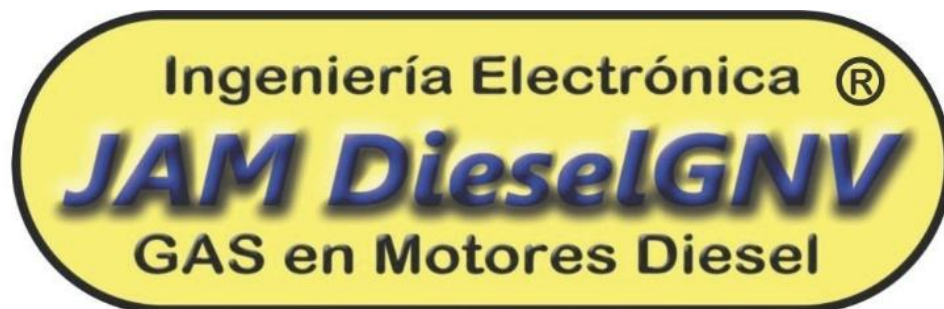
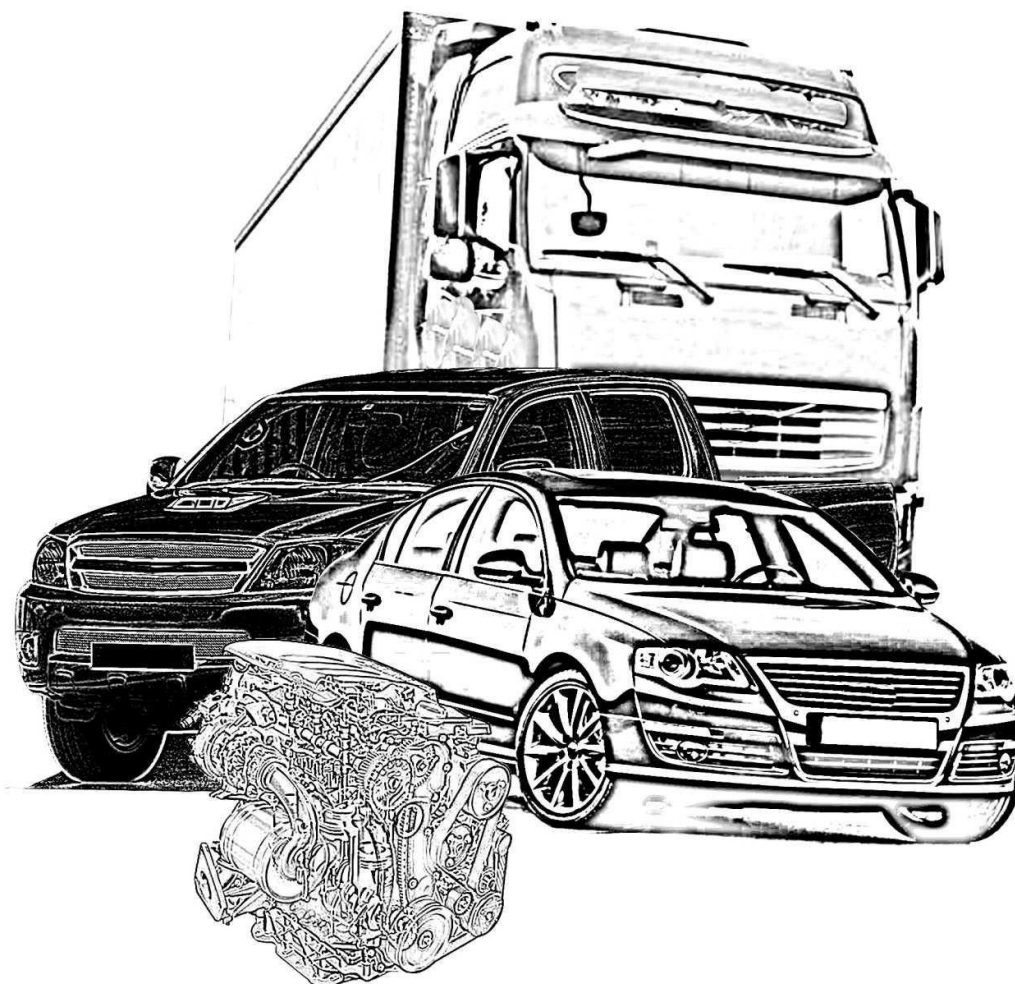


Pasta de Información sobre GÁS en Motores Diesel



Marca Registrada para la Conversión de Motores Diesel a GNV/GNC



O Produto

Nossa empresa, desenvolveu um Controle Eletrônico, conseguindo que os Motores Diesel, possam trabalhar para GNC/GNV, usando os mesmos componentes de Conversão, que são usados para um Motor para Nafta/Gasolina, como Reguladores, Misturadores, etc., ao qual é adicionado um Sensor de R.P.M., e um Sistema Eletrônico de Processamento e Controle de Dados, sem a necessidade de qualquer tipo de modificação no Motor, Bomba Injetora, Eletrônica, nem Computadores, deixando o veículo no estado original.

