

DRIVENRACINGOIL.COM

DRIVEN

DRIVEN TO WIN RACING OIL®



INNOVACIÓN Y TECNOLOGÍA EN LUBRICANTES

- COMPETICIÓN
- ALTAS PRESTACIONES
- CLÁSICOS



¿POR QUÉ ELEGIR DRIVEN?

La marca DRIVEN se creó para mejorar el rendimiento del lubricante del motor y caja de cambios de competición.

¿Qué hace que nuestros productos sean diferentes? Todos nuestros productos proporcionan una formulación única, como por ejemplo el aceite de rodaje BR, único en el mercado, con un componente químico específico para el rodaje inicial del motor.

Los aceite DRIVEN, ofrecen la máxima protección al motor en condiciones extremas o para uso de altas prestaciones, ya que su formulación está desarrollada para tal fin, contrariamente con los que ocurre con los aceite bajo la normativa API, que estos están desarrollados para motores cotidianos, con contenido notablemente inferior de zinc, fósforo y azufre, esenciales para la protección contra el desgaste del motor, así como un alto contenido en detergente para alargar los cambios de aceite, contrariamente a la política de DRIVEN, que posee un bajo contenido en detergente. La ecuación esta clara, DRIVEN prioriza la protección del motor y penaliza los cambios prolongados de aceite del motor.

La competición está en el ADN del DRIVEN que a lo largo de estos años ha demostrado su gran calidad y eficacia en sus productos.

Bien sea aceite de motor o de caja de cambios, confíe en lubricantes desarrollados y probados de alto rendimiento.

¿CÓMO PUEDO OBTENER LA MÁXIMA PROTECCIÓN DEL MOTOR?

DRIVEN descubrió que el aceite de rodaje por sí solo no era suficiente para la máxima protección del motor durante el rodaje (es como utilizar imprimación antes de pintar).

Para una perfecto rodaje, comenzamos con SPEED CLEAN, para eliminar cualquier residuo de barniz, suciedad o grasa, a continuación para los segmentos, pistones y casquillos utilizaremos el HVL y la grasa de montaje ASSEMBLY GREASE, que posee unos aditivos anti desgaste de extrema presión para las superficies criticas sujetas al desgaste del motor, después continuar con el aceite de rodaje específico BR con un carga muy elevada de aditivos específicos para la rápida actuación que necesita el motor durante el rodaje, reduce notablemente el desgaste inicial de las partes expuestas a fricción con un contenido muy bajo en detergente. La construcción de esta película anti desgaste es fundamental para un perfecto acople de todos los elementos nuevos y prolongará la vida útil del motor. Una vez realiza el rodaje, seleccione el lubricante más adecuado para su motor.

PROTECCIÓN DESGASTE



MÁS CONTENIDO EN ZINC QUE CUALQUIER OTRO ACEITE





PROPIEDADES DEL ACEITE DRIVEN

¿ QUÉ ES EL ZINC EN EL ACEITE ?

Desde DRIVEN todos los aceites de motor y caja de cambios están optimizados con aditivo ZDDP de activación rápida para maximizar la protección del motor y el rendimiento.

Algunos fabricantes de lubricantes afirman tener “alto contenido en zinc”, pero la pregunta es, ¿pero que zinc? En el mercado hay cuatro familias diferentes de compuestos de zinc ZDDP que se utilizan para reducir el desgaste y no todos los compuestos brindan el mismo nivel de protección.

El aditivo fosfato de zinc ZDDP funciona porque es una molécula polar que se siente atraída por las superficies metálicas.

Algunos aditivos de zinc tienen velocidades de activación más lentas que requieren más calor y carga para su activación y en determinados casos con motores de alto rendimiento se necesita una activación rápida.

Sin embargo, los aditivos ZDDP de activación rápida tienden a reducir el rendimiento del catalizador y filtro de partículas, es por ello que los lubricantes con denominación API han ido reduciendo este aditivo desde los 1500 ppm hasta los 500ppm actuales con la nueva normativa europea anticontaminante. Si bien ha sido beneficioso para reducir las emisiones contaminantes ha sido también perjudicial para la lubricación del motor de vehículos clásicos, de alto rendimiento o competición.

Los lubricantes DRIVEN poseen un equilibrio entre los aditivos anti desgaste de zinc de activación rápida y los bajos niveles de detergente, inclinándose mas la balanza hacia una mayor proporción de zinc.

Los aditivos detergentes y dispersantes, compiten con el zinc en el motor, porque también son moléculas polares.

Detergentes y dispersantes limpian el motor, pero no distinguen entre el lodos, barnices o zinc, con lo que limpian estos componentes y a la vez arrastra en esta limpieza también el zinc.

Los aceites modernos con certificación API, contienen altos niveles de detergentes y dispersantes.

Durante 20 años DRIVEN lleva realizando análisis e innumerables test, para mejorar esta proporción equilibrada entre el aceite de rodaje, aceite altas prestaciones y competición.



