

EcoTek autótuning

A tuning elsődleges célja:

A gépjármű paramétereinek javítása, mindenféle szempontból.

A teljesítmény és a nyomaték növelésére rengeteg mód van, az alaptétel pedig az, hogy egységnyi idő alatt minél több tüzelőanyag - levegő keverék jusson az égéstérbe.



Mivel a befecskendezett benzin vagy gázolaj mennyisége egy nagyteljesítményű injektorral szinte bármeddig növelhető: **a beáramló levegő nyomásának és tömegének a növelése igényel nagyobb változtatást!**



A szerkezet kis mennyiségű turbulens levegőt adagol be a motor beszívó gyűjtőcsövébe, bizonyos meghatározott nyomások mellett.

Ez turbulenciát idéz elő a robbanó gáz elegyben, **mely az üzemanyag molekulák jobb porlasztását hozza létre és ily módon jobb robbanást, effektívebb és tisztább égési folyamatot biztosít.**

A berendezés háromféle módon fejt ki hatását:

1. Először alacsony fordulatszámon beereszt egy kisebb mennyiségű levegőt, ez javítja a károsanyag-kibocsátást anélkül, hogy befolyásolná az egyenletes járást.
2. Másodszor közepes fordulatszámon ki-be kapcsol (oszillál), ezzel levegőpulzálást idéz elő, amely turbulenciát hoz létre a beszívócsőben.
3. Harmadszor nagy fordulatszámon a bemenő keverék örvénylését, azaz forgószelet kelti. Mindezek végső hatása az üzemanyag molekulák jobb porlasztása és ezért effektívebb és tisztább az égés.

Mi is az az EcoTek CB-26 P?

EcoTek CB-26 P-nek nevezik, mely azt jelenti, hogy max. 2,6 literes benzines motor tiszta égése.

A 2,6 liternél nagyobb motorokhoz két berendezés kell.

Csaknem minden benzines motorhoz jó, beleértve az EFI és Turbo motorokat.

A berendezés angol találmány és gyártmány. Szabadalmi bejelentés alatt van.

Ez egy mechanikus szerkezet, amelyet ha felszerelnek benzines (nem dízel) motorra, akkor az

- csökkenti az üzemanyag-fogyasztást,
- akár 20%-kal is emeli az összteljesítményt,
- és jelentősen csökkenti a károsanyag-kibocsátást.



Ki mondja ezt?



A **Department of Trade and Industry** (Angol Kereskedelmi és Ipari Minisztérium), valamint a **Warren Spring Laboratórium** által végzett független vizsgálatok a következő károsanyag-kibocsátás és üzemanyag-fogyasztás eredményeket mutatják:

- szénhidrogén kibocsátás 4,8 %-kal csökkent
- a nitrogénoxidé 17,1 %-kal kevesebb
- a széndioxid 21 %-kal
- a szénmonoxid 27,9 %-kal
- az oxidok és nitrogén 21 %-kal
- de ami a legfontosabb, a benzinfogyasztás 21,8 %-kal csökkent!



Mit mond az autós sajtó?

A készüléket egymástól függetlenül több száz járművön próbálta ki az Evans Halshaw, a Motoscope, a Car Mechanics, a VW Motoring, a Redline, a Max Power autós folyóirat és még sokan mások.

A készülék 1999. decemberében elnyerte a REVS folyóirat legjobban eladható áru kitüntetését, miután több próbát hajtottak végre vele.

Redline Magazine:

„A javulás azonnal szembeütő volt. A kocsim most kevésbé fullad a nagy fordulatszámnál, és úgy tűnik jobban húz, mint azelőtt.

Ha Ön takarékoskodni akar a benzinnel, csökkenteni a károsanyag kibocsátást és meg akarja élénkíteni motorjának teljesítményét, akkor nem tehet jobbat, minthogy szerelje egy ilyen berendezést.”



VW Motoring:

„Függébb és sokkal finomabb a gázadásnál, állhatatosan 1-2 lóerővel több.”

Fast Car:

„Láthatóan csökkent a károsanyag kibocsátás... közben egy-egy rúgás a gázpedálra, engedelmesebb reagálást váltott ki.”

CAR MECHANICS

Car Mechanics:

„Jelentősen megjavult a kocsink károsanyag kibocsátása. Semmi kéttség, az előzetes jelzések az üzemanyag-fogyasztás javulását mutatják.”

