

Powersports

Karta produktu

Opis

Bezwodny płyn chłodniczy przeznaczony do motocykli wyścigowych, używanych w terenie, oraz MX.

Stosowanie

Do użytku we wszystkich motocyklach wyścigowych, używanych w terenie, oraz MX, których silniki wykonane są głównie ze stopów aluminium, stali i miedzi.

Charakterystyka

Postać: syntetyczny płyn o niskiej lepkości

Temperatura wrzenia: powyżej 180°C

Temperatura krzepnięcia: poniżej -40°C

Kolor: przezroczysty

Zapach: niemal bezwonny

Smak: lekko słodkawy, nietoksyczny jednak nie nadaje się do spożycia

Dożywność trwałość

Bezwodne płyny chłodnicze Evans mają żywotność przekraczającą 20 lat, lub 1,6 miliona km bez konieczności wymiany.

Normy ASTM i ISO

Evans, wspólnie z komisją ASTM D15.22 stworzył grupę norm dla bezwodnych płynów chłodniczych. Wszystkie bezwodne płyny chłodnicze Evans są produkowane zgodnie z odpowiednimi normami ISO.

Dostępne opakowania

2, 5, 25, 205 oraz 1000l

Zdrowie i bezpieczeństwo

Toksyczność: nietoksyczny

Środowisko: biodegralny

Łatwopalność: nie sklasyfikowany jako łatwopalny

Transport: sklasyfikowany jako towar bezpieczny

Więcej informacji w karcie charakterystyki Evans SDS PS180-SDS

Więcej szczegółów dotyczących produktu Power Sports 180°C na stronie www.evanscoolants.pl



Korzyści w porównaniu do płynów zawierających wodę.

Eliminuje przegrzewanie

Bezwodne płyny chłodnicze Evans mają temperaturę wrzenia powyżej 180°C i nie tworzy pary, tym samym eliminując przegrzewanie.

Redukuje ciśnienie

Bezwodne płyny chłodnicze Evans wytwarzają bardzo niskie ciśnienie, redukując tym samym obciążenie silnika, przewodów i układu chłodzenia.

Chroni przed korozją

Woda wspomaga utlenianie i elektrolizę, co prowadzi do korozji – bezwodne płyny chłodnicze Evans nie zawierają tlenu oraz praktycznie nie są przewodnikami, więc chronią przed korozją.

Zwiększa moc

Bezwodne płyny chłodnicze Evans eliminują zjawisko zbyt wczesnego zapłonu i detonacji spowodowanymi przegrzewaniem – tym samym zwiększają efektywność spalania i co zapewnia więcej mocy.

Zatrzymuje erozję

Bezwodne płyny chłodnicze Evans zatrzymują kawitację i eliminują erozję pompy wody.

Ochrona przed zamarzaniem

Temperatura krzepnięcia bezwodnych płynów chłodniczych Evans to poniżej -40°C

Nietoksyczny

Bezwodne płyny chłodnicze Evans nie są toksyczne. Typowe płyny chłodnicze są toksyczne.

Partnerstwo techniczne

Honda Racing

Proces wymiany płynu: z płynu zawierającego wodę na bezwodny płyn chłodniczy Evans.

Głównym celem zmiany płynu chłodniczego na bezwodny płyn Evans jest wyeliminowanie wszystkich kłopotów związanych z wodą, jednocześnie zwiększając niezawodność i żywotność silnika. W szczególności poprzez zapobieganie przegrzewaniu, korozji, erozji, hermetyzacji, i przedwczesnej detonacji.

Proces wymiany płynu zawierającego wodę na bezwodny płyn Evans, przeprowadzony zgodnie z naszymi wskazaniem, jest bardzo prosty, i może zostać wykonany przez każdego, kto ma ogólne pojęcie o mechanice. Czas potrzebny do przeprowadzenia konwersji zależy od wielu czynników takich jak doświadczenie, rodzaj silnika, dostępne narzędzia – ogólnie można przyjąć, że profesjonalny mechanik potrzebuje 2h, a amator 3h. Po pewnym czasie, wraz ze zdobyciem doświadczenia, czas ten ulega skróceniu – technicy firmy Evans poświęcają średnio 90 minut na proces, czasami mniej. Polecamy skorzystanie z usług autoryzowanych przez Evans warsztatów zwłaszcza w przypadku dużych silników Diesla w samochodach ciężarowych, agregatach prądotwórczych, itp.