É por isso que podemos afirmar que a DieselGAS Electronics é totalmente confiável, e sua eficácia se manifesta no preço comparativo entre os dois combustíveis, que é o fator determinante para o uso de um ou outro sistema.

Como funciona o Sistema

A transformação de Motores Diesel em DieselGAS, consiste na instalação de um Kit Eletrônico, totalmente Externo e Universal, com elementos dentro dos quais há um Injetor, que permite a entrada de GNV/NGV no Sistema de Admissão de Ar (sempre antes do Turbo, no caso de tê-lo), para que quando o motor aspira, o GAS entre junto com o ar. A ignição da mistura é produzida pelo Diesel, e o enchimento do cilindro é produzido pelo Diesel mais o GNC/NGV aspirado, o que permite que um veículo movido por um Motor Diesel funcione de forma Dual, utilizando Diesel mais GNC/NGV, sem modificar nenhum de seus componentes, acessórios, regulamentos ou afinações, deixando o motor em seu estado original. Além disso, como continua a funcionar com Diesel, a Bomba Injetora continua a funcionar, de modo que os injetores permanecem lubrificados e não são arruinados pelo uso de GNV/NGV.

Se você ficar sem GNV/NGV, poderá continuar a operar com Diesel sem qualquer problema.

Controle Eletrônico para DieselGAS

O Controle Eletrônico para **DieselGAS**, é um Sistema de Monitoramento e Controle, projetado para proporcionar a máxima segurança na operação do veículo.

A seguir, uma descrição dos elementos que compõe o novo **DieselGAS Electronics**.



- **Sensor magnético de RPM, a ser instalado na polia do alternador ou no virabrequim.**
- **Botão Push Button RPM Regulation (Faixa de Corte de 750 a 3900 RPM).**
- **Sensor de Nível de Carga (Nível de Manômetro)**
- **Corte do Regulador de Pressão**
- **Injetor de GÁS**

Sensor do Nível de Carga

O Sensor de Nível permite saber quanto GNV/GNV resta no cilindro, embora esta seja a tarefa da chave de comutação do equipamento, temos estes dados no equipamento para salvá-lo e poder realizar controles de consumo posteriores, já que o equipamento de controle eletrônico armazena esta informação, ou pode enviá-la a um PC conectado a ele para realizar tais testes.

O Sensor de Nível está localizado dentro do equipamento de controle e é parte integrante do conjunto de processamento, portanto o instalador ou usuário só terá acesso a um cabo que será conectado ao sinal do manômetro do sistema dual instalado.

Instalação das Peças Eletrônicas do Kit DieselGAS

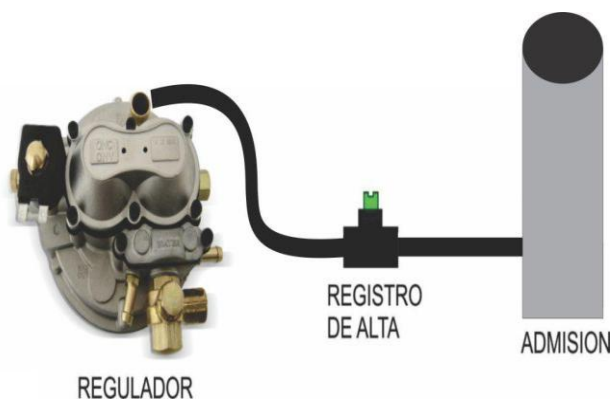
A instalação do sistema é bastante simples, já que nenhum componente do motor precisa ser modificado, apenas um injetor para a entrada de GNV/NGV na entrada de ar (sempre antes do turbo, se disponível), e dispositivos eletrônicos externos.

Sr. Gerente da Oficina, solicite o Diagrama de Instalação pela WhatsApp: +54 342 440-5555

Circuito de Energia de Sucção

Seguindo o conceito simples de instalação e acima de tudo, não tocando o motor para a conversão, o **Sistema DieselGAS** é baseado na sucção controlada para fornecer o fluxo de gás para o motor.

