

А С Т

+7 950 043 9634



АВТОСПЕЦТЕХНОЛОГИИ

Инновационные технологии снижения расхода топлива

www.rasxodu.net

191028 Санкт-Петербург,
ул.Кирочная, д.8, литер И, помещ.3Н
ИНН 7841504520, КПП 784101001

8 (812) 971-21-22, +7 (950) 043-96-34
info@rasxodu.net

МЫ ПРЕДЛАГАЕМ ТУРБОКОНВЕРТОР



Снижает расход на -25%!!!

191028 Санкт-Петербург,
ул.Кирочная, д.8, литер И, помещ.3Н
ИНН 7841504520, КПП 784101001

8 (812) 971-21-22, +7 (950) 043-96-34
info@rasxodu.net

КАК ЭТО РАБОТАЕТ

Наша компания выпускает устройство, турбоконвертор (ТК), которое по данным многочисленных испытаний показал существенное снижение расхода очень оригинальным способом – ультразвуком, за счет дополнительного и более качественного распыления воздушной смеси звуком в момент впрыска. Да, и именно звуком, точнее говоря звуковой волной, находящейся в состоянии резонанса, т.е. с устойчивой амплитудой! Такая волна в физике называется стоячей волной, которая возникает из-за наложения волны со своей же, отраженной от препятствия волной, т.е. сталкиваясь с собственным отражением. Сталкиваясь в одном и то же месте, гребни волн, амплитуда накладываются друг на друга, возникает резонанс и рождается новая волна, гребни которого стоят в одном и том же месте, поэтому физики называют эту волну стоячей.

Но откуда берется эта волна и как она работает в нашу пользу?

Мы врезаем турбоконвертор в выхлопную систему двигателя, чтобы встретить закручивающийся поток выхлопных газов. Такт за тактом происходит следующее: ТК устроен так, что в нем искусственно формируются два потока газов – закрученный и прямой.

Закрученный лопатками поток газов ударяется в центр концентратора и разгоняется до 40 тысяч оборотов в минуту и, пролетая вихревым потоком в наружу, создает в центре мощное разряжение и газы увлекаются наружу прямым потоком. Но прямой поток в свою очередь взаимодействует с закрученным потоком, утяжеляя его и утяжеляя его, заставляет терять скорость. В результате взаимной игры двух волн потоки газов постоянно ускоряются и тормозят от взаимодействия друг с другом, и образуется мощная пульсация потоков, которая и создает резонансную волну в ультразвуковом диапазоне, другими словами стоячую сферическую волну.

Что дальше? Далее волна просто стоит в выпускном тракте, отражаясь от стенок выхлопных труб и коллектора. Волна проникает во все стороны, и преград для нее нет потому, что это уже звук. Открывается выпускной клапан, и волна проникает обратно в двигатель. Выпускной клапан закрывается, и волна начинает работать внутри цилиндра, отражаясь от его стенок.

Как это влияет на работу ДВС? Клапан выпускной закрыт, поршень движется вниз, увлекая за собой новую порцию воздуха. До конца такта сжатия волна работает на расщепление воздушной смеси, отделяя примеси, отрицательно заряженные ионы, попутно помогая нашему активатору. Таким образом, мы гарантированно получаем смесь совершенно другого качества, более подготовленную.

Далее все очевидно, процесс горения топлива в цилиндрах двигателя происходит намного быстрее, чем в обычном режиме. Импульс на поршень возрастает. Этим объясняется возросшая тяга на низах и многое другое.

Главное в том, что нет у нас никаких расходных материалов, никаких дополнительных затрат, что называется «установил и забыл», поскольку ультразвук нам достается бесплатно и надежно работает на благое дело. Также важно отметить, что звук никак не влияет на заряд, а заряд на звук. Поэтому наш ТК идеально и без помех работает совместно с нашим активатором.

МЫ ПРЕДЛАГАЕМ НАНОУГЛЕРОД

КАК ЭТО РАБОТАЕТ

Новая технология позволяет в масле разорвать молекулярные связи и преобразовать связанные атомы углерода в твердый нано углерод, обладающей высочайшей чистотой и химической активностью. Нанюглерод постоянно находится в масле, обладает зарядом и никогда не выпадает в осадок. Попадая в зоны трения ДВС нанюглерод, внедряется в атомарную решетку металлов в парах трения, создавая между ними абсолютно идеальную поверхность с минимально возможным трением. Поверхность пар трения увеличивается, а коэффициент трения снижается, что приводит к улучшению теплоотвода и снижению нагрева ДВС от трения, и, естественно, к снижению удельного расхода потребляемого топлива. Доля потерь от трения переходит в полезный момент ДВС!