Jeśli układ chłodzenia silnika jest wypełniony płynem zawierającym wodę, wtedy należy przeprowadzić dwustopniową operację wymiany, opisaną w punktach 1 – 24. Jeśli układ nie zawiera żadnego płynu, należy po prostu wlać bezwodny płyn Evans upewniając się, że układ jest odpowietrzony (punkty 22 – 24).

Evans Prep Fluid został opracowany w celu higroskopijnego wchłonięcia jakiegokolwiek płynu zawierającego wodę, który został w układzie chłodzenia po jego opróżnieniu. Ponieważ z powodu działania siły grawitacji, z niektórych elementów silnika płyn nie jest w stanie wypłynąć poprzez korek zlewowy, a rozłączanie każdego przewodu, łączenia, itp. w celu jego usunięcia jest pracochłonne, najlepszym rozwiązaniem jest użycie płynu, które wchłonie nieporządane ciecze. Prep Fluid nie jest opracowany w celu chemicznego wyczyszczenia silnika i usunięcia rdzy czy kamienia, ale podczas jego pracy wszystkie luźne zanieczyszczenia zostaną usunięte.

Jeśli macie Państwo jakiegokolwiek pytania przed wymianą, lub w jej trakcie, prosimy o kontakt.

1. Nie przeprowadzaj procesu wymiany na gorącym silniku, zadбай o odzież ochronną, a zanim rozpoczniesz proces – dokładnie przeczytaj niniejszą instrukcję.
2. Zawsze jeśli to możliwe, najpierw sprawdź dokładną pojemność układu chłodzenia, abyś był pewien że masz odpowiednią ilość Prep Fluid oraz płynu Evans. Jeśli jest to niemożliwe – spuść stary płyn, zmierz jego objętość, dodaj 10% (płyn który pozostał w układzie), i zakup taką ilość produktów Evans.
3. Zlokalizuj korek spustowy cieczy chłodzącej, i sprawdź czy jesteś w stanie go odkręcić, nie jest zabezpieczony, itd. Jeśli występuje z nim problem, nie będziesz w stanie wymienić płynu.
4. Rozgrzej silnik do temperatury roboczej, a tam gdzie to możliwe (samochody klasyczne) włącz wszystkie możliwe obiegi płynu.
5. Gdy silnik będzie miał odpowiednią temperaturę, a płyn ciśnienie, obejrzyj dokładnie cały układ chłodzenia, w celu wykrycia wszelkich ewentualnych wycieków lub zużytych komponentów.
6. Jeśli zauważysz jakiegokolwiek usterki – usuń je niezwłocznie, tak aby być pewnym, że nowy płyn Evans nie będzie wyciekał z układu. Uwaga: płyn Evans wytwarza bardzo niskie ciśnienie w przewodach, króćcach, itp. ale jeśli zauważyłeś jakikolwiek niewielki wyciek, lub zapoczenie, lepiej jest wymienić uszkodzony element przed wymianą.
7. Wyłącz silnik, i pozwól aby płyn się schłodził.
8. Ostrożnie odkręć korek wlewowy.
9. Umieść odpowiedni zbiornik pod korkiem lub zaworem spustowym cieczy chłodzącej.
10. Odkręć korek lub zawór i pozwól, aby cały płyn wypłynął z układu. To może potrwać kilka minut.
11. Po usunięciu z układu większości płynu zawierającego wodę warto zdjęć jakikolwiek przewód znajdujący się najwyżej w układzie chłodzenia i wprowadzić do niego pod niedużym ciśnieniem skompresowane powietrze. Nie jest to niezbędne, gdyż Prep Fluid wchłonie i tak wszelkie pozostałości płynu zawierającego wodę, jakkolwiek, jeśli uda się usunąć 90 – 98% płynu zawierającego wodę, to Prep Fluid będzie zdolny do ponownego użytku.
