

NanoOil – 20.MSK

Motorschutz gegen mechanischen Verschleiß und Schutz gegen Kohlenstoffablagerungen im Motor

Vorteil NanoOil – verbessert die physikalischen Eigenschaften des Öls

- Löst Kohlenstoff im Motor, glättet alle Kratzer und Schrammen im Zylinder, dichtet Druckleckagen im Zylinder ab
- Reduziert die Reibung im Motor und senkt dadurch den Kraftstoffverbrauch um 10 – 20%
- Erhöht das Verdichtungsverhältnis im Zylinder um 10-20% und erhöht dadurch die Motorleistung
- Reinigt den Motor ca.1000 km von der Anwendung bis zum Motor von Kohlenstoffablagerungen (idealerweise vor dem Ölwechsel)
- Verlängern Sie die Motorlebensdauer um das X-FACHE
- Reduziert die 6-fache Reibung im Motor und reduziert dadurch Geräusche und Vibrationen
- Ein Zyklus im Motor 25 000 – 30 000 km = 100% Wirkung. Nach 50.000 km hört NanoOil auf, den Motor zu schützen.
- Vorübergehender Motorschutz für 100 km auch bei vollständigem Ölverlust



NanoOil es wurde speziell für die russische Armee als Beimischung in Motor- und Getriebeöl in der Kampftechnik entwickelt. Auch bei einem Ölleck aus Motor oder Getriebe (Reifenpanne) bleibt die Schmierfunktionalität auch nach dem Ölleck erhalten. Da der Nanofilm bis zu 50.000 km auf den Metallteilen von Motor und Getriebe wirksam bleibt, gefriert er nicht und fließt nicht. Es wird nur als Beimischung in Motoröl verwendet, es dient der Vorbeugung von Motorschäden. Im Falle eines Öllecks aus dem Motor oder Getriebe muss es bei Fahrt mit voller Leistung ein Verriegeln über eine Strecke von mindestens 100 km verhindern.



Preis pro 10g. NanoOil = 9,16 € ohne Mehrwertsteuer

1. Packung mit 30 g. für 3 Liter Motoröl = 27,50 €
2. Packung mit 40 g. pro 4 Liter Motoröl = 37,00 €
3. Packung mit 50 g. pro 5 Liter Motoröl = 46,00 €
4. Packung mit 60 g. für 6 Liter Motoröl = 55,00 €
5. Packung mit 70 g. für 7 Liter Motoröl = 64,00 €

Anwendung von Nanoöl in Getriebe und Differential:

Es ist notwendig, 20 g auf das Getriebe aufzutragen. Nanoöl für 1 Liter Getriebeöl!!



Aplikácia prísady NanoOil - 20.MSK do motora je celkom jednoduchá:



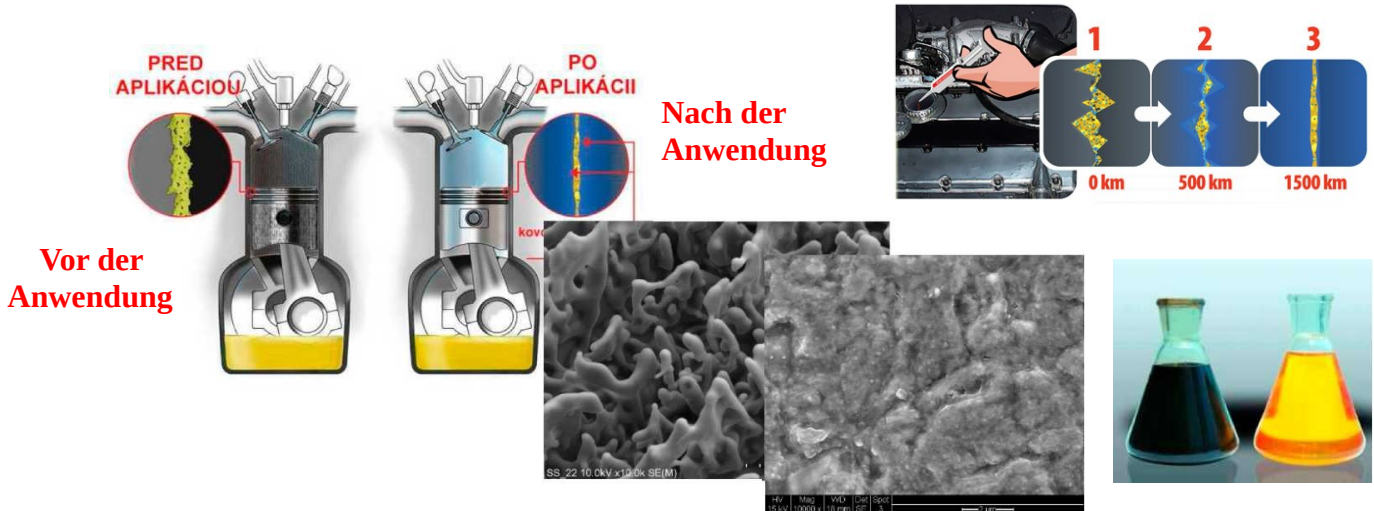
Wir starten das Auto und lassen den Motor auf Betriebstemperatur aufwärmen oder laufen ein paar Kilometer damit. Damit sich das Öl im Motor gleichmäßig erwärmt und schmiert. Nach dem Aufwärmen auf Betriebstemperatur stellen wir den Motor ab. Dann entfernen wir den Öldeckel vom Motor (wo das Motoröl eingefüllt wird). Wir spritzen die gesamte Packung (Spritze) in das Ausgießloch (wo das Öl in den Motor eingefüllt wird). Nach dem Einfüllen des Nanoöl-Additivs in den Motor verschließen wir das Loch am Motor mit einem Öldeckel. Wir starten den Motor erneut und lassen ihn mindestens 15 Minuten im Leerlauf laufen, damit sich das NanoOil gut mit dem Motoröl vermischt. Idealerweise nach der Anwendung starten und mindestens 15 km fahren.



NanoOil ist ein Konzentrat, das zum Mischen mit Motor- oder Getriebeöl entwickelt wurde. Insbesondere beim Aufbringen auf den Motor ist es erforderlich, dass der Motor nach dem Aufbringen mindestens gestartet wird. Nur so wird NanoOil perfekt mit Motoröl und seiner 100%igen Funktionalität vermischt. Daher ist es notwendig, den Motor nach der Anwendung zu starten. Beim Einsatz am Getriebe (manuell oder automatisch) empfiehlt sich auch ein kurzer Antrieb für eine ideale Durchmischung im Getriebe. Es muss nichts mehr getan werden. NanoOil hat ideale Eigenschaften bis zu 30.000 km. Dann nimmt seine Wirksamkeit allmählich ab. Die maximale Lebensdauer des Motors beträgt 50.000 km. Um den Motor dauerhaft vor Kohlenstoffablagerungen zu schützen, wird empfohlen, bei jedem Ölwechsel eine neue Nanoölpackung als dauerhaften Schutz für den Motor aufzutragen.

Bei der Verwendung in Verbrennungsmotoren (Benzin, Diesel und Gas) wird Nanoöl als Beimischung zum Motoröl zugegeben. Nanoölmoleküle binden sich chemisch mit Motorölmolekülen und füllen mikroskopisch kleine Risse ("Poren") des Metalls – und bilden so einen Nanofilm auf dem Metall. Eine weitere Komponente - organische Säure - löst gleichzeitig Kohlenstoffablagerungen im Farbstoffmotor auf. Anschließend füllt es alle Motorlecks, was zu einer Erhöhung der Kompression im Zylinder um 10-20% führt. Somit wird die Motorleistung durch Versiegeln um 10 - 20% gesteigert.

Dies reduziert die Reibung der Metallteile um etwa das 6-fache (höhere Viskosität), was zu einer mehrfachen Verlängerung der Lebensdauer der Metallteile und einer deutlichen Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs führt.



