

KIT PER LAND ROVER 2.5 TD5

SDT1 WASTE GATE – SDT1VGT GEOMETRIA VARIABILE

I KIT SAITO SONO CORREDATI DA :

- POLO IN COTONE 100% DA 250 GRAMMI CON MARCHIATO SUL PETTO IL LOGO DEL KIT E SULLA SPALLA SINISTRA IL LOGO ED IL NOME SAITO.
- SET DI ADESIVI RESINATI CON IL LOGO DEL KIT

E' IMPORTANTE SAPERE CHE :

I KIT SAITO NON SONO OMOLOGATI E PERTANTO IL LORO UTILIZZO E' CONCESSO SOLO IN AREE PRIVATE O PER ATTIVITA' AGONISTICHE NELLE QUALI IL LORO UTILIZZO SIA DICHIARATAMENTE CONSENTITO.

CONDIZIONI GENERALI

- ORDINE – Richiedere il modulo per la registrazione di un nuovo cliente e dopo averlo debitamente compilato inviarlo tramite e-mail a info@saito.it o Fax al 071 716318 citando REGISTRAZIONE NUOVO CLIENTE ED ORDINE.
- CONSEGNA – La consegna viene effettuata tramite corriere espresso entro circa 24/48 dall'ordine. Gli ordini vengono evasi a seconda della disponibilità e quest'ultima viene comunicata al momento dell'offerta.
- NOTA – Saito s.r.l. effettua cessioni tramite fattura accompagnatoria, nel caso l'acquirente sia un privato dovrà comunicare il codice fiscale.
- SPEDIZIONE – Il costo della spedizione (nel caso in cui il cliente desidera venga prepagata) è di 19 euro + IVA.
- PAGAMENTO – Nel caso la somma ecceda il valore di 999 € il pagamento dovrà essere effettuato con bonifico anticipato, se la somma sarà inferiore potrà essere effettuato direttamente al corriere in contanti (farsi dare dal corriere la ricevuta del versamento effettuato).

– GARANZIA – Il prodotto Saito è coperto da un anno di garanzia calcolato a partire dalla data della fattura e per un chilometraggio illimitato. Nel caso di richiesta di garanzia il prodotto deve essere inviato integro con dichiarazione delle anomalie riscontrate (prodotti visibilmente danneggiati o disassemblati non verranno presi in considerazione). La Saito effettuerà l'analisi del componente al fine di verificare se il danno è dovuto alla qualità del prodotto o ad un errato utilizzo del medesimo (scarsa lubrificazione, intasamento filtro aria ...). La garanzia copre solo le anomalie di fabbrica e non i danni riportati a causa di errato utilizzo del componente. La Saito non riconosce alcun tipo di spesa ulteriore quali smontaggio e rimontaggio del componente. Nel caso in cui la garanzia verrà riconosciuta la Saito si impegna a restituire un componente nuovo od il valore della cessione in origine. L'accettazione della fattura rappresenta accettazione delle presenti clausole.

– NOTE – I kit per Land Rover I° serie sono 2: 1 waste gate (SDT1) ed 1 geometria variabile (SDT1VGT) e possono esser montati in alternativa (non omologata) alla turbina originale. Per evitare errori si chiede di specificare nell'ordine il codice della turbina originale e la sigla del Kit desiderato.

DESCRIZIONE DEL KIT SDT1 WASTE GATE E SUE PRESTAZIONI

La base del Kit SDT1 è un turbo MHI TD04 waste gate versione maggiorata 13T molto sofisticato equipaggiato con cuscinetto reggispira A 360° capace di supportare la spinta generata da una pressione di sovralimentazione di oltre 1.6 Bar senza problemi (in condizioni ideali e con olio di ottima qualità ben raffreddato può superare anche i 2.0 Bar), il carter è in HiSi (Una ghisa grigia di ottima qualità capace di sopportare elevate temperature dei gas), Il compressore è molto efficiente e genera elevate portate d'aria con una temperatura uscita compressore moderata. Le turbine Mitsubishi rappresentano la massima evoluzione nel mondo della sovralimentazione grazie all'attento studio dei materiali, all'ottimizzazione dei giochi, alla raffinatissima realizzazione dei componenti interni e non ultime alle sofisticate aerodinamiche. Il Kit Saito viene fornito con una taratura di base intorno ad 1.2 Bar grazie alla quale è possibile ottenere valori elevati della potenza con incrementi superiori al 20% ma il vero obiettivo è l'ottenimento di un'elevata coppia motrice ai bassi regimi motore.

