

I-FLUX 100 REGENERATOR

PERSISTALTIK ANSAUGSYSTEM UND AGR - REINIGUNGSSYSTEM
GEWINNER DES INNOVATIONS AWARDS AUF DER MOTORTEC IN MADRID

XENUM hat ein professionelles Gerät zur intensiven Reinigung des gesamten Ansaugsystems bis hin zur Abgasreinigung aller Dieselmotoren, einschließlich Ansaugkrümmer, des AGR-Ventils und der SWIRL-Ventile bis zur Serienreife entwickelt. Das prämierte Zwei-Schritt-Verfahren verwendet Lösungsmittel auf Kohlenwasserstoff- und Wasser-Basis (I-Flux Fluid Step 1 & 2). Diese kraftvollen Reiniger lösen höchst effektiv jegliche Ablagerungen die aus Gummi, Lack oder Teer bestehen können, sowie jegliche Kohlenstoffe (Ruß).

Mit dem I - Flux 100 Regenerator gelingt eine gründliche Reinigung mit Ruß verkrusteter Fahrzeugteile außerordentlich schnell und effektiv. Vom Ansaugsystem bis zum Endrohr werden alle Ablagerungen in einem Arbeitsgang entfernt. Die Resultate sind hörbar an der plötzlich einsetzenden Laufruhe des Motors, spürbar an der sich aufs Neue entfaltenden Kraft des Motors, messbar an den optimierten Verbrauchswerten.

Der I - Flux 100 Regenerator ist grundsätzlich geeignet für alle Typen von Dieselmotoren, einschließlich der neusten Generation mit DPF und Katalysator.

Injection Cleaner heißt das Zauberwort!

Der I Flux 100:

- Explosionssicher in der Anwendung
- Sorgt für eine saubere Verbrennung
- Stellt die Motorleistung wieder her
- Sichert normale Verbrauchswerte
- Verhilft zu einem ruhigen Motorlauf
- Beugt Motorschäden vor
- Verbessert die Zuverlässigkeit des Motors
- Senkt sofort die giftigen Emissionen der Abgase
- Ist schonend für Fahrzeuge mit Dieselpartikelfilter



Von Fall zu Fall: Sollte das Ansaugsystem stark zugesetzt sein, muss es manuell gereinigt werden, damit der Motor wieder genügend Luft bekommt. Die anderen Bereiche des Gesamtsystems sind nach diesem Arbeitsschritt und erfolgter Montage des Ansaugkrümmer mit dem I Flux 100 gründlich zu reinigen. Ja nach Benutzung des Fahrzeugs sollte der Kunde Additive, wie den In&Out Cleaner, bis zu 20.000 km nach der I - Flux Reinigung anwenden.

Der I-Flux 100 ist vor allem dann empfehlenswert, wenn die Hauptuntersuchung ansteht, wenn Reaktionen des Fahrzeugs auf eine Verrußung schließen lassen, vorbeugend bei der turnusmäßigen Inspektion, jedoch spätestens wenn Warnsignale der Motorelektronik auf eine Verrußung hinweisen.

I-FLUX 100 Regenerator ArtikelNr.: 8880001SET

I Flux Step1 FLUID - 5 L ArtikelNr.: 6117005

I Flux Step2 Fluid 150ml ArtikelNr.: 6117150

Handhabung I-Flux 100 Injection-AGR-Partikelfilter Regenerator

Der I-Flux AGR Regenerator wird von XENUM in einem Starter Set angeboten. Dieses enthält den I-Flux 100 Regenerator Apparat, zwei mal 5 Liter Reinigungsflüssigkeit Step 1 sowie zehn mal 150ml Reinigungs- und Spülflüssigkeit Step 2. Ausreichend für 10 Reinigungen.

Die Anwendung des I-Flux 100 Regenerators ist denkbar einfach und für jeden Fachkundigen sicher sowie einfach zu bewältigen. Eine erfolgreiche Anwendung erfordert keinerlei Zusatzkenntnisse. Bitte lesen Sie für eine korrekte Verwendung des I-Flux 100 aufmerksam die wenigen Zeilen dieser Anleitung. Wenn Sie unser Anwendungsvideo anschauen, bekommen Sie am Beispiel eines Volkswagens einen ersten Eindruck von der richtigen Handhabung des I-Flux Regenerators.