Die grundlegende Aufgabe des Nanoölmoleküls besteht darin, alle Verunreinigungen (Dekarbonisierung) von den Metallteilen im Motor zu entfernen. Anschließend dringen diese Moleküle in die Tiefe der Risse im Metall ein und füllen diese, wodurch die Oberflächenreibung verringert wird, sich die Oberflächenstruktur jedoch nicht ändert. Gleichzeitig erhöht sich das Verdichtungsverhältnis im Zylinder, was die Motorleistung erhöht, aber die ursprünglichen geometrischen Abmessungen ändern sich nicht. Es wird auch die ursprüngliche Kohlenstoffablagerung durch eine schützende Oberfläche mit einer Effizienz von bis zu 50.000 km ersetzen. Daher wird empfohlen, **NanoOil** in Zyklen von 50.000 km zu verwenden, da dies die Wirksamkeit von reduzierter Reibung - reduziertem Kraftstoffverbrauch - Vibrationen und Motorgeräuschen ist. Der Kohlenstoff im Motor löst sich zu einem Farbstoff auf, so dass er den Ölfilter moderner Motoren nicht verstopft. Nano-Schmiermittel NanoOil kann jederzeit verwendet werden, beim ersten Mal ist es jedoch am besten, mindestens 500 km vor dem geplanten Motorölwechsel aufzutragen.

Für neue Motoren (mit weniger als 1500 km) wird empfohlen, 20 g pro 1 Liter Motoröl zu verwenden. Jeder neue Motor muss gestartet werden, physikalisch muss sich der Kolben im Zylinder durch Reibung setzen. Es findet ein physikalisches Schleifen von Metall zu Metall statt, daher muss das neue Auto nach 1500 km zwangsweise zur Tankstelle zum Ölwechsel fahren. Denn das Öl enthält verschlissene Metallpartikel, die mit dem Altöl aus dem Motor ausgetragen werden. Aus diesem Grund wird dem neuen Motor Nanoöl als Schutz hinzugefügt, da es die Reibung im Vergleich zum ursprünglichen Motoröl um das 6-fache reduziert und so den neuen Motor physisch vor übermäßiger Zylinder- und Kolbenreibung schützt. **Das heißt, für einen neuen Motor mit einem Ölvolumen von bis zu 5 Litern werden 100 g aufgetragen. NanoOil.**

Für laufende Motoren (mit mehr als 1500 km) wird empfohlen, 10 g zu verwenden. für 1 Liter Öl. Für 5 Liter Motoröl sind dies 50 g. NanoOil.

NanoOil ist auch für Getriebe aller Art als lebenslanger Verschleißschutz konzipiert. **Es wird empfohlen, 20 g pro 1 Liter Getriebeöl zu verwenden. In einem Getriebe mit 2 Litern Öl verwenden wir 40 g. NanoOil.**



Nanoöl-20.MSK ist ungiftig (4. gefahrenklasse), nicht explosiv und nicht brennbar, daher sind beim Umgang keine besonderen Sicherheitsbedingungen erforderlich.

Es ist gemäß der Norm als Zusatz zu Ölen eingestuft: STN 65 6010, STN 65 6070, STN EN ISO 2160, STN EN 22 592 STN EN ISO 3104, STN 65 6071

Hersteller: LEOTEK CENTR, Sankt Peterburg, Rusko

Importér: NanoOil & Sapfir s.r.o.

Karpatské nám. 10/A, 831 06 Bratislava, SK, tel: +421 908 733 659 , <mailto:info@nanooil.eu> www.nanooil.eu

Umfassender Motorleistungstest vor und nach dem Gießen NanoOil zum Motor:

Testfahrzeug: FORD S-MAX 2,0 TDCi 103 kw, rok výroby 2010

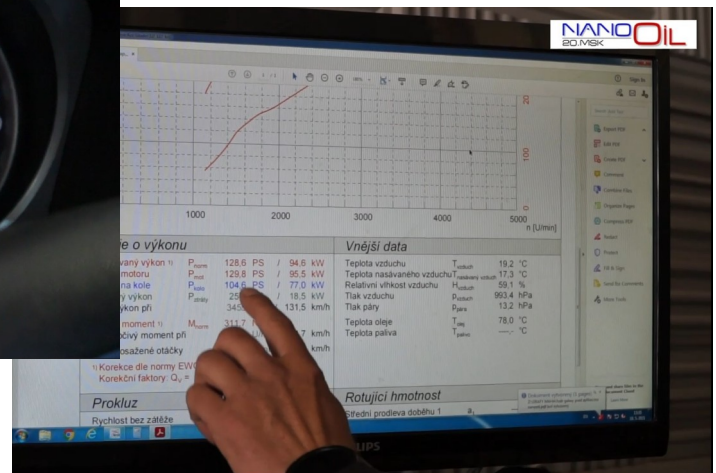
Erster Motorleistungsmesstest des Tages: 18.5.2021

