

MAINTAIN ULTRA DIESEL

DESCRIZIONE

I motori Diesel ad iniezione diretta Common Rail sono oramai dominanti rispetto ai motori di precedente concezione, in quanto presentano in assoluto migliori caratteristiche in termini di prestazioni, consumo carburante ed emissione gas nocivi. Inoltre le norme europee, UNI EN590, hanno stabilito che il gasolio deve contenere al massimo 10 ppm di Zolfo e che possa essere additivato fino al 7% in Volume con Biodiesel. L'aggiunta del biodiesel ha favorito lo sviluppo di nuove problematiche, infatti: il Biodiesel risulta meno resistente all'ossidazione, meno volatile, con uno scadente comportamento a freddo. Questi fattori conducono alla formazione di depositi nel sistema di alimentazione con grave danno per il funzionamento dei sofisticati motori Common Rail e riduzione del numero di Cetano. Per questo è nata l'esigenza di studiare una nuova generazione di additivi per gasolio con carattere multifunzionale.

PROPRIETA'

La formulazione del **MAINTAIN ULTRA DIESEL** mira all'ottimale funzionamento dell'impianto di alimentazione dei moderni motori Diesel in tutte le condizioni di esercizio e in tutte le stagioni. L'uso continuativo garantisce:

- Protezione dall'ossidazione anche in presenza di elevate concentrazioni di Biodiesel
- contrasta la tendenza alla formazione di depositi su pompe, iniettori, valvole e camera di combustione;
- previene la formazione di schiuma durante le operazioni di rifornimento
- favorisce la separazione dall'acqua proteggendo dalla ruggine tutto il sistema di alimentazione
- aumenta il numero di Cetano
- protegge dall'usura pompe ed iniettori
- ottimizza la combustione
- migliora il comportamento a freddo del Gasoli

Alcuni Test effettuati con

1) TEST DI RESISTENZA ALL'OSSIDAZIONE

METODO per valutazione OSSIDAZIONE : IP 388 corrispondente a ASTM D 2774

Tale metodologia prevede l'insufflaggio di aria a 95°C per 16 ore valutando idrocarburi insolubili e quelli stabilizzati

Si è utilizzato lo stesso gasolio in due configurazioni, ovvero, additivato e non additivato ottenendo i seguenti risultati

	GASOLIO EN 590	GASOLIO EN 590 + DIESEL MULTIFUNZIONE 0,4%
Insolubili filtrabili	0,47	0,20
Insolubili stabilizzati	0,38	0,70
Insolubili totali	0,85	0,90

2) TEST PULIZIA APPARATO INIETTORI

Il metodo generalmente utilizzato per la prova iniettori è la PEUGEOT XUD 9 in cui si valuta la pulizia dell'apparato iniezione dai depositi carboniosi, valutando il miglioramento della nebulizzazione del gasolio.

3) TEST DI DEMULSIVITA E SCHIUMEGGIAMENTO

Per il "controllo schiuma" vengono riportati i valori relativi all'altezza della schiuma su 425 ml di gasolio con eiezione per 6 secondi a 2.0 bar di N₂ da un tubo di metallo in un cilindro graduato.

L'altezza della schiuma ed il tempo in cui la schiuma sparisce, sono rilevati:

a) per gasolio EN 590;

b) stesso gasolio EN 590 trattato allo 0,4% di DIESEL MULTIFUNZIONE

c) stesso gasolio EN 590 trattato con DIESEL MULTIFUNZIONE e 500 ppm di H₂O.

	GASOLIO EN 590	GASOLIO EN 590 + 0,4% DIESEL MULTIFUNZIONE	GASOLIO EN 590 + 0,4% DIESEL MULTIFUNZIONE + 500ppm di H₂O
Altezza schiuma	110 mm	49 mm	60 mm
Tempo Abbattimento Schiuma	53 s	1 s	7 s

4) TEST DI RIDUZIONE FULIGGINE

Per la prova di riduzione fuliggine è stato adottato un test MERCEDES – BENZ OM 364 A.

Dal test MERCEDES BENZ OM 364 A effettuato si è potuto notare sia una minore produzione di fuliggine, sia un minor consumo di combustibile a parità di potenza erogata.

IMPIEGO

Per trattamento di pulizia profonda (primo trattamento): 250 cc/300 cc per 60/70 l di gasolio circa o pieno.

Per mantenimento: 250 cc/300 cc ogni 2 pieni

CARATTERISTICHE TECNICHE

CARATTERISTICA	UNITA' DI MISURA	VALORE
Peso specifico a 15° C	Kg/l	0,810-0,835
Infiammabilità	°C	65
Aspetto		Liquido
Colore		Marrone

I valori sopra riportati si riferiscono alla normale produzione industriale.