Vantagens:



- A tampa do cilindro não é perfurada, apenas um pequeno orifício é feito na mangueira de admissão
- O diesel não é completamente substituído (alimentação direta do cilindro), garantindo o resfriamento adequado e lubrificação dos cilindros
- Se você desinstalar o equipamento DUAL, basta cobrir o pequeno orifício feito na entrada de ar.
- A instalação é exatamente a mesma de um veículo de nafta.

Recomendações antes da instalação de DieselGNV

- As inscrições devem ser totalmente encerradas.
- Verifique se o Controle RPM opera corretamente a válvula solenoide reguladora ao iniciar o veículo para o GNV.
- Verifique se não há perda ou absorção de ar no circuito.
- Coloque sempre o Injetor de Admissão, antes do Turbo.

Controle Eletrônico para DieselGNV



Este Controle Eletrônico de Corte de RPM, realiza a abertura e o fechamento do fluxo de GAS, por meio de um sinal eletrônico, trabalhando de acordo com os dados coletados pelo Sensor de RPM, alcançando o melhor desempenho para o Motor, enviando este sinal para uma CPU.

Todos os kits são fornecidos com um sensor magnético, juntamente com um ímã, para que a leitura correta dos pulsos RPM seja realizada.

Injetor DieselGNV

A injeção de GAS, é produzida através da instalação de um Injetor Pico, ou Mixer, procurando dar uma resposta simples e descomplicada, adaptando-se a todos os tipos de Transporte Pesado e Leve. O Injector permite que o Kit utilize ambos os combustíveis (Diesel + GNC/GNV), de forma homogênea, sem qualquer modificação de seu veículo.

A fabricação da eletrônica DieselGAS foi feita com o meio ambiente em mente, a fim de garantir a o meio ambiente, para que você possa garantir economia, maior vida útil do óleo e um melhor funcionamento de seu motor de seu motor.

Redução de Custos

Com a conversão de um motor diesel para GNV/NGV, é possível substituir até 60% do combustível em veículos funcionando em velocidade regular, o que reduz consideravelmente os custos operacionais, devido ao baixo custo do GAS, em comparação com o diesel, de modo que o retorno do investimento é alcançado em um curto período de tempo.

Se analisarmos o uso do diesel como uma das aplicações mais comuns e experientes, em comparação com a conversão **DieselGNV**, temos:

1. O motor diesel é a fonte de energia mais eficiente, embora atualmente não seja sinônimo de baixo custo, no caso de não haver estoque de combustível, ele nos dá independência de operação a um custo razoável.
2. Se utilizarmos veículos Diesel, somente GNV/NGV como único combustível, isso implica uma redução muito importante nos custos operacionais, mas um investimento inicial importante, com a necessidade de realizar reformas importantes no motor, o que torna inútil utilizá-lo com Diesel, e também nos torna dependentes de um único combustível.
3. Ao gerar energia com **DieselGAS Electronics**, há uma redução de custos na ordem de 30% a 65%, e uma redução de investimentos em dinheiro, variando de 30% a 55% em relação ao item 2. Isto nos dá uma independência operacional, pois nos permite aproveitar o Motor, ou o Equipamento Estacionário Diesel existente quando o Diesel é escasso, pois maximiza o uso de combustível escasso quando usado em conjunto com GNV / GNC / GVC.
4. Em caso de falta de GNV/NGV, podemos continuar a usar o motor Diesel normalmente. Da mesma forma, no caso de uma falha do Sistema Dual, ele pode ser desativado a partir da chave de comutação, e o uso de Diesel 100% original está rapidamente disponível, já que com nosso dispositivo não há necessidade de realizar reformas que desnaturalizem o Sistema Diesel.

Aumento da Potência

A conversão DieselGAS aumenta a potência nominal do motor, devido à diferença em calorias e número de octanas entre o diesel e o GNV que utilizamos.

De acordo com testes de resistência realizados em motores, pudemos verificar um aumento na potência do motor de aproximadamente 17% a 23%. Além disso, devido à combustão mais limpa, a durabilidade do motor é aumentada em 20-35%, bem como a vida útil de outros componentes de manutenção preventiva.

Também, devido à combustão mais limpa, a durabilidade do motor é aumentada em 10 a 15%, bem como a vida útil de todos os componentes de manutenção preventiva.

Lembremos que toda a adaptação é externa, e sem modificação do Motor, nem da Bomba Injetora, nem das peças eletrônicas ou computadorizadas do veículo, e é muito rápida e simples.

Veículos Convertidos