Revs Magazine:

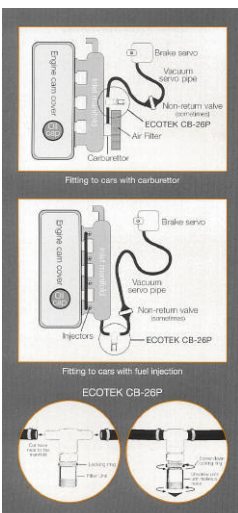
„A legkelendőbb áru, egy termék, amelyet megvehetünk a pénzünkért, egy győztes... jól reagált, és a kocsi sokkal finomabban húzott a sebességváltásoknál.”

Street Machine magazine:

„Amint eltávolodtunk az alacsony fordulatszámú motor sokkal tisztábbnak és buzgóbbnak tűnt. Igen jó benyomást tett a városi forgalomban részleges gázadás mellett vezetve.”



Hogyan kell felszerelni?



A legtöbb kocsira egy képzettebb amatőr szerelő könnyen felszereli. Mindössze csak az kell, hogy megtalálja a fékrásegítő tömlőjét, amely a fékerő növelő dobról jön le.

Iktassa be ezt a készüléket ebbe a tömlőbe, vagy egy ennek megfelelő beszívó gyújtócső szellőzővezetékbe, jó közel a beszívó gyújtócsőhöz.

Ha olyan kocsija van, amelyen nincs rásegítő/szellőző hozzáférhetőség, akkor meg kell csapolni a beszívó gyújtócsövet.

Mi szállítunk elosztót a dupla készülékhez, és ezt az elosztót kell bekötni a beszívó gyújtócsőbe közvetlenül vagy általában egy záródugón át 1/4"-os menetel.

A műanyag T-elágazót le kell szerelni a készülékről, és ezt kell közvetlenül becsavarni a gyújtócsőbe vagy az elosztóba szükség szerint.

Bővebben:

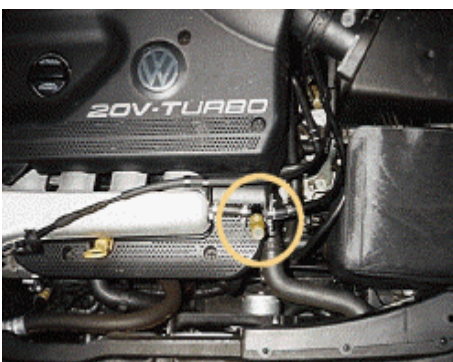


Az Ecotek CB-26 P a beszívó gyújtócsőben kialakított vákuumot használja fel arra, hogy turbulenciát okozzon az üzemanyag-levegő keverékben. Úgy kell felszerelni, hogy kis mennyiségű turbulens levegőt tudjon adagolni a beszívó gyújtócsőbe.



Ez normálisan úgy történik, hogy a fékrásegítő dobozhoz menő vákuum tömlőbe, esetleg a nyomáskiegyenlítő kamrából vagy a beszívó gyújtócsőből jövő szellőző tömlőbe kötik be.

Ha a kocsi több mint 2,6 literes motorral rendelkezik, akkor sorba kötve két készüléket kell felszerelni, és a beszívó gyújtócsőtől távolabbi készüléket kell előbb beszabályozni.



Először is vizsgáljuk meg, hogy a készülék alumínium háza és a műanyag T-csatlakozó jól össze van-e csavarva (19 mm-es kulccsal húzzuk meg). Keressük meg a vákuumos rásegítő vagy szellőző tömlőjét.

Ha nincs hagyományos csatlakozás a beszívó gyújtócsőhöz, akkor meg kell csapolni egy lezáró dugaszt vagy magát a gyújtócsövet 1/4" BSPT menetű csatlakozóval.



A fékrásegítő tömlőjét általában úgy lehet megtalálni, hogy megkeressük a fékrásegítő dobot és azt a tömlőt, amely a porlasztóhoz vagy befecskendezős motor esetén közvetlenül a beszívó gyűjtőcsőhöz (vagy a nyomáskiegyenlítő kamrához) vezet.

Más megoldásként megfelel bármely tömlő, amely vákuumot vesz le a beszívó gyűjtőcsőből vagy a pillangószelep házból feltéve, ha elég nagy (min. 4 mm-es belső átmérővel).