Los mejores especialistas mundiales en motores y mantenimiento de vehículos de competición y altas prestaciones confían y utilizan aceites DRIVEN

DRIVEN
DRIVEN TO WIN RACING OIL

EQUILIBRIO ENTRE ZINC Y DETERGENTE

El aditivo ZDDP, no es el único aditivo del lubricante, los detergentes, aditivos viscosidad, antioxidantes, antifricción, inhibidores de oxido y anti espumantes, se combinan todos ellos como paquete de aditivos para cada aceite.

Los aditivos detergentes y dispersantes, compiten con el zinc en el motor, porque también son molecular polares.

Detergentes y dispersantes limpian el motor, pero no distinguen entre el lodos, barnices o zinc, con lo que limpian estos componentes y a la vez arrastra en esta limpieza también el zinc.

Los aceites modernos con certificación API, contienen altos niveles de detergentes y dispersantes.

Los lubricantes DRIVEN poseen un equilibrio entre los aditivos anti desgaste de zinc de activación rápida y los bajos niveles de detergente, inclinándose mas la balanza hacia una mayor proporción de zinc.

Durante 20 años DRIVEN lleva realizando análisis e innumerables test, para mejor esta proporción equilibrada entre el aceite de rodaje, aceite altas prestaciones y competición.

Todos los aceites del mercado lubrican el interior del motor SI, pero la pregunta es, ¿Por cuánto tiempo y bajo que condiciones?

Diferentes aplicaciones requieren diferentes formulaciones y elementos químicos en el aceite, para cada tipo de motor o vehículo existe una formulación específica.

Es decir, tomamos como ejemplo, un vehículo utilitario la formulación que el fabricante exige no va a ser con alto contenido en aditivos ya que va a soportar cargas de trabajo y temperaturas muy bajas, contrariamente por ejemplo DRIVEN en todos sus productos está exclusivamente desarrollado para una formulación para obtener la máxima protección y efectividad bajo condiciones extremas de trabajo.

Un lubricante bajo normativa API, no podrá ser nunca un lubricante de motor desarrollado exclusivamente para uso competición, por ejemplo.

DRIVEN está especializado en la formulación química específica en cada uno de sus productos.

Los motores de alto rendimiento o competición, giran a RPM altas, con una mayor carga de trabajo en comparación con otros motores estándar, con lo que un motor de alto rendimiento requiere un mayor contenido de zinc, fósforo y azufre.

LÍNEA ACEITES ALTAS PRESTACIONES

Los motores de alto rendimiento modernos, suelen utilizar el sistema de distribución variable de válvulas y taques hidráulicos, por lo que mantener una viscosidad en caliente es fundamental para el rendimiento del motor.

DRIVEN utiliza un perfecto equilibrio en estos tipos de aceite entre el zinc y el molibdeno, que actúan sinérgicamente para reducir el desgaste y mantener la viscosidad.

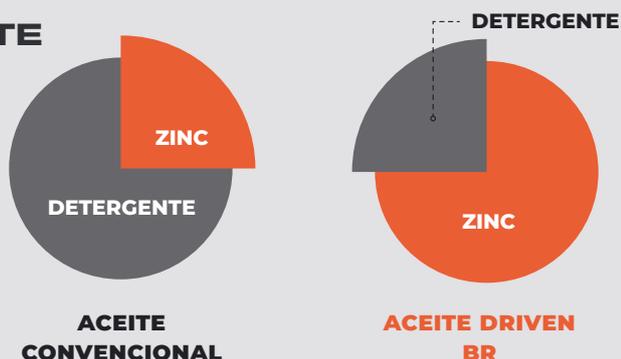
Esta formulación específica proporciona una protección al arranque en frío y menor volatilidad, así como una protección excelente a altas temperaturas de trabajo.

LÍNEA ACEITES COMPETICIÓN

A diferencia de los lubricantes DRIVEN de altas prestaciones, la línea competición XP y GPI, poseen un mayor alto contenido en ZINC y bajo contenido en detergentes.

Ya que un motor de competición los cambios de aceite se efectúan frecuentemente se ha reducido al mínimo el contenido de detergente y aumentado notablemente en contenido de zinc. Pongamos por ejemplo, si un vehículo de uso cotidiano utilizase un aceite XP competición no podría efectuar más de 2.000kms por su bajo contenido en detergente. Luego queda especialmente indicado esta línea de lubricantes para su uso en extremas condiciones.

ZINC VS DETERGENTE



DRIVEN
DRIVEN TO WIN RACING OIL®

ESPECIAL RODAJE MOTOR

DRIVEN BR

Aceite exclusivamente para el RODAJE del motor

Exclusiva formulación para la máxima protección y ajuste del motor durante el tiempo del rodaje del motor. La base proporciona niveles óptimos de zinc y fósforo para taqués planos y trenes de válvulas de rodillos y posee un paquete de aditivos especialmente indicado para el perfecto ajuste de los segmentos. Máxima protección para eje de levas y empujadores durante el rodaje inicial.

No requiere aditivos ZDDP adicionales. Puede utilizarse en banco de potencia con una duración máxima recomendada de 600kms en uso de rodaje.

