

DRIVER PLUS K15-EVO

Additivo gasolio ultra concentrato rinforzato con potenti e avanzati componenti protettivi e detergenti con efficace azione antibatterica. Idoneo anche per gasoli pesanti, da marina, con percentuali di Bio-Diesel molto elevate anche superiore a B20; indicato anche per LSD (Low Sulphur Diesel) e ULSD (Ultra Low Sulphur Diesel); idoneo per carburanti alternativi come oli e grassi vegetali e animali

APPLICAZIONI

DRIVER PLUS K15-EVO è indicato per il trattamento del gasolio autotrazione per tutti i motori diesel, in special modo Common Rail, che equipaggiano qualsiasi tipo di autovetture, veicoli industriali, trattori, mezzi rotabili, imbarcazioni, natanti, gruppi elettrogeni.

UTILIZZO

In percentuali variabili e sempre maggiori, sul mercato si è in presenza di Bio-Diesel miscelato all'interno del gasolio. La presenza di Bio-Diesel facilita la proliferazione di colonie batteriche, soprattutto in estate quando le temperature sono più miti. I sintomi indicanti, un veicolo e un serbatoio di riempimento infetti da micro organismi, sono essenzialmente due:

- 1) Per il veicolo: si rende necessario cambiare il filtro gasolio frequentemente per ripristinare le prestazioni condizionate da continue perdite di potenza dovute a materiale gelatinoso nel filtro.
- 2) Per serbatoio (del veicolo o cisterna): aumento della corrosione e dei fanghi all'interno del serbatoio soprattutto dopo periodi di rimessaggio.

Il rimedio consiste nell'aggiungere **DRIVER PLUS K15-EVO** (1:1000) ad ogni rifornimento per almeno un periodo pari a cinque pieni di carburante. Passare poi ad utilizzare DRIVER PLUS K15-EVO (1:1500) continuativamente fino alla stabilizzazione completa del fenomeno.

DRIVER PLUS K15-EVO è vincente se utilizzato preventivamente o in casi gravi ma ancora rimediabili. Viceversa in casi molto gravi laddove le colonie batteriche e le alghe hanno proliferato intaccando le pareti dei componenti, l'unico modo per debellare l'inquinamento da micro-organismi è la rimozione meccanica con l'ausilio di appositi detergenti (questo capita soprattutto nei serbatoi o nella cisterna). Consigliato per i motori Common Rail dove i fori degli iniettori, per le loro dimensioni estremamente ridotte, si intasano più velocemente in caso di gasolio sporco, rispetto a quelli dei sistemi di alimentazione di vecchia generazione.

VANTAGGI

- Contrasta eccellentemente la formazione di colonie batteriche, alghe e microorganismi che tendono a formarsi in presenza di acqua di condensa. La formazione di micro-organismi è favorita soprattutto a temperature miti ed in modo particolare in presenza di gasolio con elevate percentuali di Bio-diesel. Efficacissimo per gasoli con percentuali di Bio-Diesel anche maggiori del 20% (B20).
- Per Diesel, Bio-Diesel (B20) e (B>20), gasolio pesante e olio combustibile.
- Rimuove incrostazioni da micro-organismi dalle pareti dei serbatoi e cisterne, pulisce i filtri gasolio ed elimina sedimenti e depositi carboniosi da tutto il sistema di alimentazione, iniettori, valvole e camera di combustione (Clean up).
- Contribuisce a mantenere puliti dalle incrostazioni gli iniettori riducendone l'erosione e prevenendo il deterioramento della polverizzazione e quindi della combustione. Riduce i consumi dal 4 al 7%.
- Garantisce una efficace azione lubrificante e protettiva su pompa d'iniezione e iniettori e sui vari organi del sistema d'alimentazione, con tutte le tipologie di gasolio anche a basso tenore di zolfo (Diesel **LSD** Low Sulphur Diesel max 500 ppm o 0,05%) e in particolare con **ULSD** (Ultra Low Sulphur Diesel max 15 ppm o 0,0015%).
- Minimizza la fumosità.
- Idoneo in inverno poiché riduce P.P. e C.F.P.P. e in estate con forte azione antibatterica.
- Compatibile con tutti i sistemi di post trattamento dei gas esausti.

DRIVER PLUS K15-EVO**CARATTERISTICHE TECNICHE INDICATIVE**

CARATTERISTICA	UNITA' DI MISURA	VALORE	METODO
Colore	-	Chiaro	-
Densità a 15°C	Kg/dm ³ (Kg/l)	0,875	DIN 51757
Punto di infiammabilità	°C	>120	ISO 2719 – ASTM D 93
Punto di scorrimento	°C	-42°C	ISO 3016 – ASTM D 97
Punto di scorrimento (1:1500)*	°C	Riduzione di 15 – 18°C	ISO 3016 – ASTM D 97
C.F.P.P (dose 1:1500)*	°C	Riduzione di 9 - 13°C	UNI EN 116

*valori variabili in base alla qualità del gasolio.

