

US-1394
**Estuche de ajuste del árbol de levas de Audi A3 [1.8/2.0/FTSI]
Camshaft Adjustment Tool T10352C**


Infle su neumático con aire comprimido
Número de OEM: T10352, T10352/1A, T10352/2, T10352/3, T10352/4.
Aplicación: Se utiliza para extraer e instalar una válvula central de 4/3 vías para el ajuste del árbol de levas.
Audi A3 con inyección directa de gas de 4 cilindros, 1,8 litros, 2,0 litros, 4v, motor TFSI con cadena

OEM NO: T10352, T10352/1A, T10352/2, T10352/3, T10352/4
Application: Used for removal and installation of 4/3 way central valve for camshaft adjustment.
Audi A3 with 4 cylinder gas direct injection ,1.8 liter, 2.0 liter ,4v, TFSI engine with chain.

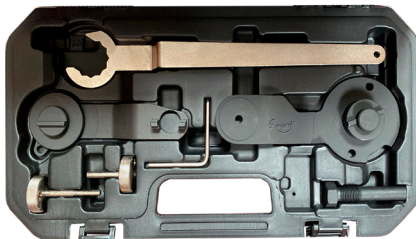
Peso - Weight: 0,50 Kg

US-1395
**Instalador de retenes - Cigüeñal trasero - Grupo VAG
Seal Installer - Rear Crankshaft**


Para el montaje profesional y sin daños de retenes de sellado con rueda generadora de impulsos en la zona del cigüeñal. El posicionamiento exacto de la rueda del generador de impulsos en el cigüeñal es un requisito previo para una señal exacta del transmisor y con un motor en marcha sin fallos.
Sin esta herramienta no es posible un montaje sin daños del retén de sellado.
Esta herramienta combina dos herramientas en una, ya que el posicionamiento de la rueda del generador de impulsos es variable mediante pasador de fijación reemplazable.

For professional and damage-free installation of sealing flanges with pulse generator wheel in the area of the crankshaft. The exact positioning of the pulse generator wheel on the crankshaft is prerequisite for an exact transmitter signal and with that fault-free engine running. Without this tool, a damage-free installation of the sealing flange is no possible. This tool combines two tools in one, since the positioning of the pulse generator wheel is variable by means of replaceable fixing pin.

Aplicación - Application: VW OEM NO.: T10134 y T10017

US-1396
**Estuche calado para grupo VAG [1.2-1.4 TSi/ TFSI]
VAG VW Audi 1.2 1.4 TSi/TFSI Engine Timing Tool Set**


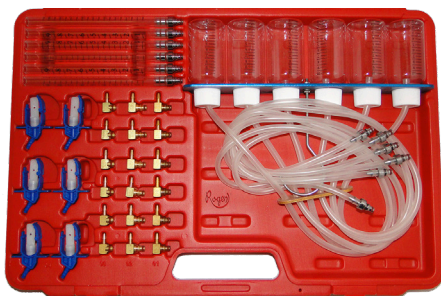
Adecuado para los últimos motores de gasolina con transmisión por correa VAG 1.2/1.4 TSi, incluido el 1.4 TSi ACT. Contiene herramientas esenciales para bloquear el árbol de levas, reemplazar el cigüeñal y reemplazar la correa de distribución. Asegurar el árbol de levas al verificar y ajustar la sincronización de válvulas. Se utiliza para bloquear el árbol de levas en vehículos equipados con motor 1.4 TFSI.

Pasador de sincronización del cigüeñal T10340
Herramienta de ajuste del tensor T10499
Bloqueo del árbol de levas T10494
Pasador de bloqueo del tensor de la correa de transmisión auxiliar T10060A
Herramienta de posicionamiento del árbol de levas T10504
Pasador de sincronización del árbol de levas T10504/1
Pasador de control de sincronización del árbol de levas T10504/2

Peso - Weight: 1,85 Kg

Suitable for the latest VAG 1.2/1.4 TSi belt drive petrol engines including the 1.4 TSi ACT. Contains essential tools for camshaft locking, crankshaft replacement and timing belt replacement. Securing the camshaft when checking and adjusting valve timing. Used for locking camshaft on vehicles equipped with the 1.4 TFSI engine.

Crankshaft Timing Pin T10340 - Tensioner Adjustment Tool T10499 - Camshaft Lock T10494 - Auxiliary Drive Belt Tensioner Locking Pin T10060A - Camshaft Positioning Tool T10504 - Camshaft Timing Pin T10504/1 - Camshaft Timing Check Pin T10504/2

US-372
**Equipo medidor sobrante circuito common rail
Flow meter excess circuit common rail set**


• Peso - Weight: 1,590 Kg

El principio del Common Rail se basa en mantener desde la bomba de gasoil hasta llegar a la cámara de combustión a alta presión, una pérdida de presión en algún punto puede llevar a una pérdida de potencia en el motor e incluso llegar a pararlo.
Cuando se produce una pérdida de presión puede ser debido por la bomba en mal estado o por un inyector el cual no trabaja bien y lo comprobaremos por el sobrante.
Permite medir el sobrante de los inyectores montados en el vehículo con unas probetas y por la diferencia de cantidad podemos diagnosticar visualmente el inyector que no trabaja correctamente.

The common rail principle is based in maintaining from the gasoil pump until the getting to the combustion camera at high pressure, a loss of pressure at any point, can take to a loss of power in the engine and even making it stop.
When a loss of pressure happens it can be due to a pump's poor condition or an injector that doesn't work properly and we will check it our by the leftover.
Allows to measure the leftover of the injectors mounted in the vehicle with a test tube and by the difference of the quantity we can diagnose visually the injection that doesn't work properly.