

« Carburant de compétition sans plomb pour Superkart 250cc »



Nos formulations, issues de bases pures, vous garantissent des propriétés intrinsèques stables dans le temps, et ce, d'un lot de fabrication à l'autre. Cette recherche de la qualité constante et optimale vous assure des performances de haut niveau, en conformité avec les réglementations officielles.

Utilisations

- Carburant sans plomb pour moteurs 2T, **ELF SK 35** est exclusivement dédié aux Superkart 250cc.
- **Conforme** à la réglementation CIK 2008.
- Optimisé dans les limites de la réglementation CIK, **ELF SK 35** offre une excellente garde au cliquetis ainsi qu'une vitesse de combustion très élevée.
- Carburant officiel du championnat d'Europe CIK de Superkart en 2006, **ELF SK 35** est largement utilisé par les teams les plus compétitifs en championnats d'Europe, de France et de Suède de Superkart.
- Particulièrement adapté aux compétitions de type :
 - Superkart

Caractéristiques

		Données typiques	Règlement CIK
INDICES D'OCTANE	RON	100.5	95 à 102
	MON	89.7	85 à 90
DENSITE	kg/l à 15°C	0.755	0.725 à 0.780
OXYGENE	% m/m	2.5	3.7 max
RS		14.10	
TENSION VAPEUR	Bar à 37,8°C	0.500	0.700 max
DISTILLATION (°C)	% vol. à 70°C	27	10 à 47
	% vol. à 100°C	47	30 à 70
SOUFRE	mg/kg	< 10	150 max

« Carburant de compétition sans plomb pour Superkart 250cc »

Propriétés

Caractéristiques du carburant	→	Gains techniques	→	Bénéfices moteurs
Teneur en oxygénés calée en limite haute de la réglementation CIK	→	Augmentation du remplissage volumétrique par refroidissement de la charge	→	Gains en puissance spontanés (sans réglages particuliers) Excellente réponse du moteur en phase transitoire
Teneur en octanes calée en limite haute de la réglementation CIK	→	Excellente garde au cliquetis	→	Parfaite fiabilité sous régimes élevés prolongés
Forte teneur en oléfines	→	Vitesse de combustion élevée	→	Favorise les montées en régime et assure un meilleur rendement de combustion

Recommandation

- Sans réglages avancés, **ELF SK 35** apporte des gains significatifs en puissance et en fiabilité.
- Pour tirer tous les avantages de ce produit, il est nécessaire d'optimiser la cartographie moteur (ratio Air / Carburant, lois d'allumage).
- **ELF SK 35** peut être utilisé en mélange avec le lubrifiant **ELF HTX 909** ou, pour une efficacité encore supérieure, avec **ELF HTX 976**.

Conservation

Pour maintenir ses propriétés d'origine, et en accord avec les règlements de Santé et de Sécurité sur les carburants, **ELF SK 35** doit être manipulé et conservé à l'ombre et à l'abri des intempéries et doit être parfaitement refermé dans son fût après chaque utilisation, afin d'éviter les pertes des fractions les plus légères.

« *Carburant de compétition sans plomb pour Superkart 250cc* »

Lexique

RON & MON : Ils caractérisent la capacité de résistance au cliquetis (cf définition) d'une essence utilisée dans un moteur à allumage commandé. Le RON est représentatif du fonctionnement d'un moteur tournant à bas régime et à froid, le MON est représentatif du fonctionnement d'un moteur tournant à haut régime et à chaud.

Pour un usage compétition, les capacités anti-détonantes d'un carburant seront préférentiellement décrites par le MON.

Plus les octanes sont élevés, plus le carburant sera à même d'autoriser le moteur à fonctionner dans des conditions de sévérité favorables à l'augmentation de la puissance (taux de compression élevé).

CLIQUETIS : Le cliquetis est la combustion non maîtrisée du carburant dans le moteur. Parfois signalés par un bruit caractéristique, ces phénomènes de détonation sont souvent destructeurs pour le moteur.

Afin de combattre le cliquetis, deux actions sont possibles : l'ajustement des lois d'allumage et/ou l'utilisation d'un carburant présentant de meilleures caractéristiques anti-détonantes (RON/MON et vitesse de combustion).

REFROIDISSEMENT DE LA CHARGE : La vaporisation du carburant nécessite une énergie plus ou moins importante en fonction de la chaleur de la chaleur latente de vaporisation. Ce phénomène entraîne un refroidissement de l'air d'admission ce qui engendre un effet de suralimentation interne.

VITESSE DE COMBUSTION : Elle caractérise la réactivité du carburant dans le processus de combustion. Plus la vitesse de combustion est élevée, plus elle sera efficace, et plus la puissance développée par le moteur sera importante, via un meilleur rendement du cycle.

TENEUR EN OXYGENES : Les composés oxygénés ont intrinsèquement de bons niveaux d'octane qui pour la plupart améliore les remplissages moteur grâce à l'effet de refroidissement de la charge (cf définition). D'autres présentent également des vitesses de combustion remarquables.

OLEFINES ET DI-OLEFINES : Ces composés hydrocarbonés insaturés (double liaison carbone-carbone) n'existent pas à l'état naturel ; on les trouve dans les coupes pétrolières issues des installations de craquage. Grâce à la réactivité de leur(s) double(s) liaison(s), ces molécules présentent des vitesses de combustion particulièrement élevées.

RAPPORT STOECHIOMETRIQUE : Ce rapport caractérise les quantités relatives de carburant et de comburant (air d'admission) nécessaires à une combustion théoriquement idéale. Dans la pratique, la plupart du temps, le motoriste veillera à ce que le rapport air/carburant corresponde à une valeur comprise entre 1.10 et 1.20, soit la valeur théorique par rapport à la valeur réelle.