Ein Reinigungsprozess mit dem I-Flux kann bis zu 2 ½ Stunden dauern. Deshalb sollte das Fahrzeug mit der Menge Kraftstoff betankt sein, die es erlaubt den Motor mindestens 2 ½ Stunden im Leerlauf drehen zu lassen. Werkstätten ohne Abluftanlage stellen zur Reinigung das Fahrzeug an einen Ort mit ausreichend Umgebungsluft und Abwind, der die Umgebung nicht belastet. Eine I-Flux 100 Reinigung keinesfalls in geschlossenen oder Räumen ohne Abluftanlage durchführen.

Grundsätzlich erfolgt eine Anwendung immer nach dem selben Prinzip. Von Fahrzeugtyp zu Fahrzeugtyp gibt es jedoch bauartbedingt Unterschiede beim Luftansaugkanal, die Sie berücksichtigen müssen. Um den Venturi (Zerstäuber) richtig anzusetzen finden Sie einen Luffeinlass möglichst weit vorne in der Ereigniskette des Ansaugtraktes. In unserem nun folgenden Beispiel ist das zwischen Ladeluftkühler und Ansaugkanal.

Vor jeder Reinigung sollte zum besseren vorher- nachher Vergleich der Abgaswerte ein Messprotokoll angefertigt werden.

- 1. Das Fahrzeug sicher, Handbremse aktiviert, an einem für eine Abgaswegereinigung geeigneten Ort abstellen.
- 2. Füllen Sie als nächstes den I-Flux 100 Regenerator mit einem Liter I- Flux Fluid Step1.
- 3. Der Regenerator sollte während der gesamten Anwendung möglichst waagrecht stehen.
- 4. Entfernen Sie als nächstes den Turbo-Schlauch vom Ladeluftkühler zum Ansaugkanal.

- 5. Positionieren Sie den I-Flux 100 möglichst Waagrecht in der Nähe des Ansaugkanal.
- 6. Achten Sie darauf, dass der I-Flux 100 am Potentiometer (Potentiometer mit an/aus Schalter) in der Stellung "aus" ist.
- 7. Schließen Sie den I-Flux 100 nun an die Batterie an. Polung beachten.
- 8. Starten Sie den Motor.
- 9. Nehmen Sie den Venturi (Zerstäuber) vom Schlauch zum I-Flux 100 ab.
- 10. Setzen Sie den Venturi auf die Öffnung zum Ansaugkanal.
- 11. Justieren Sie den Venturi an der Stellschraube bis der Motor im Leerlauf ein wenig an Drehzahl verliert.
- 12. Mit Festdrehen der Kontermutter am Venturi stellen Sie sicher, dass diese Einstellung während des Reinigungsprozesses erhalten bleibt.
- 13. Verbinden Sie nun den Venturi über den Schlauch mit dem I-Flux 100.
- 14. Setzen Sie den Venturi erneut auf die Öffnung des Ansaugkanals.
- 15. Legen Sie ein Tuch unter den Venturi, um Verunreinigungen des Motorraumes vorzubeugen.
- 16. Über den Potentiometer bedienen Sie die feinfühlig Elektronik des I-Flux 100. Drehen Sie über den Einschaltpunkt hinaus den Potentiometer langsam auf der Skala immer höher, bis der Motor wieder ein klein wenig an Drehzahl gewinnt.
- 17. Zum Starten des Reinigungsprozesses ist das bis an diesen Punkt alles was Sie tun müssen. Achten Sie darauf, dass der I-Flux 100 während der Reinigung sicher und waagrecht stehen bleibt.
- 18. Lassen Sie den Motor sowie den I-Flux in jedem Fall solange laufen, bis die gesamte Menge von einem Liter I-Flux Fluid Step 1 vollständig aufgebraucht ist.
- 19. Nachdem das I-Flux 100 Fluid Step 1 aufgebraucht ist, füllen Sie das I-Flux 100 Fluid Step2 (150ml Reinigung und Spülung) in den I-Flux 100 Regenerator. Eine Zwischenreinigung des I-Flux 100 Apparates ist beim Wechsel der Flüssigkeiten nicht notwendig, vorausgesetzt, die Flüssigkeiten werden im jeweiligen Reinigungsgang vollständig aufgebraucht.
- 20. Innerhalb von einer weiteren viertel Stunde sollte nun auch das I-Flux 100 Fluid Step2 aufgebraucht sein.
- 21. Während beider Reinigungsgänge ist darauf zu achten, dass keinerlei Spritzer der Reinigungsmittel im Motorraum entstehen. Sollten dennoch ein paar Tropfen fallen, dann sofort diese Tropfen mit einem geeigneten Tuch aufnehmen und wegwischen.