Внедрение нанюглерода в атомарную решетку прекращает водородное охрупчивание в парах трения и исключает электрохимическую коррозию, что очень важно для долговечной работы ДВС. Пары трения покрываются алмазной пленкой. Алмаз является лучшим проводником тепла. Снижение температуры масла в зоне трения и потерь на трение позволяет ДВС достаточно легко работать на предельных оборотах, что заметно сказывается на динамических показателях двигателя в переходных режимах! Смазочную композицию можно вводить в масло двигателя и трансмиссии на любом этапе эксплуатации автомобиля. Единственным требованием к транспортному средству является его техническая исправность.

Введение смазочной композиции в топливо позволяет как для цикла Дизеля, так и цикла Отто поддерживать в идеальном состоянии дорогую топливную аппаратуру, обработать впускные и выпускные клапана ДВС, камеру сгорания и верхнюю часть цилиндра с верхними компрессионными кольцами. В данный момент небольшое количество нанюглерода 2М производится на опытном оборудовании. Материал из-за сложности производства всегда будет элитарным и в ограниченном объеме.



Эффективность фильтров на 100%!!!

МЫ ПРЕДЛАГАЕМ АКТИВАТОР



КАК ЭТО РАБОТАЕТ

Наш активатор работает на основе насыщения топлива отрицательными зарядами. Практика показала, что чем больше отрицательных ионов топлива, тем меньше прилипание парообразной топливной смеси к стенкам камеры сгорания, поскольку корпус камеры заземлен и имеет отрицательный заряд, а известно, что одноименные заряды отталкиваются друг от друга.

Что это нам дает, и что мы в впоследствии выиграем.

После впрыска отрицательно заряженная топливная смесь, отталкиваясь от стенок камеры и подтягиваясь к центру камеры, собирается в эпицентре в своеобразный столб воздушной смеси. Таким образом, происходит так, что в эпицентре камеры сгорания плотность воздушной смеси выше, чем в краях. Это способствует тому, что после подачи искры увеличивается время зажигания и повышается эффективное давление на поршень за счет плотной области в эпицентре сгорания.

Разумеется, что силы электростатика, о которых идет речь, очень малы, но если их значение умножить на обороты, часы и годы мы получим значение, пренебречь которым не практично.

Если говорить о значениях, значениях то надо иметь в виду, что *электризация* топлива происходит при сливе, наливе и перекачке по металлическим и неметаллическим (из полиэтилена, стекла, фторопласта и др.) бензопроводам и шлангам, а при турбулентном движении потока топлива в трубах вообще возникает сила тока. Кроме того, присутствующие в потоке жидкости воздух и другие нерастворимые газы, мелкодисперсная вода, твердые коллоидные частицы значительно усиливают электризацию жидкости со своей стороны. Значение электризации доходит до таких величин, что приходится заземлять цепью бензовозы, при перевозке бензина.

В автомобилях электризация топлива происходит исключительно интенсивно при фильтрации бензина и еще более резко она увеличивается при содержании в бензине механических примесей.

Наш активатор предназначен, не только преодолеть нарастающий поток положительных ионов бензина, но и создать «минусовую» среду в камере сгорания заставляя пары топливной смеси собраться в эпицентре сгорания.

Испытания показали, что есть и побочные выгоды. Существенно снижается нагар на стенках камеры сгорания. Если представить себе, что в момент сгорания микрочастица примеси бензина как раскаленная пуля влетает в стенки камеры сгорания, то нетрудно оценить какую важную роль играет наш активатор, собирая в эпицентр в первую очередь как раз металлические примеси бензина, заряжая их отрицательным зарядом.

Активатор выпускается в нескольких вариантах и имеет сертификаты, многократно испытан и имеет множество положительных отзывов и рекомендаций.

191028 Санкт-Петербург,
ул.Кирочная, д.8, литер И, помещ.3Н
ИНН 7841504520, КПП 784101001

8 (812) 971-21-22, +7 (950) 043-96-34
info@rasxodu.net