

## Spuri üzemanyagadalék a magasnyomású dízelmotorokban

Bármilyen 1600-2050 báros dízel üzemű járműve van, a motor állapotának megőrzésére olyan összetételt garantálunk, ami illeszkedik elsősorban a 2050 báros PDI-TDI motorokhoz, valamint az összes közös nyomócsöves cammoil rail tüzelőolaj ellátású járműhöz.

-Bevezető: Bármilyen 1600-2050 báros dízel üzemű járműve van, a motor állapotának megőrzésére olyan összetételt garantálunk, ami illeszkedik elsősorban a 2050 báros PDI-TDI motorokhoz, valamint az összes közös nyomócsöves cammoil rail tüzelőolaj ellátású járműhöz. Fejlesztések eredményeképpen pótoljuk a tankoláskor hiányzó széria üzemanyagokba nem fellelhető komponenseket, ami nélkül kisebb élettartamú lenne járműve. Kérem vegye figyelembe két tankolás ugyanazon üzemanyagkútnál egy hetes eltéréssel is más vegyi-molekuláris összetételű. Ezeket az eltéréseket ön nem tudja mérni, csak nagyon elégtelen minőség esetén. Lásd: prémium gázolajok!

1., Buborékmentes beszívás: Ez a funkció akkor igen káros, mikor a magas nyomást előállító nyomásellátó henger a porlasztás után befújja az újabb gázolaj mennyiségét. A gyár hirtelenül gyorsan lejátszódó beporkasztás után megpróbálták beérni az elnyújtott idejű befújást. Erre azért van szükség, hogy az adagolóporlasztó pompa-düse elem lassan habosodás és gázképződés nélkül töltődjön fel. Erre szolgál a bütykös tengely speciális kiképzése a rugó ellenében valamit a mágnesszelep precíziós vezérlése. Egy bizonyos gáz és habképződést a rendszer elszállít a résolaj csövön, de túlságosan habosodásra és gázképződésre alkalmas gázolajoknál a tartós jelenlét káros. A Spuri alkotói csökkentik ezeket a buborékképződéseket, ezzel kímélve a porlasztó csúcs valamint a nagynyomású előállító lökötengely igénybevételét. Ne feledjük, ahol nincs gázolaj, csak buborék, ott nincs kenés és nincs hűtés sem. Márpedig a hőt felveszi a gázolaj azt a visszajuttatáskor le kell hűteni mielőtt károsodást okoz.

A gázolajat 70 C°-ra vissza kell hűteni! A rendszer vízű hűtő elfogyasztását szivattyúja csak akkor dolgozik, amikor muszáj, így kímélve a plusz energia elfogyasztását.

-Az ellátó rendszer 7, 5 bár nyomáson dolgozik, ahol is nyomástartó-visszacsapó szelepet és túlnyomás elkerülő technikai megoldások vannak, ahol is szintén jól jön a Spuri különleges kímélő-kopáscsökkentő-tisztántartó tulajdonsága.

2., A forró gázolaj és a fém részek felületi állapotát úgy lehet megőrizni, hogy a kifőzött gázolajból kiváló kodrodált savas anyagokat le kell kötni az úgynevezett szappanképző anyagokkal. A nagyobb káros részt nem engedi szétbomolni. Képzeld el, hogy azért hűtik vissza szinte azonnal a gázolajat a tankba a meleg gázolaj és levegő összhatásaként olyan oxidációs-romlási folyamat indul meg, amely üledékképződéshez vezet. Az 5 mikron nagyságú gázolajszűrő nem véletlenül lett beszerkesztve a rendszerbe a hagyományos 40 mikronú helyett. Az a tény, hogy ez a finomabb szűrő sem tud mindent megszűrni, ezért a cél, hogy a Spuri-val ezt a károsodást a hősokk antioxidánsokkal megakadályozzuk.

3., Robbanási fázis: Ha sok hőt nem a gázolaj és hűtővíz visz el, hanem "hűtőgé!" kipufogóban alkalmazásán keresztül segítjük, akkor az előző pont hatékonyságát fokozzuk. Ez a hengerfej lokális hőmérséklet stabilitását is fokozza! Másodlagosan pedig kíméli a turbó állapotát is, valamint az azt kenő motorolaj megégését is megakadályozza! Az elektronika már készen állna 7-8 fázisú befecskendezésre is, de a motorgyártók még technikailag ezt nem oldották meg. Marad hát a Spuri többfázisú robbanásra készítő hatása. Alapelve, hogy több tücsök molekula égési-gyulladásai jellemzőit szekvenciálisan leválassa, elkülönítse a lehető legszélesebb tartományba. Eredménye az égési folyamat fázisonkénti tökéletes lejátszódása úgy, hogy ezek hőmérséklet és nyomás függvényében egymásba fuzionálnak. A robbanási szinus hullámot illetve annak munkaterét nagyobbítani lehet! Szép eredményeket ért el a Szaki Kft., de úgy tűnik, még mindig lehet fokozni az üzemanyagból kinyerhető mozgási energiát minél kisebb hulladék hő nélkül.

