



L'énergie sera libre... ou ne sera pas !

C99 Diesel

Le **C99 Diesel** est un additif qui s'incorpore au carburant (gazole ou fuel) destiné aux moteurs de type Diesel.

Principe d'action :

Les hydrocarbures ont tendance à s'agglomérer en macromolécules. De ce fait, lors de la combustion, les molécules d'oxygène contenues dans l'air d'admission ne parviennent pas à s'associer avec l'intégralité des molécules d'hydrocarbures. Avec, pour conséquences directes :

- une perte sèche puisque tout le carburant n'est pas utilisé,
- une pollution énorme, avec des rejets particulièrement toxiques (fumées, suies, monoxyde de carbone, etc.),
- un encrassement du moteur (dépôts de suies, calamine, etc.) entraînant un mauvais fonctionnement général (bruit, vibrations, cognements, mauvaise étanchéité au niveau des soupapes, etc.) une perte de puissance et une usure prématurée.

Le **C99 Diesel** va disloquer ces agglomérats de macromolécules d'hydrocarbures, permettant la liaison optimale entre les molécules d'oxygène et les molécules d'hydrocarbures.

Avantages :

Le résultat est immédiat et absolu :

- Comme toutes les molécules d'hydrocarbures sont brûlées, le rendement calorifique est optimisé et vous économisez 10% du carburant (valeur couramment constatée), voire plus.
- Lors d'un contrôle technique obligatoire, au niveau pollution, il est normal de voir un véhicule passer en-dessous du seuil de mesure des appareils de contrôle (opacimétrie inférieure à 0,5). Les constructeurs-mêmes des moteurs n'en reviennent pas, mais la Planète vous dit un grand merci !
- Le moteur fonctionne mieux, démarre plus facilement, fait moins de bruit, vibre moins, etc.
- Afin de respecter la norme "EURO V", certains poids-lourds sont équipés de chaudières sur l'échappement, chaudières qui permettent de consommer les hydrocarbures que le moteur n'a pas pu brûler, qui fonctionnent grâce à l'adjonction d'un produit (très coûteux et hautement toxique et dangereux, en soi et à sa fabrication), élaboré à base d'urée (tirée de l'urine) nommé "AD-Blue". Ce dispositif est sensé diminuer la pollution (en réalité, le problème est déplacé sans être résolu). Avec le **C99 Diesel**, le moteur respectera la norme "EURO V" sans "AD-Blue" (attention, dans certains pays - l'Espagne notamment - une sécurité empêche l'utilisation normale du véhicule - moteur bridé à 80 CV - si la chaudière est déconnectée, fonctionne avec de l'eau à la place de l'"AD-Blue", ou est à sec). L'économie de l'"AD-Blue" à l'achat est à ajouter aux quelques 10% de carburant économisé. Sur des véhicules roulant plusieurs centaines de milliers de km par an et consommant habituellement jusqu'à 35 ou 40 litres au 100 km, l'économie annuelle se mesure en valeurs à "5 chiffres". Ceci sans compter la fiabilité accrue du véhicule (et donc sa disponibilité), sa maintenance facilitée, sa longévité augmentée, et la sécurité directe (frein moteur plus

efficace ou risque de surchauffe diminué, par exemple) ou indirecte induites (livraisons assurées dans des conditions optimales, par exemple).

Actions complémentaires :

- Le **C99 Diesel** commence par nettoyer tout le circuit du carburant, en éliminant les traces d'humidité (condensation dans les réservoirs), les boues, les algues et les bactéries.
- Le **C99 Diesel** va aussi nettoyer en douceur toute la partie haute du moteur, en éliminant petit à petit la calamine. Même une vanne EGR défectueuse se remettra à fonctionner (la vanne EGR est présente sur certains modèles, particulièrement ceux des années 1990 ; c'est un clapet qui recycle une partie des gaz d'échappement, incomplètement brûlés, en les faisant repasser dans l'admission d'air).
- Le **C99 Diesel** améliorera la vitesse du front de flamme dans la chambre de combustion (diminution du bruit et des vibrations, gain de puissance).
- Le **C99 Diesel** lubrifiera la pompe à injection et les injecteurs, éliminant tout risque de grippage, même en cas d'utilisation de carburant "discount".

En fonction de l'âge du véhicule, de son état, de la qualité du carburant acheté jusqu'alors, l'économie ne pourra se sentir qu'après deux, trois, voire quatre pleins. En effet, le **C99 Diesel** commence son action par le nettoyage interne. L'économie devient effective et sensible une fois que toutes les saletés ont été résorbées.

Si l'on désire une action plus rapide, avec une économie immédiate, ou si le circuit carburant est particulièrement sale, il est recommandé d'appliquer une dose d'"**ECO 10 000 Diesel**", en vente chez **Calcadis**.

Pour un nettoyage approfondi de la partie haute du moteur, faire appliquer par un professionnel une dose d'"**AIC**", en vente chez **Calcadis**.

Mise en œuvre :

La proportion idéale est de 5‰.

Le dosage est explicitement détaillé sur les flacons. Au sommet des flacons, est incorporé un système doseur qu'il suffit de remplir à la hauteur désirée en pressant légèrement le corps du flacon (après avoir desserré ou enlevé le bouchon, pour que l'air puisse s'échapper). Verser directement dans le réservoir, ou, si cette manœuvre est impossible (accès du réservoir peu commode ou opercule automatique obstruant l'entrée du réservoir, comme sur les voitures italiennes), verser dans le goulot du pistolet, tenu verticalement, puis introduire le goulot du pistolet dans le réservoir, comme à l'accoutumée.

Il est recommandé de mettre le **C99 Diesel** avant de mettre le carburant, afin que le flux homogénéise le mélange.

Lors de la première utilisation, dosez en fonction du volume total du réservoir.

Lors des utilisations suivantes, dosez en fonction de la quantité de carburant que vous allez mettre.

Ne soyez pas inquiet pour la précision des dosages : vous connaissez l'ordre de grandeur de la quantité de carburant que vous allez mettre, et cela suffit. Un surdosage est sans danger et aura pour seule incidence une vitesse accrue du front de flamme, avec une légère augmentation de puissance.

Astuce : sur un flacon neuf, pensez à ôter la bague d'inviolabilité du goulot. Sinon, en versant la dose de **C99 Diesel** dans le réservoir, la bague partira avec !...