- 22. Den Venturi abnehmen, sehr genau darauf achten, dass keine Tropfen der Reinigungsmittel im Motorraum stehen bleiben.
- 23. Den I-Flux 100 abschalten, von der Batterie abklemmen und an einem sicheren Ort bewahren.
- 24. Den Motor ausschalten.
- 25. Das Lesegerät zur Abgasmessung anschließen und für den Fahrer sichtbar in der Fahrgastzelle positionieren.
- 26. Motor ohne Gas starten, langsam anfahren und das Fahrzeug im Straßenverkehr bewegen, bis die zu einer optimalen Verbrennung notwendige Abgastemperatur von min. 400 °C erreicht ist. Dafür das Display des Lesegerätes von Zeit zu Zeit beobachten.
- 27. Wählen Sie eine Strecke, die es Ihnen erlaubt 5 Kilometer oder 10 Minuten relativ konstant mit ca. 4000 Umdrehungen die Minute im vierten Gang zu fahren.
- 28. Wenn das Fahrzeug in der Zeit eine selbstinitiierte Regeneration durchführen möchte, um so besser.
- 29. Nach dieser Prozedur sind Injection, Kraftstoffpumpen, AGR Kanäle, Sensoren sowie Partikelfilter in einem beinahe neuen Zustand.
- 30. Das Fahrzeug kann nun den Kunden zurückgegeben werden.

Je nach Fahrweise des Kunden sind dem Kunden spezielle Additive zu empfehlen. XENUM bietet zur Vorbeugung einige Diesel Additive mit hohem Wirkstoffgehalt an. Das mit dem I - Flux 100 Regenerator erzielte Ergebnis kann in den folgenden Betriebsstunden und gefahrenen Kilometern mit unseren Hochleistungsadditiven, wie dem XENUM DIESEL CONDITIONER, dem IN & OUT CLEANER sowie unserem Premium Reinigungsmittel X-FLUSH DIESEL, aufrecht erhalten werden.

Ältere Fahrzeuge mit sehr hoher Laufleistung von 120.000 km - 180.000 km und mehr benötigen eventuell ein zweite Reinigung. Grundsätzlich empfehlen wir vor und nach jeder erfolgreichen Systemreinigung XENUM`s In & Out Cleaner dem Kraftstoff beizumengen. Je nach Fahrweise und Verschmutzungsgrad bis zu 20.000 km nach I-Flux 100 Reinigung. Die NanoKatalysatoren des In & Out Cleaners verhindern sicher eine weitere Verrußung in einer Periode mit unsauberer Verbrennung, die durch den Rückstau bei Verstopfungen bedingt ist, denn sie verhindern prinzipiell Rußbildung beginnend an der Injection. Bei der folgenden Inspektion sollten zur Kontrolle noch einmal Abgastest - Messprotokolle angefertigt werden. Gegebenenfalls wird nachgereinigt und je nach Motor und Fahrweise weiterhin der In & Out Cleaner dem Diesel beigemischt.

Eine längere Lebensdauer des Motors und der Abgaswege wird von XENUM dann garantiert, wenn angemessen Additive aus dem Hause XENUM dem Treibstoff beigemischt werden.

EMPFOHLENE ZUSÄTZLICHE BEHANDLUNGEN:

Motoröl

Aufgrund dessen, dass bei unvollständigen oder zu langen Regenerierungszyklen des Partikelfilters nicht verbrannter Dieselkraftstoff in das Motoröl fließt, wird die Qualität des Motoröls enorm herabgesetzt. Dies geschieht verstärkt bei einer Verstopfung des Partikelfilters. Nach einem Problem mit dem Partikelfilter sollte wegen der Einmischung von Dieselkraftstoff das Motoröl und der Ölfilter gewechselt werden. Vor dem Ölwechsel empfehlen wir eine Tankreinigung mit dem XENUM Complex Diesel Conditioner oder dem In&Out Cleaner, um sicher sein zu können alle Verunreinigungen vom Tank beginnend entfernt zu haben. In jedem Fall sollten Sie ein Motoröl benutzen welches der Klassifizierung C für PKW Dieselmotoren mit Partikelfilter entspricht, so genannte Low SAPS-Öle. Diese weisen bei der Verbrennung stark begrenzte Anteile an Sulfatasche, Phosphor und Schwefel (SAPS) auf. Deshalb sind diese Motoröle für den Partikelfilter besser, denn sie vermeiden aschebildende Bestandteile, welche die Durchlässigkeit des Partikelfilter ungünstig beeinflussen könnten.

Der Innovationsaward des I Flux 100 Regenerator verliehen auf der Motortec in Madrid