Driven BR es un aceite de rodaje y solo debe usarse para el rodaje del motor. Este aceite de motor NO CUMPLE con ninguna especificación de aceite de motor API o OEM actual, ya que está formulado específicamente para el rodaje del motor.

10w40 / 15w50 | 946 ml



DRIVEN HVL

Lubricante multiusos con espesor de película y alta adherencia

Lubricante de ensamblaje de alta viscosidad, proporciona una película tenaz pero fluida para proteger los componentes giratorios y alternativos durante el ensamblaje y el rodaje inicial. Este producto no espumante se mezcla con el aceite de rodaje y extiende el espesor de la película de aceite durante el crítico proceso de rodaje. Formulado con aditivos ZDDP. Aplicar a cojinetes/casquillos de motor, segmentos, cadenas, y engranajes de distribución, así como a engranajes de bombas de aceite.

Lubricante ensamblaje | 227 grs



DRIVEN ASSEMBLY GREASE

Grasa montaje para primer arranque.

Recomendado por los principales fabricantes de árboles de levas, este exclusivo lubricante de presión extrema para se disuelve completamente en aceite sin obstruir los conductos de aceite ni los filtros de aceite. Se ha demostrado que se adhiere y protege las superficies durante el arranque inicial, la grasa para ensamblaje de motor ofrece una protección extrema.

Grasa montaje | 28 grs | 450 grs



DRIVEN SPEED CLEAN

Potente limpiador.

La acción espumosa de Speed Clean elimina los residuos de bruñido de los cilindros y limpia las películas de grasa. Excelente para limpiar la suciedad y los residuos de aceite microscópicos de las piezas nuevas del motor antes del montaje. Prepara la superficie para la total adhesión del lubricante de montaje HVL. Simplemente rocíe, déjelo actuar y luego limpie. No deja residuos, válido para multiusos como limpieza de herramientas y eliminar grasa.

Spray limpiador | 510 ml



ACEITE MOTOR COMPETICIÓN

DRIVEN **XP1**

Lubricante motor, especialmente indicado para motores que giran más de 9.000rpm, utiliza múltiples aditivos base sintética para una mayor durabilidad a altas cargas de trabajo, formulado con aditivos antidesgaste patentados y reductores de fricción.

Ideal para pruebas de resistencia de larga duración.

Alto contenido en Zinc, mantiene la viscosidad y presión a altas temperaturas.

5w20 sintético | 946 ml

DRIVEN **XP3**

Proporciona excelente protección contra altas temperaturas. Utiliza aceites base sintéticas seleccionados para una mayor durabilidad a altas temperaturas. Formulado con aditivos patentados anti desgaste y reductores de fricción para combatir el desgaste del tren de válvulas y aumentar la potencia.

Ideal para motores con tolerancias inferiores a 0,06858 mm.

10w30 sintético | 946 ml

DRIVEN **XP6**

Proporciona un excelente espesor de película de aceite para cojinetes para bloques de aluminio y motores con holguras más sueltas. Utiliza aceites base sintéticos selectos para una mayor durabilidad a altas temperaturas de funcionamiento.

Formulado con aditivos patentados antidesgaste y reductores de fricción para combatir el desgaste del tren de válvulas y aumentar la potencia. Compatible con metanol y combustibles de alto octanaje, ideal para motores legend y clásicos de competición.

15w50 sintético | 946 ml

DRIVEN **XP9**

Reduce desgaste y las temperaturas en comparación con los aceites convencionales 20W-50 de competición. Proporciona mayor protección contra altas temperaturas y alto cizallamiento para aplicaciones de cárter húmedo y alta compresión.

Utiliza aceites de bases sintéticas seleccionados para una mayor durabilidad a altas temperaturas. Compatible con metanol y combustibles de alto octanaje.

Formulado con aditivos patentados antidesgaste y reductores de fricción para combatir el desgaste del tren de válvulas y aumentar la potencia.

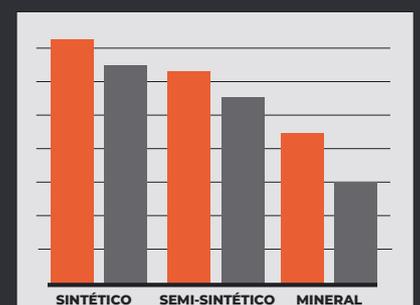
10w40 sintético | 946 ml

Este aceite de motor NO CUMPLE con ninguna de las especificaciones de aceite de motor API o OEM actuales.



DRIVEN XP es el aceite más avanzado para su utilización en competición del mercado.

% TABLA DE TEMPERATURAS



ACEITE NUEVO | ACEITE USADO

ACEITE MOTOR COMPETICIÓN

DRIVEN GP1

Es el aceite motor más utilizado en su uso de competición. Lubricante perfecto para vehículos de alto rendimiento, vehículos clásicos, motores de competición y aplicaciones de carreras. GP-1 es compatible con metanol, E85 y combustibles de alto octanaje. Incrementa la potencia del motor, gracias a sus aditivos anti-fricción. Reduce la temperatura de trabajo y mantiene la presión de aceite. Mezclado con aceite base sintética, GP-1 logra un coeficiente de presión-viscosidad más alto para un excelente espesor de película HTHS para una mayor protección contra el desgaste, así mismo ofrece la máxima protección del motor mediante la utilización de nuestra tecnología de aditivos con alto contenido de zinc (ZDDP). Diseñado para todos los motores de alto rendimiento.

