drain red and blue hose with universal hose.



12. Push "START" and "STOP" until no more liquid comes out of the green hose.
13. Remove clamps from battery.
14. Start engine and accelerate several times to check reconnected fuel lines.

IMPORTANT : After treatment we strongly recommend to change the engine oil preferably making an engine flush using our Oil Circuit Cleaner NCH MT024.
Provide for the replacement of the oil filter and of engine oil. Add TC1 (MT001 for petrol or MT010 for diesel) or TC3 (MT003 for petrol or MT013 for diesel) in the engine tank to complete the cleaning.

EGR INTAKE CLEANING USING THE EQUIPMENT TANK 2)

ISSUE :
Clogging of the intake circuit (throttle body, inlet valves, intake manifold), of the turbo EGR circuit (EGR valve, exchanger) and the combustion chambers.
Loss of power that can induce the engine to operate in degraded mode.
MécaTech® offers a fast efficient and safe solution for the engine parts, the DPF and the catalyst.
Recommended for the intake circuit cleaning process:

- 1 dose of 600mL MT551
- MT424 equipment

Wear PPE such as gloves and glasses

OPERATING PROCEDURE:

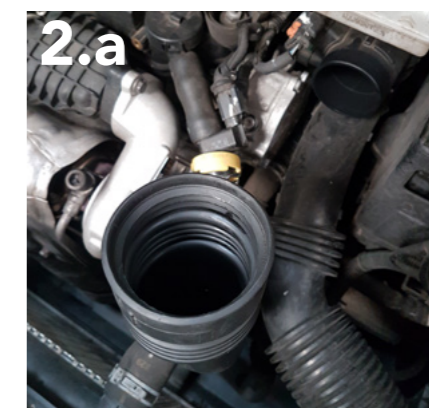
1. Pour 600mL of MT551 in the equipment tank ⑨
Refer to the data sheet for MT551
2. Dismount the air line in the back of the air filter to be closed to the EGR valve. Place the spray head ⑦ at the air line inlet and adapt it if necessary so that the product is injected towards the turbo or the throttle body.
3. Start engine and check for correct operation. Block the engine speed at 2000-2500 rev/min.
4. Open the tank supply valve ⑧
5. Wait for the tank to be empty (about 60 minutes) then stop engine.
6. Start engine and check for correct operation. Block the engine speed at 2000-2500 rev/min.
7. Resettle the air line as it was initially and start engine (if the check engine light illuminates, clear the default with a diagnostic device).

IMPORTANT : After treatment we strongly recommend to change the engine oil preferably making an engine flush using our Oil Circuit Cleaner NCH MT024.
Provide for the replacement of the oil filter and of engine oil. Add TC1 (MT001 for petrol or MT010 for diesel) or TC3 (MT003 for petrol or MT013 for diesel) in the engine tank to complete the cleaning.



Clogged EGR

Cleaned EGR



Spray head clamped on the air filter line inlet



Spray head is well clamped on the air filter line



Closed supply valve of the MT424 equipment- Open it by pulling

CLEANING & MAINTENANCE

Cleaning of the machine

This can be done with non-aggressive and non-abrasive cleaning products.

Fast coupling maintenance

The O-ring in the fast coupling will age due to the influence of the cleaning liquids and mechanical stress by the coupling action.

The machine contains on spare set of O-rings for replacement. O-rings can easily be replaced by unscrewing the two coupling parts.

EN

DETECT FAILURES			
ACTION	FAILURE	POSSIBLE CAUSE	SOLUTION
<ul style="list-style-type: none"> Connect the return hose to the engine. Fill the tank with liquid. Open the pressure regulator completely (turn counter – clockwise). Press the START button. 	<ul style="list-style-type: none"> Pump does not start to run. 	<ul style="list-style-type: none"> Loose contacts at : <ul style="list-style-type: none"> - Floating device - Pump Electronic card is faulty Fuse has melted Pump is faulty 	<ul style="list-style-type: none"> Fix the again. Replace the card Replace the fuse Replace the pump
	<ul style="list-style-type: none"> Tank is empty, pump start to work. 	<ul style="list-style-type: none"> The floating device does not make contact. 	<ul style="list-style-type: none"> Replace the floating device by a new one
	<ul style="list-style-type: none"> When pouring liquid in the tank, the pump starts running. 	<ul style="list-style-type: none"> Electronic card is faulty. Floating device is faulty. 	<ul style="list-style-type: none"> Replace Replace
	<ul style="list-style-type: none"> Engine is running but pump does not generate any pressure. 	<ul style="list-style-type: none"> Overpressure in system. 	<ul style="list-style-type: none"> Press the STOP button. Attend the stop the motor. Turn pressure regulator completely open. Press the START button.