Tachometerstatus: 345 070 km

Vollständiger Test hier: <https://youtu.be/9FiBiRZ3Ji4>



Vor dem Einfüllen von Nanoöl in den Motor motorleistung wurde gemessen 128 PS

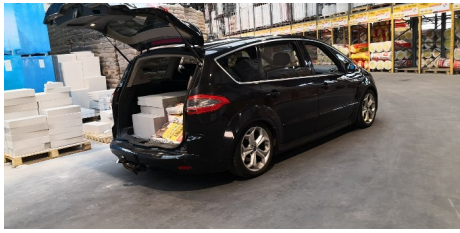


Nach der Messung der tatsächlichen Leistung an der Motorbremse wurde Nanoöl in einer Menge von 60 g in den Motor gegossen. Und ein neuer Test begann zu laufen, um zu beweisen, wie der Motor zu den Ergebnissen zurückgeführt werden kann, die er hatte, als er aus der Produktion kam. **Am 18.05.2021 bei Tachometer: 345 071 km**

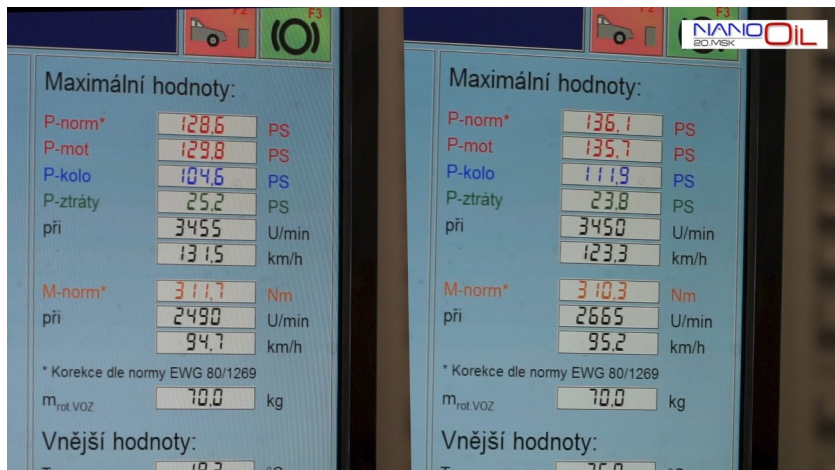
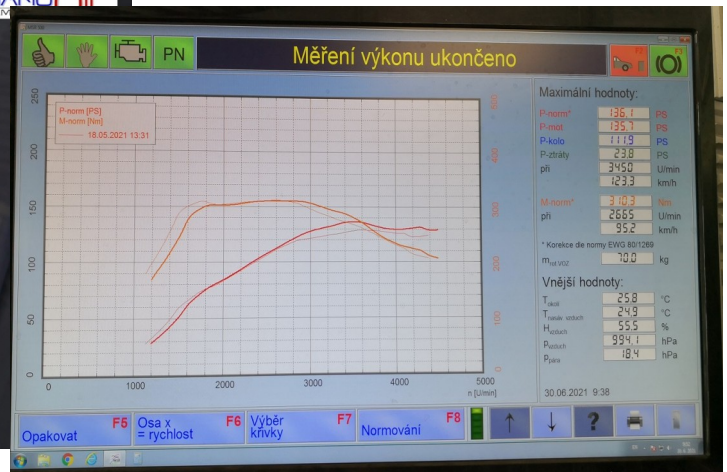


Das Auto ist ein Firmenwagen und als richtiger Firmenwagen muss es seinen Kaufpreis (50 000 € ca.), daher wird das Fahrzeug für alles verwendet. Was selbst der Ford-Hersteller im verrücktesten Traum nicht erfunden hätte. Als ordentlicher Firmenwagen muss er absolut alles aushalten, bis er explodiert oder zerfällt! Mein Auto ist derzeit über 353.000 km weit und die tägliche Laufleistung liegt zwischen 100 und 1000 km, da unsere Aktivitäten die gesamte EU abdecken (STOP-FIRE-SAPFIR-Feuerlöschanlagen).