Ha a rásegítő tömlője kis átmérőjű, karmantyúzza meg 9,5 mm-es üzemanyag vagy beeresztőtömlővel és négy bilincsel. Vágja el a tömlőt (éles kést használva) olyan közel a beszívó gyűjtőcsőhöz, amennyire ez praktikus (az egyirányú szelep és a motor közötti szakaszon), ideális 30 cm-en belül.

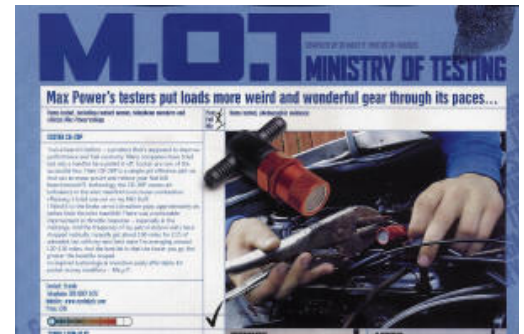
Dugjuk rá mindkét tömlő végét a CB-26 P műanyag T-csatlakozójára, és bilincsel rögzítsük. Ez hatékonyan újracsatlakoztatja a tömlőt beiktatva a CB-26 P-t.

Fontos, hogy légmentes legyen a csatlakozás, fontos a szorító bilincs.

Most a készülék beszabályozásra készen áll.



Így szabályozza be a berendezést:



Zárja be a szelepet (órajárásnak megfelelően) teljesen, melegítse fel a motort és a motor alapjára csavarja ki a szűrőházat, amíg a készülék süvítő hangot nem ad ki, majd zárja vissza arra a pontra, amikor a zaj megszűnik.

Győződjön meg arról, hogy precízen azon a ponton van, ahol a zaj megszűnik és ezután zárja az egységet (órajárásnak megfelelően) erről a ponttól egy negyed fordulattal (90°) és itt rögzítse.

Az egység rögzítéséhez húzzuk meg a rögzítő gyűrűt.



A beszabályozás ekkor kész. Ugye milyen egyszerű?

Mennyi idő múlva kezd a készülék dolgozni?

Ön rögtön észre fogja venni a változást! Lehet, hogy újra be kell szabályozni néhány száz kilométer után, ha a beágyazódás megtörtént.

Gyakran Ismételt kérdések:

- **Nekem nincs fékrásegítőm, mert nekem egy ABS hidraulikus szivattyús, nem erősítő fék van.**

Lásd fentebb és/vagy **keressen más szellőzési lehetőséget a gyújtócsőhöz**: bármilyen cső, amelynek belső átmérője több mint 4mm megfelel. Egyébként meg kell fúrni a gyújtócsövet 1/4" (BSPT) menettel, leszerelni a T-elágazást és a készüléket közvetlenül be kell csatlakoztatni.

- **Más Mods és Tuning tartozékaim vannak, úgymint üzemanyag adagoló csap, egy indukciós készlet és egy módosított kipufogó, valamint egy hátsó doboz, ezekkel az Ecotek kompatibilis?**

Igen, a CB-26P jól együttműködik mindezen módosításokkal, csak győződjön meg az Ecotek átszabályzásáról mindenkor, amikor ilyen módosításokat hajtanak végre az Ön kocsiján. Az Ecotek különösen jól dolgozik együtt a Power Boost Csapok-kal, amelyek gyorsítva továbbítják az üzemanyagot a hengerbe, **mivel a CB-26 biztosítja, hogy ez az extra üzemanyag is megfelelően égjen el.**

Vannak esetek mikor a közvetlen átfolyó kipufogó, az indukciós készlet és más módosítások kombinációja felhúzza a lambdát, és üzemanyag túltöltést okoz, amely drámaian megnöveli az üzemanyag fogyasztást.

Ilyen körülmények között az Ecotek készülék nem fog segíteni, hacsak nem kíséri egy PBV (Power Boost Valve teljesítménynövelő csap). Néha a katalizátoros átalakító leszerelését kompenzálni lehet egy Ecotek csappal (kibocsátás próbához), de ez semmiképpen nincs garantálva, az egyes kocsiktól, és azok karbantartásától függ.

