

Инструкция по применению

Сольвент предназначен для очистки форсунок, топливной рейки и регулятора в системах центрального и распределенного впрыска топлива бензиновых двигателей. Положительным эффектом применения данного сольвента является также частичная очистка (в основном от мягких отложений) впускных клапанов, камеры сгорания, катализатора и датчика концентрации кислорода.

Меры предосторожности

Для уменьшения риска пожара и получения травм техническим персоналом необходимо соблюдать следующие условия:

- Перед работой необходимо внимательно изучить инструкцию по применению.
- При работе с сольвентом необходимо использовать защитные очки.
- Все работы по приготовлению рабочего раствора должны проводиться в хорошо вентилируемом помещении.
- Окрашенные поверхности автомобиля должны быть защищены от случайного попадания очищающего сольвента.
- Не допускается размещать рядом с сольвентом источники открытого пламени или искры. В рабочем помещении должен обязательно находиться огнетушитель.

Процедура приготовления рабочего раствора

1. Сольвент является высококонцентрированной жидкостью и поставляется на рынок в прозрачных пластиковых флаконах объемом 240 миллилитров. Необходимый для очистки раствор получается при разведении одной объемной части базового сольвента четырьмя объемными частями бензина (например, на 100 мл. сольвента необходимо 400 мл. бензина). Используемый бензин должен иметь октановое число не ниже 92 по исследовательскому методу и не содержать воды и других примесей, т.е. должен использоваться нормальный товарный бензин.

2. Количество необходимого для прочистки раствора определяется объемом двигателя. Для двигателей с рабочим объемом до 1500 см³ требуется 60 мл. сольвента и 240 мл. бензина. Для двигателей с рабочим объемом 1500 – 2000 см³ требуется 80 – 100 мл. сольвента и 320 – 400 мл. бензина. Для двигателей с рабочим объемом 2000 - 3000 см³ требуется 100 - 150 мл. сольвента и 400 - 600 мл. бензина.

4. Приготовленный раствор должен быть использован немедленно. Срок хранения раствора не должен превышать 24 часов, так как его эффективность снижается.

5. Хранение сольвента необходимо осуществлять при температуре не ниже 0 градусов Цельсия и не выше плюс 40 градусов Цельсия. Не допускается хранить сольвент вблизи нагревателей различного типа, а также под прямыми солнечными лучами.

6. Хранение сольвента при отрицательных температурах может приводить к образованию видимого осадка. Для устранения данного явления необходимо погрузить флакон в горячую (примерно 40 – 50 градусов Цельсия) воду на 10 - 20 минут, и периодически встряхивать его. После растворения осадка сольвент можно разводить бензином. Эффективность приготовленного раствора при этом незначительно снижается.

ВНИМАНИЕ!

Если процедура прочистки происходит на автомобиле с каталитическим нейтрализатором, необходимо в процессе очистки контролировать его температуру. Если двигатель данного автомобиля работает с пропусками воспламенения смеси (наиболее вероятной причиной этого является загрязнение форсунок или неисправности в системе зажигания), часть несгоревшего сольвента окисляется непосредственно в нейтрализаторе. Это приводит к чрезмерному росту его температуры, что можно обнаружить по красноватому свечению корпуса нейтрализатора. Продолжительная работа в таком режиме может привести к разрушению нейтрализатора. Данная проблема возникает вне зависимости от типа используемого сольвента и его производителя. Во избежание данного явления очистку таких двигателей рекомендуется проводить в несколько этапов, постоянно контролируя температуру нейтрализатора и периодически прерывать процесс на 5 – 10 минут для его остывания. В большинстве случаев, если причиной пропусков является закоксовывание форсунок, уже через 5 – 7 минут после начала очистки работа двигателя нормализуется и вероятность повышения температуры нейтрализатора резко уменьшается.

В процессе очистки топливной системы происходит также частичная очистка клапанов, камеры сгорания, а также каталитического нейтрализатора и кислородного датчика. Однако возможна ситуация, когда автомобиль имеет частично оплавленный и закупоренный нейтрализатор наряду с большим количеством отложений и нагара на клапанах и в камерах сгорания. В этом случае во время процесса очистки происходит интенсивное смывание отложений и осаждение их на сотах нейтрализатора, так как их пропускная способность ограничена. В результате в процессе очистки возможно окончательное закупоривание нейтрализатора со всеми вытекающими последствиями. В таких случаях рекомендуется производить предварительную диагностику состояния нейтрализатора и только после этого принимать решение о целесообразности проведения очистки.