



SCHEDA TECNICA ADDITIVO MULTIFUNZIONALE CONCENTRATO DIESEL IN FIALA DA 100 ML

Il Gasolio come la benzina venduto presso i distributori devono sottostare a delle normative stringenti che nell'ultimo ventennio hanno modificato drasticamente il carburante.

La miscela utilizza oggi nei motori Diesel, di norma richiede:

- un numero di Cetani che sia >di 51;
- una percentuale >10% di biodiesel;
- **l'assenza di zolfo** (il cui utilizzo è stato vietato a causa dell'elevato tasso inquinante. Lo Zolfo era responsabile, ad esempio, delle 'piogge acide').

La scomparsa dello Zolfo ha sicuramente giovato all'ambiente ma NON ai motori delle vetture.

Lo Zolfo infatti ha un ottimo potere lubrificante, caratteristica che risulta essere oggi quasi del tutto assente all'interno dei nostri carburanti, con conseguenti rilevanti problemi di usura.

Le analisi effettuate hanno evidenziato che il numero di cetano del gasolio ha, generalmente, un valore inferiore a quello stabilito dalla norma.

La camera di combustione di un motore diesel veloce è progettata per bruciare un combustibile con numero di cetano pari a 55.

E' quindi fondamentale additivare il combustibile attualmente in commercio per migliorare le prestazioni di un moderno motore diesel e garantirgli un funzionamento efficiente.

Inoltre gli effetti negativi del carburante sul motore si sono ulteriormente aggravati con l'inserimento del **biodiesel**.

Inizialmente la quantità di biodiesel presente nel carburante era di circa il 3,5% mentre attualmente si è arrivati al 10% con picchi del 15%.

Anche in questo caso, il biodiesel rispetta l'ambiente ma non porta svantaggi al motore delle vetture, soprattutto in considerazione del fatto che i motori sono sempre più evoluti, efficienti ma sensibili e delicati.

Le modifiche alla composizione dei carburanti comportano l'elevata formazione di incombusti e di residui che si posizionano in tutto il sistema di alimentazione della vettura, a partire dagli iniettori.

Il materiale incombusto impedisce la corretta nebulizzazione del carburante e altera i rapporti di combustione causando una resa inferiore del motore e la conseguente perdita di potenza.

PROPRIETA'

Il nuovo additivo multifunzionale concentrato fa parte di una nuova generazione di additivi che migliorano le prestazioni dei motori Diesel.

Incrementando il Numero di Cetano del gasolio aumenta il rendimento endotermico del propulsore.

Migliora le prestazioni in termini di coppia e di potenza disponibile.

Inoltre accade sempre più frequentemente che gli automobilisti viaggino con il serbatoio quasi vuoto, circostanza che incrementa la condensa e velocizza i processi ossidativi.

L'ossidazione porta alla formazione di residui collosi difficili da eliminare.

L'additivo multifunzionale concentrato agisce sui residui collosi (le morchie) eliminandole e garantendo la **pulizia del sistema di alimentazione**.

Questo estremo potere pulente visibile già dal primo utilizzo garantisce un ripristino delle prestazioni di potenza del motore dopo pochissime ore.

Solo evitando che si formino i residui carboniosi il motore manterrà il suo stato da nuovo.

Inoltre l'additivo multifunzione concentrato, eliminando i residui carboniosi, contribuisce a **ridurre la fumosità allo scarico** (si veda: PEUGEOT XUD-9 Nozzle Cocking Test).

Inoltre, **migliorando la combustione** del carburante contribuisce alla riduzione delle emissioni di CO₂ e degli altri inquinanti (NO_x, CO, PM, etc...).

L'additivo multifunzionale concentrato ha una forte **proprietà demulsiva** che impedisce all'acqua formatasi per condensa/umidità o schiuma possa andare in camera di combustione.

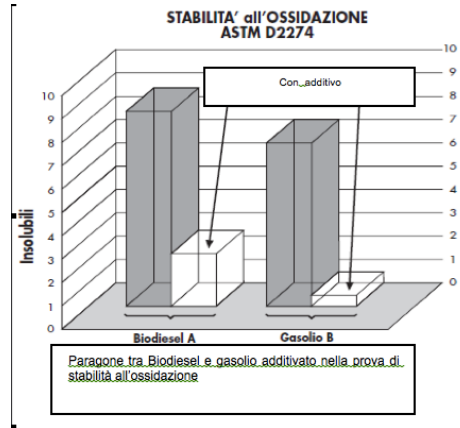
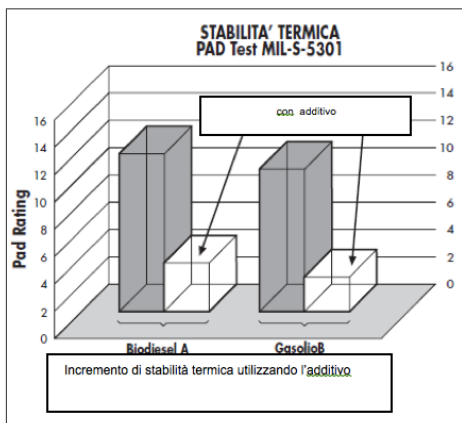
Infine, l'additivo multifunzionale concentrato **aumenta la lubricità**, sostituendo il lavoro svolto dallo Zolfo che è stato eliminato.

APPLICAZIONI

L'additivo multifunzionale concentrato è ideale per tutti i motori diesel in particolare per quelli che presentano sistemi di ricircolo e post trattamento dei gas di scarico.

TEST

Campioni di biodiesel A e gasolio B trattati con additivo multifunzionale concentrato sono stati sottoposti al test accelerato di ossidazione ASTM D 2274 (che evidenzia gli insolubili) mostrando nel diagramma un ottimo comportamento del prodotto.

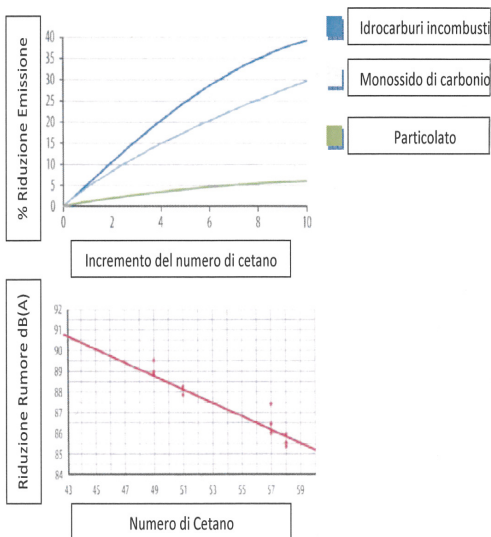


La stabilità termica del gasolio è un indice della resistenza alla formazione di depositi a 150 °C in presenza di aria.

Il PAD test previsto dalla specifica Americana MIL-S-53021 fornisce la misura da 0 a 20 (peggiore) della resistenza termica rilevata con l'impiego dell'additivo.

Altri test:

DURATOR Q Detergency Test
 PEUGEOT XUD-9 Nozzle Cocking Test
 TEST OSSIDAZIONE ASTM D2274
 PAD TEST MIL – 53021



CARATTERISTICHE

Colore Giallo Chiaro Trasparente
 Peso specifico a 15°C Kg/l 0,920

I valori sopra riportati si riferiscono alla normale produzione industriale, sono indicativi e soggetti a possibili variazioni, miglioramenti e non costituiscono specifica.