La maggior massa d'aria elaborata dal compressore ai bassi giri e l'elevata efficienza del componente consentono di anticipare il valore della coppia motrice di oltre 150 giri/min (dipende molto dalla taratura della pompa gasolio) rendendo la guidabilità della vettura assai più performante soprattutto nel fuoristrada. La reattività del motore aumenta in modo sostanziale e la perdita d'energia, con conseguente necessità di cambio marcia, avviene ad un regime inferiore rispetto all'originale. Non ultimo è l'ottenimento della riduzione del consumo specifico di carburante (gr/CVh) e della temperatura in camera di scoppio (ovviamente questi parametri dipendono moltissimo dalla taratura che viene eseguita sulla pompa gasolio). Le prestazioni del Kit SDT1 waste gate in taluni casi superano quelle di un tradizionale obsoleto turbo a geometria variabile consentendo inoltre una maggiore affidabilità.. Un motore che fuma è indiscutibilmente un motore mal tarato e la presenza di fumosità allo scarico è indice di usura del motore stesso e di elevate temperature in camera di scoppio. L'elevata massa d'aria elaborata dalla TD04 versione maggiorata consente il mantenimento di una ridottissima fumosità ed alte prestazioni a fronte di una corretta taratura della pompa. Il turbo viene fornito già completamente allestito per l'installazione al posto dell'originale e per tale motivo includiamo nel Kit i seguenti componenti:

- * Turbo con attuatore pretarato (pressione 1.2 Bar raccomandata per il mantenimento dell'affidabilità motore). L'attuatore è del tipo guidato con membrana fluoro-siliconica ad alta resistenza.
- * Collettorino di uscita gas dal turbo necessario per il corretto raccordo alla tubazione di scarico.
- * Guarnizioni
- * Prigionieri e dadi.
- * Tubo mandata olio.

Per un corretto utilizzo conviene sempre spianare la flangia del collettore di scarico alla quale va collegato il turbo così da evitare trafilamenti dei gas e perdite di prestazioni.

Il sistema d'iniezione dovrà esser ritarato al fine d'immettere un'adeguata portata di gasolio stando attenti a mantenere un corretto rapporto stechiometrico.

Importante. Al momento del montaggio del turbo bisogna inserire olio nel foro d'ingresso del sistema di lubrificazione della turbina. Per sicurezza è meglio effettuare la sostituzione dell'olio motore e del filtro. L'uso di additivi per l'olio è sconsigliato.

DESCRIZIONE DEL KIT SDT1VGT GEOMETRIA VARIABILE E SUE PRESTAZIONI

Il Kit è realizzato sulla base di un Garrett a VGT di ultima generazione così da poter beneficiare di una serie di miglioramenti tecnologici che rendono l'applicazione non solo performante ma anche particolarmente affidabile. La tecnologia dei turbo a geometria variabile ha subito negli anni un incredibile sviluppo portando il prodotto a livelli affidabilistici un tempo impensabili. In passato la Saito ha evitato di realizzare Kit di potenziamento adottando sistemi VGT poiché era instabile la qualità dei componenti e troppo sensibile alle tarature della pompa gasolio. Le vecchie turbine della serie GT17 / GT22, per esempio quelle montate sui motori 3.0 litri 6 cilindri Audi / VW, adottavano un sistema a geometria variabile molto condizionato dalla superficie dei piani interni del carter turbina. Il sistema a geometria variabile lavorava a stretto contatto con la superficie interna del carter turbina e per tal motivo era elevato il rischio di bloccaggio o malfunzionamento legato alla deformazione dei piani nonché al loro imbrattamento dovuto ai depositi di particolato. Il corpo centrale non poteva ruotare rispetto al carter turbina ed i rendimenti delle giranti erano assai limitati infatti le giranti adottate derivavano dall'esperienze pregresse dei turbo waste gate. I nuovi turbo di era moderna, seppur più costosi, rendono molto più sicura e prestazionale l'applicazione. Le aerodinamiche, specificatamente studiate per l'utilizzo a largo spettro dei turbo a geometria variabile, consentono elevate portate d'aria a fronte di ridotte temperature ovvero un maggiore apporto d'ossigeno capace di sviluppare una miglior combustione. I corpi centrali sono ora svincolati rispetto al carter turbina permettendo un posizionamento ideale così da evitare fenomeni di consumo d'olio in genere causati dall'errato posizionamento del tratto di passaggio interno (errata angolazione ingresso/uscita olio).

