

« Carburant de compétition plombé pour moteur 2-temps et 4-temps »



Nos formulations, issues de bases pures, vous garantissent des propriétés constantes 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 ainsi qu'une grande facilité de réglage.

Utilisations

- **ELF AVGAS 2T 96.7** est un carburant plombé dédié à la compétition.
- Grâce à ses composés oxygénés qui améliorent le remplissage et à ses composés aromatiques à fort contenu énergétique (PCI), **ELF AVGAS 2T 96.7** offre des performances élevées, particulièrement à haut régime.
- **ELF AVGAS 2T 96.7** bénéficie d'octanes élevés, offrant une excellente garde au cliquetis.
- **ELF AVGAS 2T 96.7** a une tension de vapeur basse, ce qui permet d'éviter le vapor-lock par fortes chaleurs.
- Particulièrement adapté aux compétitions de type :
 - Moto-Cross
 - Moto 2T de petite cylindrée (jusqu'à 250 cm³)
 - Kart
 - Superkart
 - Motonautisme

Caractéristiques

		Données typiques
INDICES D'OCTANE	RON	118.5
	MON	102.5
DENSITE	kg/l à 15°C	0.778
OXYGENE	% m/m	2.4
TENSION VAPEUR	Bar à 37,8°C	0.220
DISTILLATION (°C)	% vol. à 70°C	-
	% vol. à 100°C	47
BENZENE	% vol.	<0.05
PLOMB	g/litre	0.5

« Carburant de compétition plombé pour moteur 2-temps et 4-temps »

Propriétés

Caractéristiques du carburant	→	Gains techniques	→	Bénéfices moteurs
Teneur en plomb offrant une amélioration significative des niveaux d'octanes	→	Garde aux cliquetis Permet le fonctionnement du moteur à haut taux de compression	→	Fiabilité et performance irréprochables en conditions sévères
sélection de composés oxygénés	→	Amélioration du remplissage	→	Gains en puissance spontanés (sans réglages particuliers), particulièrement à haut régime.
sélection de composés aromatiques	→	Amélioration du contenu énergétique	→	
Basse tension de vapeur	→	Limite très fortement les risques de vapor-lock	→	Constance du fonctionnement à chaud

Recommandation

- Sans réglages avancés, **ELF AVGAS 2T 96.7** 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 AVGAS 2T 96.7** est hors réglementation sportive et incompatible avec la plupart des réglementations de circulation sur route ouverte.
- **ELF AVGAS 2T 96.7** peut être utilisé en mélange 2T avec le lubrifiant **ELF HTX 909** ou, pour une efficacité encore supérieure, avec **ELF HTX 976**.
- Pour une utilisation hivernale, il est recommandé d'utiliser l'essence plombée **ELF Special Cross** qui présente une meilleure démarrabilité à froid.
- Pour une courbe de couple plus pleine à moyen régime, il est recommandé d'utiliser l'essence plombée **ELF Special Cross**.

« Carburant de compétition plombé pour moteur 2-temps et 4-temps »

Conservation

Pour maintenir ses propriétés d'origine, et en accord avec les règlements de Santé et de Sécurité sur les carburants, **ELF AVGAS 2T 96.7** 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.

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.

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.

PCI : Le pouvoir calorifique massique ou volumique représente la quantité d'énergie dégagé par unité de masse ou de volume du carburant, lors de la réaction chimique en combustion complète conduisant à la formation de CO₂ et H₂O. Le carburant est pris, sauf mention contraire, à l'état liquide et a une température de référence, généralement 20°C.

TENSION DE VAPEUR : Typiquement mesurée à 37.8 °C (tension de vapeur Reid), exprimée en bar (ou pascals), cette grandeur caractérise, avec sa courbe de distillation, la capacité d'un carburant à se vaporiser. Cette propriété intervient lors de la mise en mélange de l'essence avec l'air d'admission ainsi que pour le démarrage à froid. Une tension de vapeur trop élevée peut occasionner du « vapeur lock ».