APPROFONDIMENTO TECNICO

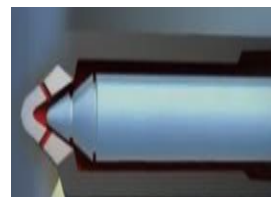
Il cattivo funzionamento degli iniettori è spesso dovuto alla formazione di depositi che ostruiscono completamente o parzialmente i fori di iniezione, causando una combustione non perfetta. In presenza di acqua e di gasolio con percentuali di Bio-Diesel elevatissime >B7, B20 e >B20, questo fenomeno è ancor più accentuato poiché i depositi e le incrostazioni di natura idrocarburica e batterica tendono ad intaccare anche il corpo interno dell'iniettore pregiudicandone il funzionamento, causando contropressioni eccessive da otturazione, fenomeno molto sensibile per i sistemi common rail ed iniettore pompa, con conseguente malfunzionamento di tutto il sistema di alimentazione, a partire dalla pompa del gasolio e dall' intasamento repentino del filtro carburante.

Immagine tecniche dei depositi idrocarburici e batterici sull'iniettore:



Depositi dovuti ad un inquinamento massiccio del carburante.

I depositi che hanno invaso anche il corpo iniettore ne pregiudicano la scorrevolezza ed il funzionamento.



DRIVER PLUS K15-EVO rimuove i depositi sia all'esterno dell'iniettore che all'interno. L'azione di pulizia insieme alla spiccata proprietà di lubrificazione dona nuovamente la scorrevolezza al corpo interno ripristinandone il corretto funzionamento.

DRIVER PLUS K15-EVO possiede una eccellente LIPO – IDRO SOLUBILITA' ed una potentissima azione di pulizia e detergenza, che permette di sciogliere, emulsionare e veicolare nel carburante sia l'umidità di condensa presente nel serbatoio, che i depositi grassi ed oleosi oltre che le colonie batteriche. Se si rende necessaria una azione d'urto con **DRIVER PLUS K15-EVO** è inevitabile considerare la sostituzione frequente del filtro carburante, fino alla stabilizzazione del fenomeno.

Se si utilizza esclusivamente **gasolio ULSD** si consiglia di trattare periodicamente con **DRIVER PLUS K15-EVO**, per ridurre l'arretramento delle valvole dovuta alla mancanza di lubrificazione.

NOTA IMPORTANTE: nelle percentuali di utilizzo consigliate non si alterano le proprietà del gasolio; l'additivo se utilizzato come descritto contribuisce a migliorare le caratteristiche del gasolio sempre restando all'interno dei limiti e rispettando la norma UNI EN 590. E' altresì vero che se il prodotto viene utilizzato in gasoli che già in partenza si discostano molto e in negativo dalle proprietà dettate dalla UNI EN 590, l'additivo può contribuire a migliorarne le caratteristiche ma senza garanzie di risultato.

DRIVER PLUS K15-EVO

DURATA DELLA PROTEZIONE ANTIBATTERICA

Le seguenti indicazioni sono fondamentali per impianti di emergenza come gruppi elettrogeni, di cogenerazione e micro-cogenerazione di ospedali, ASL, Alberghi dove il carburante rimane per molto tempo inutilizzato e stoccato in cisterna.

La durata della protezione antibatterica è influenzata dai seguenti fattori:

- Tipologia di carburante.
- Condizioni di stoccaggio della cisterna (condizioni ambientali, temperatura esterna).
- Capienza della cisterna.

Per temperatura ambiente di stoccaggio cisterna inferiore ai 18°C medi annui

Per gasoli con standard europeo da autotrazione/riscaldamento/marina la durata varia da 6 mesi ad 12 mesi.

Per cisterne con capienza **superiore** ai 1000 lt si consiglia il rabbocco nella dose 1:1000 ogni 6 mesi.

Per cisterne con capienza **inferiore** ai 1000 lt si consiglia il rabbocco nella dose 1:1000 ogni 12 mesi.

Per carburanti alternativi con percentuali di biodiesel superiori a B20 (da B20 a B100) e per oli e grassi vegetali e animali la durata varia da 4 mesi ad 8 mesi.

Per cisterne con capienza **superiore** ai 1000 lt si consiglia il rabbocco nella dose 1:1000 ogni 4 mesi.

Per cisterne con capienza **inferiore** ai 1000 lt si consiglia il rabbocco nella dose 1:1000 ogni 8 mesi.

Per temperatura ambiente di stoccaggio cisterna superiore ai 18°C medi annui si consiglia una maggiore frequenza nei rabbocchi.

Per cisterne con capienza **superiore** ai 1000 lt si consiglia il rabbocco nella dose 1:1000 ogni 5 mesi.

Per cisterne con capienza **inferiore** ai 1000 lt si consiglia il rabbocco nella dose 1:1000 ogni 10 mesi.

Per carburanti alternativi con percentuali di biodiesel superiori a B20 (da B20 a B100) e per oli e grassi vegetali e animali la durata varia da 4 mesi ad 8 mesi.

Per cisterne con capienza **superiore** ai 1000 lt si consiglia il rabbocco nella dose 1:1000 ogni 3 mesi.

Per cisterne con capienza **inferiore** ai 1000 lt si consiglia il rabbocco nella dose 1:1000 ogni 6 mesi.

La scheda di sicurezza è disponibile su richiesta.