- **Vannak olyan kocsik, amelyhez nem jó?**

Igen, először is **nem felel meg a diesel motorokhoz**. Ezen kívül lehet, hogy nem jó a motorke-rek-pár motorokhoz, Wankel motorokhoz, túltöltött (permanens töltésű) motorokhoz, többporlasztós boxer motorokhoz és olyan gépkocsi motorokhoz, amelyeknek DCOE porlasztója és verseny szívócső vezetéke van.

A két pillangószelepes porlasztókat normálisan közvetlenül a beszívó nyílására szerelik közös gyújtócső nélkül, ami azt jelenti, hogy a CB-26 P-t minden egyes pillangó szelep után be kell építeni. A szabály az, hogy ha a szívó gyújtócső vagy a nyomáskiegyenlítő kamra közös minden hengerhez (a kocsik 95%-ánál), akkor ez a készülék megfelelő.

A CVT-vel (Continuously Variable Transmission – folyamatos sebességváltóval) felszerelt kocsik, amelyek stabil fordulatszámokon üzemelnek (azaz nem használják ki a hagyományos motor fordulatszám tartományát, mivel nincs sebességváltás), nemigen húznak hasznót a CB-26 P készülékből. Ez azért van, mert ez a készülék azon alapszik, hogy a szívó gyújtócsőben változó nyomás van, ez pedig az ilyen típusú sebességváltóknál ritkán fordul elő.

A konvencionális automata sebváltós és kézi sebváltós kocsikhoz kiváló.

- **Működik a készülék porlasztóval vagy befecskendezővel?**

Mindkettővel. Porlasztós kocsik esetében a CB-26P hatékonyabban segíti beszabályozni a levegő-üzemanyag keverék arányt (AFR, Air Fuel Ratio), a befecskendezős kocsiknál a szívó gyújtócsőben keletkező turbulencia a levegő-üzemanyag keverék jobb lebegését hozza létre.

- **Miért nem szerelték fel ezt a készüléket a kocsimra gyártáskor?**

Ennek több oka van:

- Az Ecotek Technologies Plc. cég a készülék tanulmányi tulajdonosa.
- A készülék minden egyes kocsihoz egyedileg kell szabályozni.
- Ez komplikált és drága, ha ezt be kell iktatni a szerelési folyamatba.
- A szívó-turbulencia relatíve új fejlesztés a robbanómotor technológiában.
- A tömegtermelésű kocsikat túlméretezett motorral látták el, inkább a megbízhatóságra, mint a hatékonyságra tervezték, s ez a készülék szűkíti a teljesítőképesség hatásait.
- A hagyományos gyártók úgy tekintenek erre a készülékre, mint pótlólagos és szükségtelen bonyodalomra a már amúgy is bonyolult termelési folyamatban. Ez a hozzáállásuk úgy néz ki, hogy: ami nem ment szét, azt nem is kell kicserélni.
- A károsanyag kibocsátás és az üzemanyag költségén csak a közelmúltban jutottak az emberek napirendjének csúcsára és a gyártók azt választották, hogy ezt a problémát a gyártási rendszerekkel és vegyi katalizátorokkal oldják meg. Hosszú távon ez elméletileg ugyanolyan alacsony szintre csökkentheti a károsanyag kibocsátást, mint az Ecotek készülék.

Végül is ez Ecotek CB-26P fő piaca a már meglévő kocsik feljavítása. Az új kocsik gyártói kénytelenek új irányokat választani, mert a károsanyag kibocsátási szabályok az új kocsikra egyre szigorúbbak lesznek. Bennünket nem keresett meg egyetlen gyártó sem azzal a kíváncsisággal, hogy ezt a készüléket felszerelné az új kocsiijaira és a fentiek fényében nem is valószínű, hogy ezt megteszi. Több gyártóval tárgyalásban állunk a tekintetben, hogy elfogadott felszerelés legyen, de azt mondják, hogy ez hosszadalmas folyamat, több hónapot is igénybe vehet.

- **Mit tegyek, ha szervizeltetnem kell a kocsimat?**

A motort a gyártó által előírt értékekre kell beszabályozni az Ecotek CB-26 P kiiktatásával. Ezt a legjobb úgy végezni, hogy a készüléket teljesen zártra csavarjuk és a szűrő tetejét szigetelő szalaggal leragasztjuk. Több esetben előfordulhat, hogy a szervizek még nem találkoztak ezzel a készülékkel, és nem tudják, hogyan kell beszabályozni. **Tehát, bármilyen beszabályozást, szervizelést és módosítást a készülék kiiktatása mellett kell végrehajtani, és ha ezeket már elvégezték, akkor kell az egységet újra szabályozni** jelen prospektus FELSZERELÉS és BESZABÁLYOZÁS című fejezetében leírtak szerint.