Das Auto hat den originalen Motor + Turbo, Kupplung und Getriebe. Bei der Wartung von 200.000 km wurden nur die Motorverkabelung und die Wasserpumpe gewechselt. Bei 250.000 km wurden die Injektoren per Ultraschall gereinigt. Alles andere ist original, einschließlich des Katalysators und des Partikelfilters. Die beigefügten Fotos beweisen, dass das betreffende Auto recht vielseitig und nicht unbedingt sparsam eingesetzt wird. Daher wurde es als Testfahrzeug verwendet, um die Leistung vor und nach dem Auftragen von NanoOil auf Motor und Getriebe zu messen.



Am 30.06.2021 Kilometerstand: 351 527 km Test Nr.2



Nach 6457 km vom 18.5. bis 30.6.2021 die Motorleistung wird erneut getestet. Dieser Test wurde dreimal wiederholt, weil selbst der Besitzer von MM RACING das Ergebnis nicht glauben wollte. <https://www.mm racing.sk/sk/> Die Motorleistung stieg von 128 auf 136 PS sowie das Drehmoment bei höheren Drehzahlen. Gleichzeitig sank der Verbrauch, das Motorgeräusch sank und die Motorflexibilität stieg.

Typ vozidla: Ford Galaxy 20TDCI
 Reg. značka: KE 048 KD
 Technik: Marek

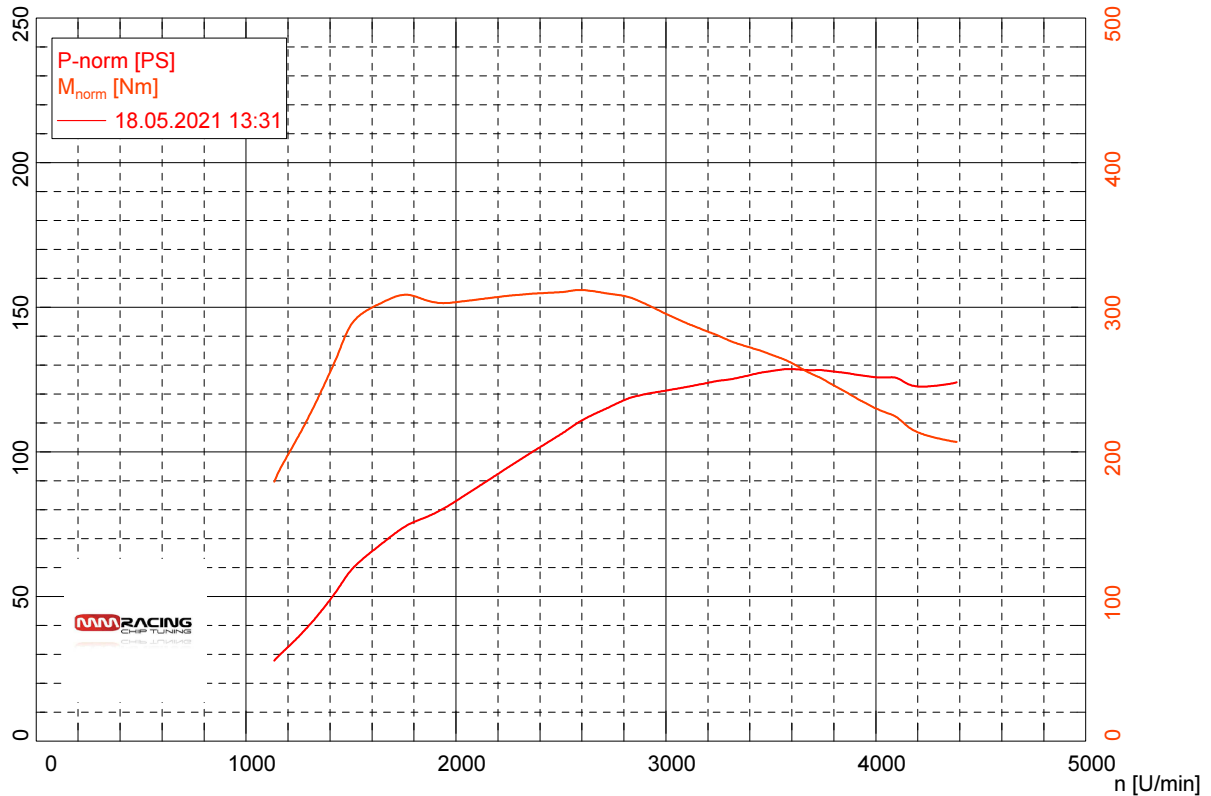
Vznětový motor / Turbodmychadlo (vzduchem chlazené)
 Manuální převodovka
 Přední pohon