EN

DETECT FAILURES			
ACTION	FAILURE	POSSIBLE CAUSE	SOLUTION
<ul style="list-style-type: none"> Slowly close the pressure regulator to increase the pressure. 	<ul style="list-style-type: none"> The pressure increases irregularly. 	<ul style="list-style-type: none"> Pump is damaged. Pressure gauge is damaged. Regulator is damaged. 	<ul style="list-style-type: none"> Replace the pump. Replace the pressure gauge. Replace the regulator.
	<ul style="list-style-type: none"> The pressure increases insufficiently or not at all. 	<ul style="list-style-type: none"> Regulator leaks Resistance in pressure hose because of a crack in the between pressure gauge and outside pressure connection. Resistance in the regulator. Regulator is damaged. Crack in the hose at regulator inlet or outlet. 	<ul style="list-style-type: none"> Dismount it and replace the seals. Open the machine and replace the hose. Dismount it, check it and eventually repair or replace it. Replace the hose if necessary.
<ul style="list-style-type: none"> For carburettor engines: turn pressure regulator completely counter-clockwise 	<ul style="list-style-type: none"> Pression does not sufficiently drop. 	<ul style="list-style-type: none"> Obstruction in pressure regulator or in valve. Damaged seals. Too high a pressure inside carburettor. 	<ul style="list-style-type: none"> Repair or replace. Replace them. Use carburettor adapter.

DETECT FAILURES			
ACTION	FAILURE	POSSIBLE CAUSE	SOLUTION
<ul style="list-style-type: none"> Treatment is finished liquid level is under minimum. 	<ul style="list-style-type: none"> The pump keeps on working. 	<ul style="list-style-type: none"> Floating device is not working. Loose contacts at Floating device- Electronic card Electronic card is faulty Floating device is not working. Loose contacts at: <ul style="list-style-type: none"> - Floating device - Electronic card 	<ul style="list-style-type: none"> Replace it Fix them again Replace it Replace it Fix them again
<ul style="list-style-type: none"> Emptying the machine 	<ul style="list-style-type: none"> Pump is not working 	<ul style="list-style-type: none"> The fuse has blown. Electronic card is faulty. Pump is faulty 	<ul style="list-style-type: none"> Replace it Replace it Replace it

	<p>Racc. NQ "S" NW M 8 0° (sans O-RING)</p> <p>Normaquik S – 8 M</p>		<p>Racc. NQ "S" NW F 8 0°.</p> <p>Normaquik S – 8 F</p>
	<p>Racc. NQ "S" NW Mâle 10 0° (sans O-RING)</p> <p>Normaquik S – 10 M</p>		<p>Racc. NQ "S" NW Femelle 10 0°</p> <p>Normaquik S – 10 F</p>
	<p>Racc. NQ "V2" NW M 8 0° (sans O-RING)</p> <p>Normaquik V2 – 8 M</p>		<p>Racc. NQ "V2" NW Femelle 8 0°</p> <p>Normaquik V2 – 8 F</p>
	<p>Racc. NQ "V2" NW Femelle 10 0°</p> <p>Normaquik V2 – 10 F</p>		<p>Racc. NQ "V2" Mâle 10 0° N</p> <p>Normaquik V2 – 10 M</p>
	<p>Raccord "T" Ø 6, Ø 8, Ø 10</p> <p>Coupling "T" Ø 6, Ø 8, Ø 10</p>		

ACCESSORIES



Tuyau bleu RETURN
Blue RETURN Hose



Tuyau rouge PRESSURE
Red PRESSURE Hose



Tuyau Universel x 2
2 x Universal Hose



Tuyaux 50 cm (Ø 6 mm - Ø 8 mm Ø 10 mm)
Hoses 50 cm (Ø 6 mm - Ø 8 mm Ø 10 mm)