- **Működik a készülék a Four Star konverterrel, az üzemanyag-adalékokkal és az ólommentes benzinnel (LRP)?**

Igen, a CB-26P megjavítja az égési folyamatot minden benzines (de nem dízel) motornál, függetlenül attól, hogy az üzemanyag vagy az üzemanyagrendszer hogyan lett módosítva. Az ólommentes benzin (LRP) esetében **segít orvosolni a motorozási gyakorlatban előforduló több olyan bajt, mint gyenge indítás, késés vagy lyuk a gyorsulásban.**

- **Működik az Ecotek CB-26P kettős üzemanyaggal dolgozó kocsiknál, amelyek LPG (folyékony) gázzal mennek?**

Amikor benzinnel mennek, akkor ez normál módon működik. Bár mi nem végeztünk kísérleti próbajáratásokat, több felhasználó is állítja, hogy **megtakarítást hoz akkor is, ha LPG-vel folyékony gázzal) megy**. Mindenesetre nem akadályozza a motor effektív működését akkor, ha LPG gázt használ.

- **Zajos ez a készülék?**

Igen, a működés rezonanciát idéz elő és ez elég zajos lehet, különösen az új készüléknél. **Speciálisan emiatt fejlesztett ki a Pipercross cég egy szűrő/hangtompító egységet**. Mindenesetre a zaj problémát jelenthet a készüléknél, de van több dolog, amit meg lehet tenni ellene.

Az első dolog, amit meg lehet próbálni (azon kívül, hogy **meggyőződünk arról, hogy a készülék nem az utastér felé irányul**, vagyis a zaj tőlünk ellenkező irányba sugárzódik) az, hogy a készüléket teljesen szétcsavarjuk, kivesszük a készülékből a szelepet és a rugót (biztosítva, hogy a rugó alatti távtartó alátét nem esett ki), majd a szelepet elfordítjuk 180°-kal (fél fordulat), visszarakjuk és újraszabályozzuk. Így kiküszöbölhető a kellemetlen zaj és rezonancia.

A készülék, különböző kocsikon különböző zajokat kelt, sőt a zaj készülékeként is más és más lehet. Ez azért van, mert a műanyag szelep az eloxált alumínium fejre ül fel. Lehetetlen tökéletes felülést csinálni a két felület között, ezért bizonyos **beágyazódásra van szükség**. Ez váltózó, attól függően, hogyan ül fel a szelep a helyére. Idővel egy vékony szénbevonat keletkezik a felfekvő felületeken, ami tökéletesebb tömítettséget fog előidézni.

Mivel a felhasznált anyagok alig kopnak (a szelep valószínűleg örök életű) ez a beágyazódás hosszabb időt igényel. Mindenesetre a zaj nem lesz kellemetlen Pipercross szűrő használata esetén. Bár előbb úgy tűnik majd, hogy a szűrő nem csökkenti a zajt, mert tulajdonképpen két zajforrás van: az egyik a rezonancia az Ecotek egységben, amely csökkenni fog a beágyazódással, a másik az a szívó szörccsögés, amely a szűrő/hangtompító-ban keletkezik.

Ha nincs helye arra, hogy Pipercross szűrő/hangtompító egységet szereljen fel, akkor a készüléket becsomagolhatja kábelbilinccsel átkötött habbal. Megjavíthatjuk a felülést, ha a szelepet hozzácsiszoljuk a házhoz (a recézett fedőhöz, amelyben a fémhálós szűrő van), szelepcsiszoló paszta vagy még a T-vágó is megteszi. Egy kevés zsírzás a szelepfelületen, szintén segíteni fog.

- **Nincs egyirányú szelep az én vákuum rásegítő tömlőmön, ennek melyik fele felel meg a készülék felszerelésére?**

A beömlő gyűjtőcső felöli oldalon lévő fele. A sorrend: a beömlő gyűjtőcső, az Ecotek CB-26 P, az egyirányú szelep és a rásegítő dob. Az egyirányú szelepet bizonyos gyártók azért szerelik fel, hogy fenntartsák a vákuumot a fékrásegítőben akkor is, ha a vákuumtömlő valamilyen okból felmondja a szolgálatot.