Meranie vykonu pri 345.000km, pred aplikaciou NanoOil

2.4.60.100.100.70

Datum měření: 18.05.2021 (13:31)

Strana 1



Údaje o výkonu

Korigovaný výkon ¹⁾	P_{norm}	128,6 PS / 94,6 kW
Výkon motoru	P_{mot}	129,8 PS / 95,5 kW
Výkon na kole	P_{kolo}	104,6 PS / 77,0 kW
Ztrátový výkon	$P_{ztráty}$	25,2 PS / 18,5 kW
Max. výkon při		3455 U/min / 131,5 km/h
Točivý moment ¹⁾	M_{norm}	311,7 Nm
Max. točivý moment při		2490 U/min / 94,7 km/h
Max. dosažené otáčky		4385 U/min / 160,5 km/h

¹⁾ Korekce dle normy EWG 80/1269 ($f_m = 0,30$)
 Korekční faktory: $Q_v = 0,00 \%$

Vnější data

Teplota vzduchu	T_{vzduch}	19,2 °C
Teplota nasávaného vzduchu	$T_{nasávaný\ vzduch}$	17,3 °C
Relativní vlhkost vzduchu	H_{vzduch}	59,1 %
Tlak vzduchu	p_{vzduch}	993,4 hPa
Tlak páry	$p_{pára}$	13,2 hPa
Teplota oleje	T_{olej}	78,0 °C
Teplota paliva	T_{palivo}	---,- °C

Prokluz

Rychlost bez zátěže	$v_{bez\ zátěže}$	---,- km/h
Otáčky bez zátěže	$n_{bez\ zátěže}$	--- U/min
Rychlost s plnou zátěží	$v_{plná\ zátěž}$	---,- km/h
Otáčky s plnou zátěží	$n_{plná\ zátěž}$	--- U/min
Prokluz		---,- %

Rotující hmotnost

Střední prodleva doběhu 1	a_1	---,- m/s ²
Střední brzdná síla doběhu 1	F_1	---,- N
Střední prodleva doběhu 2	a_2	---,- m/s ²
Střední brzdná síla doběhu 2	F_2	---,- N
Síla rotující hmotnosti	$F_{rot-celk}$	---,- N
Rotující celková hmotnost	$m_{rot-celk}$	350,0 kg
Rotující hmotnost zkušebny	$m_{rot-zkuš}$	280,0 kg
Rotující hmotnost vozidla	$m_{rot-voz}$	70,0 kg