4., Gyakorlati tapasztalatok: Az amúgy is halk, ilyen típusú motor még csendesebb járású lesz. A gázolajszűrőséget a computer érzékeli, mivel a túlhevült gázolaj paramétere más. A stabilizálás eredményeként kevésbé más hangot ad a motor hideg és meleg állapotban. Ezért van a Spuri-ban expanzió-stabilizáló anyag a sűrűség kiegyenlítésére!

-A motor intenzíven nyomatékossá lesz, különösen alulról és felülről kb. 15%-kal. A végsebesség 20-30%-kal nő, közben simább futásjellemzők tapasztalhatók.

-A PDI-TDI motor porlasztó-nyomáselőállító egysége mélyen a forró hengerfejben van. A technikai rögzítés úgy történik, hogy két hőálló speciális gumigyűrű tömítésén keresztül egy oldali karos lefeszítő elemmel csavarozzák le. Mivel aszimmetrikus, ezért több gond származott az egyenetlen kirázó-bemozdító hatása miatt. Az egyenetlenebb üzemmód ezt hivatott megakadályozni a Spuri adalékolással. Nem véletlenül írják elő a porlasztó szivattyú elem tolmérővel való ellenőrzésre, amikor ki- és vissza szerelik a hengerfejbe.

-Új autókánál különösen pozitív hatásokat jeleztek vissza több típusnál. (Pl.: Passat, Peguet 407, Toyota Corolla, Mazda 626, Renault Kango, Mercedes Vito, Volkswagen Sharon! És még számos típusnál.)

-Kiemelten kell kezelni az új autó télen- vagy nyáron szélsőséges bejárású voltát. Az így bejáratott autókánál különösen nagy volt a megelégedettség.

-A dízel autók amúgy is érzékenyek a téli parafinkristályok kiválására, amit a gyártó sűrű szűrővel akar kiküszöbölni. Ezt az üzemanyag kutak téli gázolajra való átállással több helyen sem tudtak megszüntetni. Tényszerűen mondván gázolaj szűrő problémák léptek fel. A motormegállásig pedig egy erőlködő, keverék szegény, kenni nemigen képes, erőtlen, nemnormális üzemmódot eredményez.

5., Tanácsok: Ezek a motortípusok karakterisztikája a 1, 5 szerez Spuri adalékolást szeretik a legjobban. Vagy a sport adalékunk, a Spuri JG-2, 50 literbe normál 1dl-es adalékolással az igazán attraktív hatású. Erre is több száz kilométer teszten van túl a szaki Kft.

-Bizonyára a használók tudják, hogy gyorsítás kezdetekor, vagy visszaváltáskor egy úgynevezett füstpamacstot hagy maga után még az új autó is. A Spuri használatánál az elektronikai-mechanikus levegőtöltő hirtelen körülményváltozást

pozitív hatásként érzük meg a fele, vagy épp észre sem vehető elégtelen égést.

-Az előzőekből ered a koromlerakódás száműzése a kipufogóban. Ez azért is pozitívum, mert a hideg kipufogóban a sok korom szivacsos módon több kondenzvizet több ideig tudna tárolni, elkorrodálva a kipufogó-utánégető rendszert. Ez nagyobb torlónyomást eredményez, ami többlet fogyasztással és egyes motor alkatrészek tönkremenéséhez vezet.

-Külön kiemelik a koszos, nem megfelelő üzemanyag káros voltát a gyártó cégek, és rendre a friss, garanciális tönkremenetelt valóban ez is okozza! Ezért nem árt, ha a hosszabb távú autózásra is gondol, és használja a már több mint egy évtizede bevált Spuri adalékunkat!

-Az, hogy közben ez önnek gazdaságos is, és megtakarít, csupán bónuszként ajánljuk. Köszöni a Szaki Kft., hogy eddig figyelmesen végigolvasta technológiai tájékoztatónkat, és élvezetes, balesetmentes közlekedést kívánunk! Kisújszállás 2007. 02. 12.

Farkas Kálmán

FEJLESZTŐMÉRNÖK