- **Működik a készülék turbó-val szerelt kocsikon?**

Igen. A turbófeltöltéses kocsikon egy légkompresszor működik, amely megnöveli a beszívó gyújtócsőben lévő nyomást, és amely benyomja a levegő-üzemanyag keveréket az égéstérbe. Ez az extra nyomás kikapcsolja a CB-26P készüléket, és ennek megfelelően az nem tud működni, amikor a motor feltöltés alatt van.

Egyébként hatékony lesz minden más üzemmódnál ugyanúgy, mint a normális levegő ellátású kocsiknál. Több turbófeltöltős kocsinál a nem turbós teljesítmény egy kicsit lomha lehet. Sokan úgy találják, hogy az Ecotec által emelt reagálóképesség javítja a kocsijuk vezethetőségét

- **Számít az, hogy a készülék milyen helyzetben van beszerelve?**

Nem, a CB-26 P rugóval van ellátva, és dinamikusan ki van egyensúlyozva. Ennek megfelelően nem hat rá a nehézségi erő és a beszerelési szög. Legjobb meggyőződni arról, hogy a légbekerítés ne álljon abban az irányban, ahonnan piszok vagy nedvesség kerül a motortérbe különösen akkor, ha a Pipcross szűrő is fel van szerelve.

- **Működik ez a készülék katalizátoros átalakítóval?**

Igen. A CB-26P csökkenti a károsanyag kibocsátást akkor is, amikor a katalizátor még nincs üzemi hőmérsékleten és csökkentve a katalizátor feladatát, megnöveli annak élettartamát.

Ha a katalizátoros átalakító zárt ciklusú lambda rendszerben működik, a készülék még turbulenciát fog előidézni a beömlő nyílásnál, javítja az égést, valamint orvosolja a gyorsulási lyukakat és késést több ECU (elektronikus vezérlő egység, CHIP) rendszernél, gyorsabban reagál a beszívó gyújtócsőben beálló változásokra. Mindenesetre több modern EFI (elektronikus injektoros) rendszer normálisan átkalibrálódik az égési feltételek megjavítására.

- **Működik a készülék olyan kocsikon, ahol motorvezérlő rendszer és lambda van?**

Igen, lásd fentebb. A lambda egy elektronikus oxigénérzékelő a kipufogó rendszerben, amely jelzi az ECU-nak (elektronikus vezérlő egység-nek) az AFR-t (Air Fuel Ratio, levegő-üzemanyag arányt). A legtöbb modern rendszer átkalibrálódik, ha az égési folyamat javul.

Amikor a kocsik utazósebességen megy (szívótorok nyomás semleges), akkor a rendszer úgynevezett zárt ciklusú, és az AFR (levegő - üzemanyag arány) a lehető legközelebb van a stoichiometriai szinthez, automatikusan korrigálva a CB-26P által keltett AFR csökkenést, de még megengedve a Swirl előnyeit.

Amikor a motor gyorsul vagy lassul, a rendszer nyitott ciklusú, megengedve a CB-26P-nek, hogy maximális hatékonysággal dolgozzon. A modern EFI (Electronic Fuel Injection, elektronikus üzemanyag befecskendezés) rendszerű kocsiknál a motorok jó hatékonyságú működésre vannak beállítva **a CB-26P fő előnyei a megjavított gyorsulásban és a pillangószelep reagálásában, nyilvánulnak meg. Egyébként az üzemanyag megtakarítás százaléka autópályán vezetésnél kétszámjegyű lesz.**

- **A készülék felszerelése a fék vákuumrásegítőjére befolyásolja-e a fékjeimet és az ABS-emet?**

A CB-26 P egy olyan egyirányú szelep, amely fenntartja a megfelelő vákuumot (több mint 18 Hgmm) a rásegítőben akkor is, ha teljes üzemmódban van.

Tehát a fékezés nincs befolyásolva.

