



DYFUZOR
Z APLIKATOREM
DOCISKANY JEST
DO KOLEKTORA
SSĄCEGO WY-
ŁĄCZNIE CIŚNIE-
NIEM ATMOSFE-
RYCZNYM



„czyszczenie układu dolotowego” w urządzeniu Jet Clean Tronic. Cały proces trwa 90-120 minut i przy prawidłowym wyregulowaniu wydatku płynu wymaga zużycia około jednego litra preparatu Diesel Air Intake Cleaner. Podczas czyszczenia silnik może pracować „twardo”, a jeśli jego praca stanie się zbyt głośna, należy zmniejszyć dawkowanie płynu.

Po skończeniu zapasu preparatu pozostawia się pracujący silnik z założonym dyfuzorem jeszcze na 5 minut, potem go wyłącza, przytrzymując dyfuzor. Podczas czyszczenia i bezpośrednio po jego zakończeniu nie wolno zwiększać prędkości obrotowej silnika. Ze względu na dużą ilość zanieczyszczeń przedostających się do miski olejowej bezwzględnie należy wyczyścić układ smarowania środkiem Engine Flush Pro Line nr art. 2427. Po wlewniu tego preparatu do starego oleju ponownie przytyka się dyfuzor i uruchamia silnik na 10 minut, a później wymienia się olej i zakłada zdemonstrowane elementy układu dolotowego. Czyszczenie układu

smarowania i wymianę oleju należy przeprowadzić bezpośrednio po oczyszczeniu układu dolotowego, gdyż przerwa dłuższa niż kilkadziesiąt minut grozi „zalepieniem” zanieczyszczeniami zaworów i pierścieni tłokowych.

Większość zanieczyszczeń usuniętych z kolektora dolotowego przepalana jest w cylindrach dopiero podczas jazdy próbnej, przeprowadzonej ściśle według poniższych wskazówek.

Po uruchomieniu silnika pozostawiamy go na 5 minut na biegu jałowym, a następnie wolno ruszamy, pokonując pierwsze 500 metrów bez wciskania pedału przyspieszania. Następne 2 kilometry pokonujemy na drugim biegu z prędkością obrotową nieprzekraczającą 2 tys. obrotów na minutę, kolejny kilometr na trzecim biegu przy 2,5-3 tys. obrotów na minutę. Przez dalsze 3 kilometry na przemian przyspieszamy do około 3 tys. obrotów i zwalniamy do około 1,5 tys. obrotów. Po przejechaniu około 7 kilometrów silnik jest gotowy do normalnej eksploatacji.

Turbosprężarki i filtry DPF

Większość współcześnie produkowanych samochodów z silnikami wysokoprężnymi wyposażona jest w turbosprężarkę VNT o zmiennej geometrii topatek i filtr cząstek stałych. W trakcie eksploatacji pojazdu, zwłaszcza w warunkach miejskich, zapieka się kierownica mechanizmu VNT regulująca przepływ gazów, a w filtrze DPF przedwcześnie gromadzi się niedopалony nadmiar sadzy. Do niedawna jedynym sposobem oczyszczenia turbosprężarki był jej demontaż, obecnie do tego celu może być użyte wspomniane już urządzenie Jet Clean Tronic firmy Liqui Moly wraz płynem Turbo Var.

Złączkę zestawu czyszczącego z mikserem podłącza się jedną stroną do łącznika kolektora dolotowego z zaworem EGR lub bezpośrednio do kolektora dolotowego, a jeżeli nie ma innej możliwości, to bezpośrednio do zaworu EGR, który musi być w pełni otwarty podczas czyszczenia. W zależności od zastosowanego systemu zawór EGR można otworzyć poprzez podpięcie przewodu podciśnieniowego, a w systemach elektrycznych – za pomocą dwóch dodatkowych przewodów przyłączonych do akumulatora.

Drugą stroną złączki łączy się z urządzeniem Jet Clean Tronic i sprężarką powietrza. Ciśnienie płynu w urządzeniu powinno być wyregulowane na około 1 bar, a ciśnienie powietrza – na ok. 6 barów.

Proces czyszczenia rozpoczyna się od uruchomienia silnika samochodu. Następnie (nigdy wcześniej!) można włączyć dozowanie płynu i jeżeli złączka jest podłączona bezpośrednio do zaworu EGR – wymusić jego otwarcie.

Do prawidłowego wyczyszczenia filtra DPF i mechanizmu VNT potrzeba około 1 litra płynu Turbo Var Liqui Moly nr artykułu 5187, przy 10-20 minutach pracy silnika. Po około 5 minutach czyszczenia zaleca się zwiększyć prędkość obrotową z obrotów biegu jałowego do około 2500 obr./min (lecz nigdy więcej!).

Po zużyciu płynu wyłącza się silnik i mocuje wszystkie wcześniej zdemonstrowane elementy. Bezpośrednio potem (przerwa nie dłuższa niż kilka minut) nieodzowna jest jazda próbna na dystansie około 10 km w celu wypalenia usuniętych osadów.

FOT. LIQUI MOLY

NOVOL

Szukasz szybkiego lakieru?

Nowy bezbarwny lakier Spectral 545 VHS jest idealny do zastosowań w warunkach, kiedy wymagany jest krótki czas schnięcia. Dzięki specjalnie dobranej technologii, lakier wysycha i utwardza się dwa razy szybciej od zwykłych lakierów. Twardość użytkową osiąga już po dwudziestu minutach wygrzewania w 60°C. Świetnie nadaje się do pracy w niskich temperaturach, do szybkich wymalowań elementów karoserii oraz napraw typu smart repair.

Dzięki dużej zawartości części stałych (żywica >60%, technologia VHS) jest bardzo wydajny, a nakładanie na 1.5 warstwy skraca czas aplikacji, dając w bardzo krótkim czasie powłokę o doskonałym połysku i wygładzie.

Lakier Spectral 545 VHS miesza się w proporcji 3+1+0.6 z utwardzaczem H 6145 oraz ze specjalnym aktywatorem SOLV 845 AKTYWATOR. Te trzy składniki stanowią komplet i nie można ich zamieniać na inne.