La composición de ZDDP de 1200 PPM y alto contenido en zinc, con lo que garantiza la protección contra el desgaste. No añadir aditivos anti desgaste.

El aceite de carreras DRIVEN GP-1 está formulado para motores de alto rendimiento/aplicaciones de carreras únicamente.

5w20 – 10w30 – 15w40 – 20w50 - 946ml

Este aceite de motor NO CUMPLE con ninguna de las especificaciones de aceite de motor API o OEM actuales.



DRIVEN GP1

5w20 | 946 ml

DRIVEN GP1

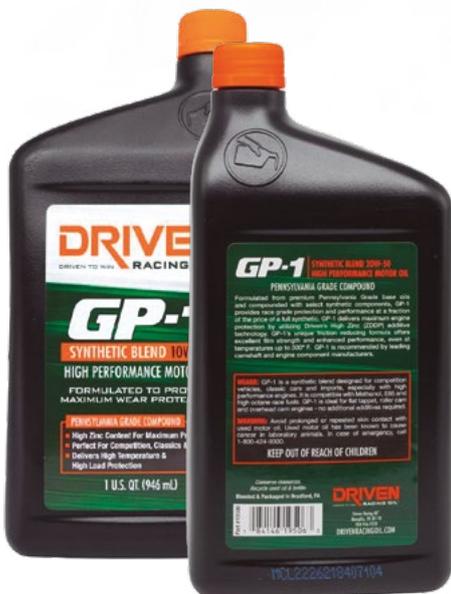
10w30 | 946 ml

DRIVEN GP1

15w40 | 946 ml

DRIVEN GP1

20w50 | 946 ml | 5 Litros



MENOR FRICCIÓN
rebaja la temperatura
del aceite



DRIVEN RACING OIL

MÁS POTENCIA en el
motor hasta +5cv



DRIVEN RACING OIL

ACEITE MOTOR ALTAS PRESTACIONES/CLÁSICOS

DRIVEN LS30

Diseñado para motores de la serie de alto rendimiento, el LS30 reduce el consumo de aceite al limitar la vaporización y la formación de espuma. Utiliza aceites base sintéticos mPAO avanzados para reducir el ruido del tren de válvulas y proporcionar protección contra altas temperaturas y cizallamiento para motores con y sin distribución. LS30 ofrece estabilidad al corte y espesor de película de aceite para cojinetes. El aceite de DRIVEN LS30 está formulado para motores de alto rendimiento/aplicaciones de carreras únicamente.

5w30 sintético | 946 ml

DRIVEN HR1

Excelente protección para motores de alto rendimiento.

Mineral con alto contenido en aditivos ZDDP.

Destinado su uso para motores clásicos y modelos Porsche refrigerados por aire, posee un alto contenido en zinc.

Mantiene la presión a altas temperaturas.

Estos aceites de motor no están destinados para su uso en vehículos equipados con convertidores catalíticos

15w50 mineral | 946 ml | 5 litros

DRIVEN HR3

Excelente protección para motores sobrealimentados y con tolerancia más suelta. Ideal para motores de carrera larga y/o alta compresión. Cuenta con aditivos de protección de almacenamiento que protegen contra el óxido y la corrosión durante el almacenamiento en invierno. No se requieren aditivos ZDDP. Ideal para vehículos clásicos y legend para uso deportivo, rallies y pruebas de resistencia.

Los aceites Driven Racing están formulados únicamente para aplicaciones clásicas y de carreras que no estén equipados con catalizadores.

15w50 sintético | 946 ml | 5 litros

PORQUE UTILIZAR DRIVEN EN VEHÍCULOS CLÁSICOS

La línea de aceites DRIVEN HR, están desarrollados para coches clásicos y los denominados legends.

Estos aceites cuentan con inhibidores de oxido y un alto contenido en zinc, aditivo este que se puede utilizar en altas dosis, ya que estos vehículos carecen de filtro de partículas o catalizadores de ultima generación. Estos aditivos específicos, combaten la formación de oxido y corrosión, mientras el vehículo se encuentra estacionado largo tiempo sin utilizarse.

DRIVEN protege el desgaste excesivo del arranque en frío, gracias al zinc y las partículas adheridas a los cilindros.

Este aceite de motor NO CUMPLE con ninguna de las especificaciones de aceite de motor API o OEM actuales.



LOS ACEITES HR son los lubricantes más avanzados para motores clásicos y legends

ACEITE MOTOR ALTAS PRESTACIONES

DRIVEN DT40

Utiliza aceites base sintética avanzados para proporcionar protección contra altas temperaturas y alto cizallamiento para motores turboalimentados y automóviles deportivos europeos con y sin distribución variable. DT40 reduce el consumo de aceite al limitar la vaporización y la formación de espuma. Ideal para motores de automóviles deportivos modernos alemanes, italianos y británicos, así como.