A blokkolásgátló rendszerek (Automatic Braking Systems, ABS, automata fékrendszerek), akár elektronikusak, akár a féktárcsára szerelt mechanikus szerkezetek, külön ABS szivattyúkról működnek. A CB-26P ilyen formán nincs semmiféle hatással az ABS-re. Ha a fék-rásegítő tömlője leválik vagy kiszakad bizonyos események során, akkor a hatás a fék rásegítésében nyilvánul meg, és nem magát a fékezést hiúsítja meg.

- **Ha a készülék levegőt ereszt be, ez szegényíti a keveréket és túlhevíti a szelepeimet?**

A készülék által bevitt levegő mennyisége a teljes levegő térfogat alig több mint 5%-át teszi ki, de elegendő turbulenciát idéz elő a jobb égés megteremtésére, és ennek megfelelően az égéskamrákban az üzemi hőmérséklet gyakran csökken.

- **Ereszt át levegőt a készülék, amikor a szelep zárva van?**

Igen, úgy van tervezve, hogy finoman áteresszen zárt állapotban is. Lásd a TUNING BESZÁBÁLYOZÁS utasítást a jelen prospektusban.

- **Az én kocsimon a vákuum tömlő csatlakozó egy vagy két hengeren ül, befolyásolja ez a teljesítményt?**

A többpontos befecskendező rendszereknél feltéve, ha a készülék a nyomáskiegyenlítő kamra valamely részéhez csatlakozik (és nem a beszívó gyújtócső valamely ágához), akkor mindegy, hogy hol megy.

A porlasztós és a központi befecskendezős rendszereknél ideális az, ha a készüléket a beszívó gyújtócső közepéhez vagy a porlasztó talpázatához a lehető legközelebb csatlakoztatjuk be.

Ez nem mindig lehetséges, így amikor a levegő bevezetés a gyújtócső végén történik, az első henger nem viszi el a CB-26P előnyeit, és nem használja el teljesen a legközelebbi henger sem.

Nagyon egyszerű felszerelni a készüléket és meggyőződni arról, hogy a motor egyenletesen jár-e. Ha nem megy, akkor tetszése szerint vagy csapot üt a beszívó gyújtócsövön, vagy 3 napon belül visszaadja a készüléket az eladónak.

Némely régebbi típusú 4 hengeres BMW-n például a vákuumos rásegítő tömlő a nyakon, félúton csatlakozik az egyik gyújtócső ágához, közel az égéskamrához és természetesen a turbulencia nem megy vissza a beszívó gyújtócsőbe. Logikus, hogy ilyen körülmények között a készülék nem szerelhető fel.

Bizonyos Opel és VW motoroknál a levegő beszívás a 4. hengernél, a rásegítő tömlője pedig az 1. hengernél csatlakozik, de itt a készülék átfogja a szívócső-gyújtót teljes egészében, és ilyen esetekben a készülék hatékonyan működik.

- **Igényel a készülék valamilyen karbantartást?**

Általában nem, de a használati feltételektől függően nem rossz ötlet, különösen, ha nincs felszerelve Pipercross szűrő, a fémhálós szűrő és a műanyag szelep időként (6-12000 mérföld, 10-20000 Km) kimosása benzinben.

Egyszerűen csavarja le az egység fedelét vegye ki a szelepet és a rugót, ezeket a szűrőházzal együtt mártsa benzinbe, tisztítsa meg és öblítse le, majd szerelje vissza és szabályozza be újra.

A 200 mikronos fémháló tisztítása néha nehézségekbe ütközik, különösen, ha nagyon el van piszkolódva. A legjobb ilyenkor háztartási folyékony mosogatószerrel átnyomkodni újjal a dróthálón, és mindaddig ismételni, amíg a drótháló tiszta nem lesz. Akkor tiszta, ha Ön könnyedén át tud fújni a hálón.

- **Nem találok a megfelelő tömlőt a kocsimon.**

Nézze meg a jelen prospektus ábráit, és használja az ábrák vagy képek egyikét. Esetleg konzultáljon egy szakértővel.

Szeretne többet eladni?

Mint minden kereskedő, bizonyára Ön is szeretne üzletileg eredményes és sikeres lenni. Ehhez azonban ki kell használnia minden lehetőséget. Most itt az alkalom, hogy növelje bevételeit, **legyen Ön is viszonteladónk!**

www.akciosbolt.hu

Telefon: 06-70/314-1500 és 06-70/315-6211

E-mail: info@akciosbolt.hu