Il materiale del carter turbina è più nobile così da evitare fenomeni di deformazione o cricatura. Il sistema a geometria variabile è inserito fra due piani d'acciaio assai poco sensibili alla temperatura e quindi meno soggetti a deformazione. Tutti questi miglioramenti, non percepibili dal normale pubblico che vede e commenta il turbo nella sua esteriorità, permettono d'ottenere prestazioni superiori a fronte di maggiore affidabilità dei componenti non solo turbo ma anche motore. L'adozione di questi nuovi turbo rende quindi il motore più progressivo sin dai bassi regimi, così da ridurre in modo drastico l'effetto del turbo lag particolarmente sentito sull'applicazione originale. La potenza agli alti giri motore aumenta in modo sostanziale e grazie alla variabilità del sistema è possibile beneficiare della riduzione della contropressione di scarico a tutto vantaggio delle prestazioni, dei consumi e delle temperature in camera di scoppio. Il turbo viene fornito con attuatore pneumatico a pressione così da poter esser facilmente gestito e la taratura viene eseguita al fine di garantire una pressione di picco non superiore ad 1.4 Bar. Il Kit è di facilissima ed economica installazione e per tal motivo comprende i seguenti componenti:

- * Turbo con attuatore pretarato (pressione circa 1.2 Bar raccomandata per il mantenimento dell'affidabilità motore).
- * Collettorino di uscita gas dal turbo necessario per il corretto raccordo alla tubazione di scarico.
- * Guarnizioni
- * Prigionieri e dadi.

COME SIAMO GIUNTI AL TUNING

Dal 1985 il nostro mestiere è di supportare a livello tecnico e commerciale la definizione e cessione di turbo per il primo impianto e dal 1993 siamo impegnati anche nel settore della ricambi ove forniamo circa 6.000 aziende fra rettifiche, ricambisti ed officine. Abbiamo operato per Piaggio Adriatica (divisione turbo 1985 - 1989), Garrett (divisione turbo primo impianto e settore corse 1989 - 1991) e dal 1991 ad oggi per Mitsubishi divisione turbo. Unendo la conoscenza tecnica dell'aerodinamica alla vasta disponibilità di turbocompressori aventi diverse aerodinamiche e prezzi particolarmente ridotti, abbiamo creato una divisione dedicata alle elaborazioni. Inizialmente abbiamo solo fornito turbo agli elaboratori che poi hanno adattato il prodotto alle loro esigenze ma dal 1999 abbiamo avviato la realizzazione di prodotti specifici per il tuning caratterizzati da facilità di montaggio, elevate prestazioni, costi contenute buona affidabilità. Il primo Kit fu realizzato per i motori 600 cc della Smart così da portare la potenza ad oltre 92 cavalli dagli originali 61. Questo Kit denominato SSB85 ci ha consentito di ottenere un discreto successo permettendoci di ampliare la gamma dei Kit di potenziamento per vetture stradali passando dalle Punto GT, alle Renault 5, ai Coupè Fiat, GTV Alfa Romeo, Ford Cosworth ...

Alla fine dell'anno 2005 abbiamo terminato il primo Kit per vettura fuoristrada ovvero l'SDT1 per vettura Freelander 2.5 litri. Ad oggi abbiamo a catalogo Kit di potenziamento per motori Nissan, Land Rover, Toyota ed Isuzu.

Per qualsiasi informazione tecnica riferirsi a Stefano Gallo Perozzi