Compatible con E85 e inyección de agua/metanol.

El aceite de carreras DRIVEN DT40 está formulado para motores de alto rendimiento/aplicaciones de carreras únicamente.

5w40 sintético | 946 ml

DRIVEN DT50

Utiliza aceites base sintéticos mPAO avanzados para brindar protección a motores turboalimentados con altas temperaturas de funcionamiento.

Ideal también para motores Porsche y Volkswagen refrigerados por aire. Compatible con E85 e inyección de agua/metanol.

El aceite de carreras DRIVEN DT50 está formulado para motores de alto rendimiento/aplicaciones de carreras únicamente.

15w50 sintético | 946 ml

DRIVEN DI30

Aceite especialmente desarrollado para usarse en cualquier motor de inyección directa de alto rendimiento que requiera aceite de motor 5W-30, como los motores Ford EcoBoost, Mini, VAG TFSi...etc. Previene de la formación de carbonilla en las válvulas, indicado para motores de uso deportivo.

Posee un antidetonante en su formulación.

Los aceites de carreras DRIVEN DI Series están formulados para motores de alto rendimiento/aplicaciones de carreras únicamente.

5w30 sintético | 946 ml

DRIVEN DI60

Formulado con detergentes reducidos de calcio y sodio, así como mayores niveles de molibdeno para reducir los efectos de combustión anormal, DI50 se recomienda para carreras y otras aplicaciones extremas. Recomendado para vehículos de uso deportivo y fuertes cargas de trabajo.

Los aceites de carreras DRIVEN DI Series están formulados para motores de alto rendimiento/aplicaciones de carreras únicamente.

10W60 sintético | 5 t

Este aceite de motor NO CUMPLE con ninguna de las especificaciones de aceite de motor API o OEM actuales.



ACEITES DI son altamente recomendados para motores de inyección directa

DRIVEN **DCT**

Lubricante sintético para cajas de cambios doble embrague, como Porsche PDK, VAG DSG, BMW SMG, Ferrari y Nissan GTR.

Reduce notablemente la temperatura de trabajo y ofrece máxima protección incluso a extremas condiciones de uso y altas temperaturas. Posee un paquete de aditivos antidesgaste.

Pruebas realizadas con el lubricante sintético DCT confirman que la viscosidad es 4 veces más estable que el original y cumple con todos los requisitos para su rendimiento optimo.

ideal para una conducción deportiva o competición.

DCT sintético | 946 ml

DRIVEN **STF**

Lubricante transmisión, protege engranajes, cojinetes y embragues internos en situación de trabajo extremo. Al reducir la fricción, el calor y el desgaste, mejora las características de cambio y reduce las temperaturas de funcionamiento.

Diseñado para superar los requisitos de rendimiento de las transmisiones sincronizadas de GM, Chrysler, Honda y Mini Cooper, STF cuenta con bases sintéticas avanzadas, aditivos de rendimiento multifuncionales, inhibidores de corrosión, un supresor de espuma y un aditivo mejorador del índice de viscosidad estable, para proporcionar un excelente rendimiento y compatibilidad con Metales amarillos (bronce), con lo que brinda una excelente protección a los sincros.

Recomendado para transmisiones manuales que requieren fluidos de transmisiones automáticas, aceites de motor de viscosidad múltiple o de grado puro. También es ideal para cajas de cambios de 2 tiempos.

STF sintético | 946 ml

DRIVEN **PSF**

Líquido sintético para dirección asistida.

Formulado solo para aplicaciones de alto rendimiento, tanto uso deportivo como competición, formulación sintética para mayor resistencia (No es un fluido tipo OEM).

Reduce las temperaturas y ofrece una respuesta de dirección consistente. El flujo excepcional a baja temperatura reduce la resistencia inicial de la bomba y la fórmula totalmente sintética proporciona una estabilidad térmica mejorada para una menor caída de presión a medida que aumentan las temperaturas.

Ofrece resistencia a la espuma a altas temperaturas para una mejor refrigeración y una mayor precisión de la dirección.

PSF sintético | 946 ml



DRIVEN LUBRICANTES caja de cambios, DCT, transmisiones y dirección asistida de la máxima calidad

LUBRICANTES CAJA CAMBIOS

DRIVEN **GO 75w90**

Lubricante sintético para cajas de cambios con autoblocantes de discos o torsen, formulada con aditivos específicos GL-5 para autoblocantes, para proporcionar un rendimiento constante.

Aditivos en su formulación para evitar la formación de espuma y mantiene su viscosidad bajo temperatura extrema y elevadas cargas de trabajo. El aceite sintético para engranajes de deslizamiento limitado DRIVEN GO 75W-90 está formulado únicamente para aplicaciones de alto rendimiento y competición (bajo contenido en detergente).

75w90 GLS sintético | 946 ml

DRIVEN **GO 75w110**

Lubricante sintético para transmisiones y diferenciales traseros.