Typ vozidla: Ford Galaxy 20TDCI
 Reg. značka: KE 048 KD
 Technik: Marek

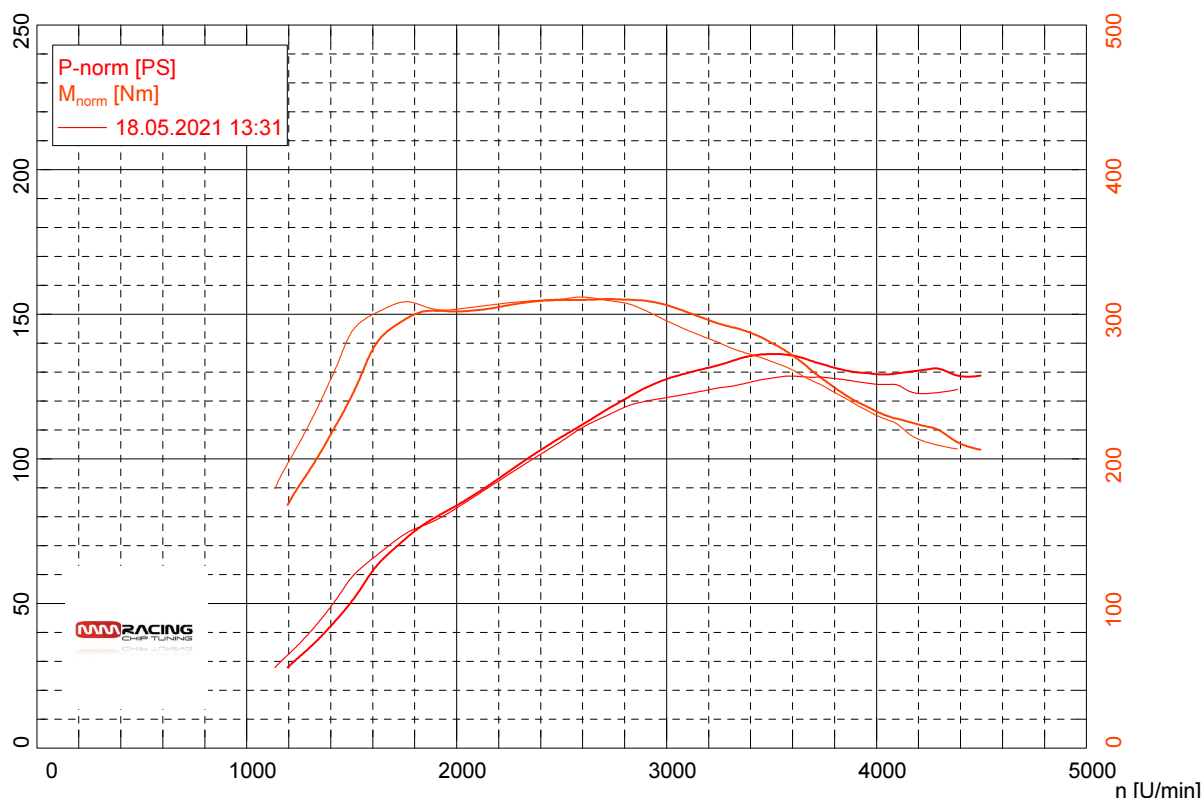
Vznětový motor / Turbodiesel (vzduchem chlazené)
 Manuální převodovka
 Přední pohon

meranie po aplikácii Nanooil a najazdeni 6.000km
 vs meranie pred aplikaciou Nanooil

2.4.60.100.100.70

Datum měření: 30.06.2021 (9:38)

Strana 1



Údaje o výkonu

Korigovaný výkon ¹⁾	P_{norm}	136,1 PS / 100,1 kW
Výkon motoru	P_{mot}	135,7 PS / 99,8 kW
Výkon na kole	P_{kolo}	111,9 PS / 82,3 kW
Ztrátový výkon	$P_{ztráty}$	23,8 PS / 17,5 kW
Max. výkon při		3450 U/min / 123,3 km/h
Točivý moment ¹⁾	M_{norm}	310,3 Nm
Max. točivý moment při		2665 U/min / 95,2 km/h
Max. dosažené otáčky		4500 U/min / 157,2 km/h

¹⁾ Korekce dle normy EWG 80/1269 ($f_m = 0,30$)
 Korekční faktory: $Q_v = 0,00\%$

Vnější data

Teplota vzduchu	T_{vzduch}	25,8 °C
Teplota nasávaného vzduchu	$T_{nasávaný\ vzduch}$	24,9 °C
Relativní vlhkost vzduchu	H_{vzduch}	55,5 %
Tlak vzduchu	p_{vzduch}	994,1 hPa
Tlak páry	$p_{pára}$	18,4 hPa
Teplota oleje	T_{olej}	90,0 °C
Teplota paliva	T_{palivo}	---,- °C

Prokluz

Rychlost bez zátěže	$v_{bez\ zátěže}$	---,- km/h
Otáčky bez zátěže	$n_{bez\ zátěže}$	--- U/min
Rychlost s plnou zátěží	$v_{plná\ zátěž}$	---,- km/h
Otáčky s plnou zátěží	$n_{plná\ zátěž}$	--- U/min
Prokluz		---,- %

Rotující hmotnost

Střední prodleva doběhu 1	a_1	---,- m/s ²
Střední brzdná síla doběhu 1	F_1	---,- N
Střední prodleva doběhu 2	a_2	---,- m/s ²
Střední brzdná síla doběhu 2	F_2	---,- N
Síla rotující hmotnosti	$F_{rot-celk}$	---,- N
Rotující celková hmotnost	$m_{rot-celk}$	350,0 kg
Rotující hmotnost zkušební	$m_{rot-zkuš}$	280,0 kg
Rotující hmotnost vozidla	$m_{rot-voz}$	70,0 kg