12. Gdy cały płyn zawierający wodę został usunięty z układu, zmierz jego objętość, a następnie pozbadź się go w sposób zgodny z prawem, dbając o środowisko.
13. Jak wspomniano w punkcie 6, teraz nadszedł czas na naprawę wszelkich zauważonych uszkodzeń.
14. Zamknij korek spustowy, podłącz odłączony wcześniej przewód (jeśli używałeś skompresowanego powietrza do pozbycia się płynu).
15. Wlej do układu chłodzenia odpowiednią ilość Prep Fluid. W niektórych przypadkach możliwe jest użycie mniejszej ilości Prep Fluid, niż pojemność układu, niemniej jednak rekomendujemy użycie normalnej ilości.
16. Pozostaw korek wlewowy do chłodnicy lub zbiorniczka wyrównawczego odkręcony, co pozwoli na odpowietrzenie się układu.
17. Rozgrzej silnik do temperatury roboczej.
18. Wraz ze wzrostem temperatury silnika i płynu chłodniczego, płyn będzie się rozszerzał. W związku z odpowietrzaniem się układu, część cieczy może zostać wyrzucona przez korek. Dlatego tak ważne jest użycie dokładnie takiej ilości płynu Prep Fluid (lub płynu Evans), jaka jest wymagana – co zmniejszy ryzyko wyrzucenia płynu np. na rozgrzany układ wydechowy (kolektor). Zarówno płyny zawierające wodę, jak i płyn Evans w krytycznych warunkach (np. rozgrzany do czerwoności układ wydechowy) – palą się.
19. Gdy cały układ zostanie odpowietrzony, a poziom Prep Fluid będzie na normalnym poziomie (w razie potrzeby należy go dolać), można zakręcić korek chłodnicy lub zbiorniczka.
20. Sprawdź cały układ pod kątem ewentualnych wycieków. Jak wspomniano w punkcie 6, płyn Evans wytwarza znacznie niższe ciśnienie niż płyny zawierające wodę, więc układ ma mniejszą tendencję do tworzenia wycieków. Jeśli jednak układ ma predyspozycję do tworzenia wycieków, polecamy używanie płynu Prep Fluid np. przez tydzień – tak, aby wszystko dokładnie sprawdzić.
21. Powtórz kroki 7 – 12 (zamiast płynu na bazie wody należy oczywiście usunąć Prep Fluid). Jak wcześniej wspomniano, Prep Fluid może być użyty kilkukrotnie, więc należy go zamknąć w szczelnym opakowaniu.
22. Wlej do układu chłodniczego odpowiedni bezwodny płyn chłodniczy Evans, np. Power Sports do motocykli, Aero Cool do silników lotniczych Rotax, itd. Ilość płynu Evans ma być taka sama jak typowego płynu chłodniczego zawierającego wodę.
UWAGA: Płyn Evans może zwiększyć swoją objętość do 7%, podczas gdy płyny zawierające wodę (50/50) zwiększają swoją objętość o 6%, ale generują one ¼ ciśnienia pary.
23. Powtórz kroki 14 – 19 (zamiast Prep Fluid należy oczywiście wlać odpowiedni bezwodny płyn Evans).
24. Naklej na korku czerwoną aluminiową naklejkę „Evans – Do not add water” oraz inne naklejki w komorze silnika informujące o zastosowaniu płynu Evans – tak, aby żaden mechanik nie dolał nigdy wody do płynu.
25. W przypadku konieczności naprawy silnika, która wymaga usunięcia płynu z układu, należy wlać płyn do czystego opakowania i szczelnie zamknąć, tak aby w opakowaniu nie wytwarzała się woda, która przeszkodzi w sprawnym działaniu płynu w przyszłości. Płyn można użyć ponownie.

Jeśli masz jakiegokolwiek pytania, skontaktuj się z nami: 74 852 20 90, info@evanscoolants.pl