Reduce las temperaturas de funcionamiento hasta 10° en comparación con los aceites para engranajes de otras marcas. Durabilidad testada, contiene altos niveles de reductor de fricción de molibdeno.

Paquetes aditivos para autoblocantes.

El aceite sintético para engranajes de carreras DRIVEN GO 75W-110 está formulado solo para aplicaciones de alto rendimiento y competición.

Este no es un aceite de servicio tipo API.

75w110 sintético | 946 ml

DRIVEN **GO 80w90**

Lubricante mineral para caja de cambios del tipo GL-4, protege los sincros amarillos (bronce) y proporciona una sincronización adecuada para evitar choques en transmisiones manuales con sincros.

Es más adecuado para su uso en transmisiones manuales de vehículos clásicos, donde los metales amarillos son una preocupación y se prefieren los aceites para engranajes GL-4.

El aceite para engranajes GL-4 convencional DRIVEN GO 80W-90 está formulado para aplicaciones de vehículos clásicos/alto rendimiento/carreras únicamente.

80w90 mineral | 946 ml

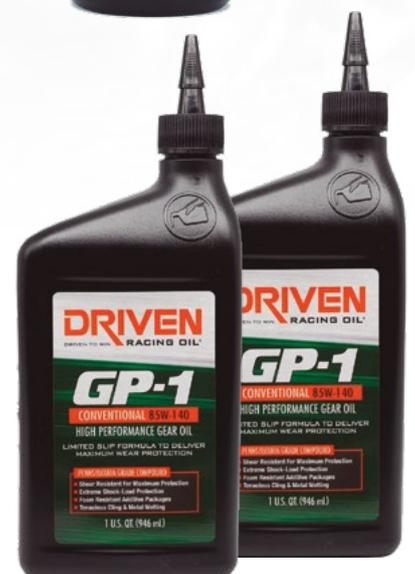
DRIVEN **GP-1 85w140 | 80w90**

Lubricante caja de cambios de última generación. Formulado a partir de aceites base de sintéticas de primera calidad, con alto contenido en aditivos anti fricción, mantiene la viscosidad, incluso a altas temperaturas de trabajo, muy estable en su temperatura de trabajo.

Muy resistente a los engranajes y los sincros. Posee agentes en su composición para evitar la formación de espuma y burbujas. El aceite para engranajes GP1 está especialmente desarrollados para cajas de competición y diferenciales.

80w90 sintético | 946 ml

85w140 sintético | 946 ml



LOS ACEITES DRIVEN para caja de cambios reduce notablemente las temperatura de funcionamiento

DRIVEN **KRT KARTING**

Aceite especialmente indicado para motores de KARTING de 4T. Formulado con aceites base sintéticos seleccionados para obtener la máxima potencia y durabilidad a altas temperaturas de trabajo. Utiliza aditivos patentados antidesgaste y reductores de fricción para combatir el desgaste y aumentar la potencia. Compatible con gasolina de surtidor y combustibles de alto octonaje.

Ideal para motores Clone y Honda, se ha demostrado que aumenta la potencia hasta 0,4 caballos de fuerza en DRIVEN KRT Racing Oil está formulado para motores de alto rendimiento/aplicaciones de carreras únicamente.

00w20 sintético | 946 ml



DRIVEN **SPLINE GREASE**

Grasa especialmente indicada para estriado de transmisión.

Una grasa premium para presión extrema con mayor capacidad de carga y un punto de caída más alto que las grasas de litio tradicionales. EPC ofrece una estabilidad excepcional para una mejor protección, desarrollada para soportar altas temperaturas de trabajo.

Utiliza base sintética de alta viscosidad y aditivos anti desgaste en su formulación, así como un espesante de Poliurea para aumentar la durabilidad. Las bases sintéticas de alta viscosidad crean una mayor estabilidad térmica y resistencia a la oxidación, mientras que el paquete de aditivos anti desgaste con Moly para una excelente protección contra el desgaste. Perfecta solución para un uso competición.

Base sintética | 227 gr



DRIVEN **EPC GRASA**

Grasa junta homocinéticas de las transmisiones.

Una grasa premium de presión extrema con una elevada capacidad de carga y un punto de goteo más alto que las grasas de litio tradicionales. EPC ofrece una estabilidad mecánica excepcional para una mejor protección. Diseñado para aplicaciones de alta temperatura y alta carga, con efecto anticentrifugado para una protección máxima de las transmisiones.

Grasa anticentrifugado | 400 gr



DRIVEN **RACE WAX**

Potente limpiador, protege y abrillanta a la vez.

Race Wax deja un acabado suave y brillante que ayuda a eliminar los restos de neumaticos, la suciedad y los insectos. Race Wax limpia y da brillo a vidrio, cromo, pintura, plástico, llantas y vinilo.

Es un producto perfecto para coches de fibra de vidrio, Race Wax se puede usar bajo la luz solar directa y en vehículos que no han sido lavados. No daña pintura ni vinilos.

Potente limpiador | 710 ml



COMO ELEGIR LA VISCOSIDAD ADECUADA

DRIVEN
DRIVEN TO WIN RACING OIL®

La viscosidad es la propiedad más importante de un lubricante, tanto de motor como de caja de cambios. Elegir la viscosidad del aceite adecuada para tu motor es crucial para garantizar un rendimiento óptimo y la durabilidad del motor.

La viscosidad del aceite se refiere a su capacidad para fluir a diferentes temperaturas, y se clasifica mediante un número de viscosidad SAE (Society of Automotive Engineers).

El uso de un aceite de viscosidad alta, puede provocar un ascenso de la temperatura de aceite y una mayor resistencia, así mismo un aceite de viscosidad muy baja puede provocar un contacto excesivo con el metal y las piezas móviles.

La viscosidad adecuada, reduce la fricción, baja temperatura y minimiza el desgaste.

Para seleccionar la temperatura correcta es necesario conocer la temperatura de trabajo del funcionamiento del motor, como, por ejemplo, en vehículos de competición de trayectos cortos como montaña, no requiere de viscosidad alta ya que la temperatura de trabajo no será nunca elevada.

Por ejemplo, para pruebas de corto recorrido, muchos preparadores utilizan el famoso 10w60 y en la mayoría de los casos es totalmente inadecuado la utilización de esta viscosidad.

Para vehículos del tipo GpN motores potenciados o estándar, recomendamos tomar como base la densidad que el fabricante recomienda para ese motor, para el caso de motores realizado por ingenieros o motoristas especializados, será estos lo que determinen el aceite mas adecuado conforme a la tabla adjunta.

También influye notablemente las condiciones de uso climatológicas, con una temperatura muy elevada se elegirá un grado superior de viscosidad y contrariamente a unas temperaturas muy bajas un grado inferior de viscosidad.

El estado del motor y su kilometraje también pueden influir en la elección de la viscosidad del aceite, así como motores antiguos o desgastados pueden requerir una viscosidad diferente para compensar el desgaste y garantizar una lubricación adecuada.

En la siguiente tabla, DRIVEN recomienda la viscosidad del aceite en función de la tolerancia o holgura de los casquillos tanto de bancada como de biela, y también ha tenido en cuenta si el bloque es de aluminio o bloque de hierro, por las diferentes dilataciones de estos.

Cuando una combinación de tolerancia de bancada y biela, requiere grados de viscosidad diferentes, opte por el más viscoso de ambos.

Esta tabla se basa en motores atmosféricos que utilizan gasolina.

Para los modelos que utilicen Etanol o Metanol, es importante aumentar un grado de viscosidad para compensar la mayor dilución del combustible.

Para los motores turboalimentados aumente una escala el grado de viscosidad y si estos están alimentados con Etanol aumente 2 grados la viscosidad.

Esta tabla está confeccionado en base los lubricantes DRIVEN, ya se ha tomado en cuenta su particularidad de mantener la viscosidad en caliente, esta tabla no vale para otros aceites del mercado.

TABLA BASADA SOLO CON ACEITES DRIVEN

BLOQUE HIERRO

Holgura cojinete principal	hasta 75°	75° a 120°	+120°
0,086-0,099 mm	10w-40 o 15w-40	15w-50 o 20w-50	20w-60 o Recto 60
0,071-0,089 mm	5w-30 o 10w-30	10w-40 o 15w-40	15w-50 o 20w-50
0,056-0,069 mm	0w-20 o 5w-20	5w-30 o 10w-30	10w-40 o 15w-40
0,041-0,053 mm	0w-10	0w-20 o 5w-20	5w-30 o 10w-30
0,025-0,039 mm	0w-5	0w-10	0w-20 o 5w-20

BLOQUE ALUMINIO

Holgura cojinete principal	hasta 75°	75° a 120°	+120°
0,074-0,086 mm	10w-40 o 15w-40	15w-50 o 20w-50	20w-60 o Recto 60
0,058-0,071 mm	5w-30 o 10w-30	10w-40 o 15w-40	15w-50 o 20w-50
0,046-0,056 mm	0w-20 o 5w-20	5w-30 o 10w-30	10w-40 o 15w-40
0,030-0,043 mm	0w-10	0w-20 o 5w-20	5w-30 o 10w-30
0,015-0,028 mm	0w-5	0w-10	0w-20 o 5w-20

BIELAS ACERO

Holgura cojinete principal	hasta 75°	75° a 120°	+120°
0,071-0,084 mm	5w-30 o 10w-30	10w-40 o 15w-40	15w-50 o 20w-50
0,056-0,068 mm	0w-20 o 5w-20	5w-30 o 10w-30	10w-40 o 15w-40
0,041-0,053 mm	0w-10	0w-20 o 5w-20	5w-30 o 10w-30
0,025-0,038 mm	0w-5	0w-10	0w-20 o 5w-20

SOLUCIÓN RECOMENDADA MOTORES INYECCIÓN DIRECTA

Los motores de inyección directa y sobrealimentados forman una combinación muy poderosa, sin embargo, un par-motor alto a baja velocidad, puede provocar una combustión anormal, que no solo reduce las prestaciones, también puede provocar daños en el motor.

El LSPI (pre-encendido a baja velocidad), es un efecto de combustión anormal, muy común en este tipo de motores de inyección directa sobrealimentados. Este efecto provoca presiones anormales dentro del cilindro, estas presiones pueden dañar el pistón y diferentes investigaciones indican que la formulación del lubricante motor, tiene un vínculo directo con la frecuencia y la gravedad de este efecto LSPI.

Los detergentes (base de calcio) son los aditivos más utilizados en los aceites actuales, por lo que en general se utilizan en altas dosis.

Multitud de análisis han confirmado que el detergente en un aceite afecta directamente al efecto LSPI, aumentando la frecuencia de calcio y sodio, disminuyendo la frecuencia del Molibdeno y aumentando notablemente la formación de carbonilla y residuos en los motores de inyección directa.

A partir de esa investigación y diferentes pruebas de motores, DRIVEN desarrolló una línea de lubricantes Di muy a la vanguardia, que presenta unos niveles muy bajos de calcio y niveles aumentado de Molibdeno para combatir el efecto LSPI.

La línea DRIVEN Di, cuenta con un aceite de base sintética de menos volatilidad, lo que reduce los vapores producidos en el cárter y la acumulación de hollín o carbonilla en las válvulas de admisión, efecto muy típico de los motores de inyección directa turboalimentados

Este lubricante ha sido exclusivamente desarrollado para usarse en cualquier motor de inyección directa de alto rendimiento que requiera aceite de motor 5W30 o 10W60 como los motores BMW, Ford EcoBoost, Mini, VAG TFSi....etc.

Posee un antidetonante en su formulación muy eficaz que ayuda notablemente al trabajo desarrollado por el motor.

Su utilización está recomendada tanto para vehículos altas prestaciones como competicon.

Este aceite de motor NO CUMPLE con ninguna de las especificaciones de aceite de motor API o OEM actuales.



LUBRICANTE SINTÉTICO O SEMI-SINTÉTICO

DRIVEN
DRIVEN TO WIN RACING OIL®

¿QUÉ TIPO DE ACEITE ELEGIR PARA EL MOTOR?

El aceite es el alma de cualquier motor, cuando se trata de motores de alto rendimiento, competición o complejos, es fundamental elegir el aceite que satisfaga las necesidades del motor.

La tecnología de los lubricantes de competición evoluciona constantemente y DRIVEN en este caso es un actor importante en estos continuos desarrollos.

Uno de los avances más significativos que DRIVEN ha incorporado a sus aceites es la base sintética mPAO, un lubricante de última generación, fundamental para toda la línea de lubricantes DRIVEN.

La base de aceite sintético más utilizado en el mercado (cerca del 90%) es la base PAO, con un índice de viscosidad de 135, mientras que la base **mPAO utilizada por DRIVEN, presenta un índice de viscosidad de 200, casi el doble que de otras marcas de aceites.**

Los ingenieros expertos en lubricantes, utilizan frecuentemente el índice de viscosidad como comparativa a otros aceites del mercado.

Un aceite sintético proporciona mayor refrigeración y tienen mayor capacidad calorífica que los aceites minerales, lo que significa que puede absorber más calor de los elementos metálicos en fricción, esto permite una reducción de las temperaturas de trabajo.

El aceite sintético proporciona una mayor vida útil al motor en comparación con los aceites minerales.

Si bien los aceites sintéticos brindan distintas ventajas, en muchos casos los aceites semi-sintéticos basados en mPAO funcionan mejor, en función de las circunstancias de trabajo del motor.

Ahora bien, existe una excelente opción entre los aceites sintético y los aceites minerales: aceites semi-sintéticos.

El uso de aceite semisintético en aplicaciones de competición puede ser adecuado dependiendo de varios factores, incluyendo el tipo de competición y las condiciones de operación.

Es muy frecuente en algunos motores de competición, la contaminación del aceite por culpa del combustible, en estos casos el cambio de aceite ha de ser frecuente, ya que este efecto puede perjudicar seriamente el motor, es por tanto que en estos casos sustituir el aceite del motor.

En competiciones donde el aceite no alcanza temperaturas elevadas, es recomendable el uso de aceite semi-sintético, ya que posee una protección extrema en la franja de temperaturas de entre 95° y 125°.

En resumen, la elección del aceite para competición depende de diversos factores y puede variar según las circunstancias específicas de la competición y del vehículo.

Es altamente recomendable sustituir el filtro de aceite en cada cambio de aceite para mantener el motor libre de impurezas y aumentar a vida del motor.

- SINTÉTICOS
- SEMI-SINTÉTICOS
- MINERALES



Driven XP-DI



Driven GP-1



Driven HR-1



CALIDAD Y PROTECCIÓN PARA MOTOR - CAJA DE CAMBIOS



DRIVEN
DRIVEN TO WIN RACING OIL®

**DRIVEN EL LUBRICANTE PARA
EL CLIENTE EXIGENTE**

CONTACTAR:

DRIVEN LUBRICANTES
driven@rr2motorsport.com

PUNTO DRIVEN AUTORIZADO

