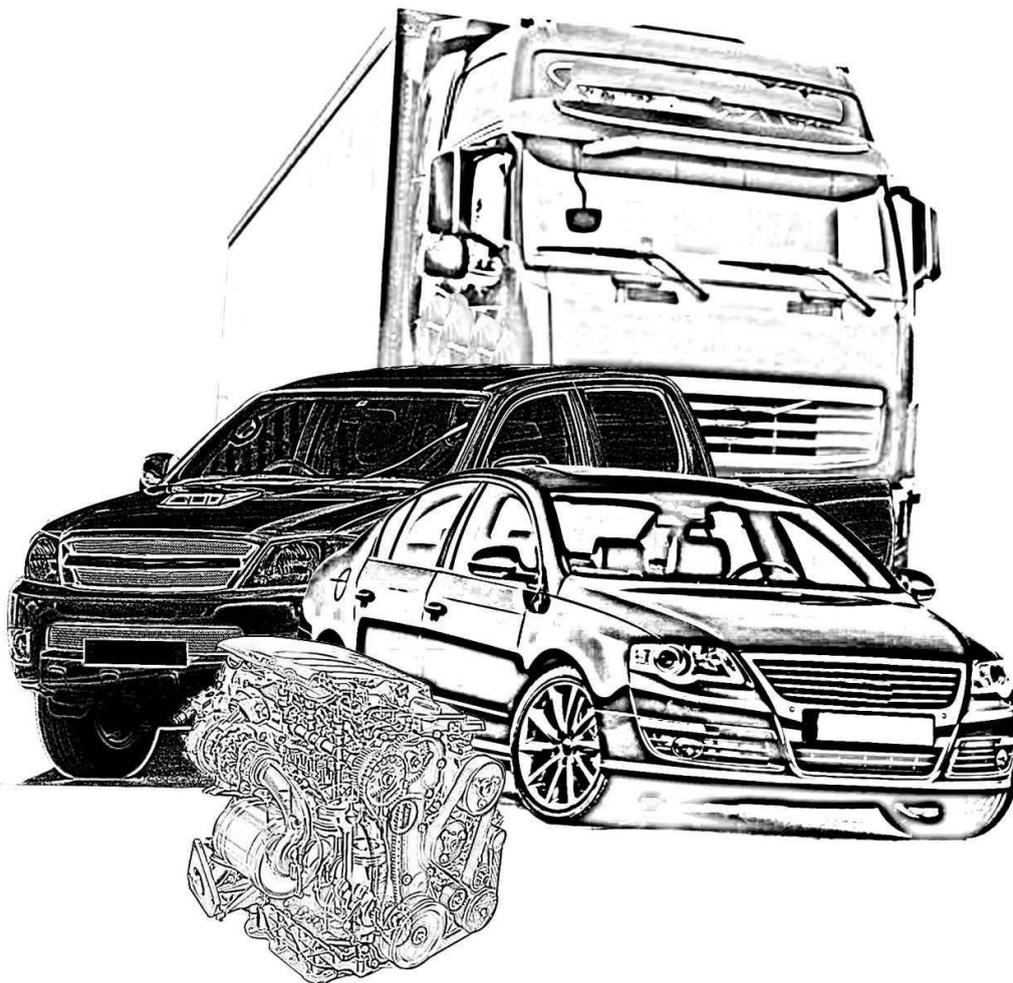


Carpeta de Información Sobre GAS en Motores Diesel

Distribuidora JAM



El Producto

Nuestra Empresa, desarrolló un **Control Electrónico**, logrando que los Motores Diesel, puedan funcionar a GNC/GNV, utilizando los mismos componentes de Conversión, que se utilizan para un Motor a Nafta/Gasolina, como Reguladores, Mezcladores, etc., a los que se le agrega un Sensores de R.P.M., y un Sistemas Electrónicos de Procesamientos y Control de Datos, sin la necesidad de ningún tipo de modificación en el Motor, Bomba Inyectora, Electrónica, ni Computadoras, dejando el vehículo en estado original.

Es por eso, que podemos afirmar que la **Electrónica DieselGAS**, está totalmente confiable, y su eficacia se manifiesta, en el precio comparativo entre los dos combustibles el determinante del uso de uno u otro Sistema.

Funcionamiento del Sistema

La transformación de Motores Diesel, a **DieselGAS**, consiste en la instalación de un **Kit Electrónico**, totalmente **Externo y Universal**, con elementos dentro de los cuales se encuentra un Inyector, que permite el ingreso de GNC/GNV en el Sistema de Admisión de Aire (siempre antes del Turbo, en el caso de contar con él), para que cuando el motor aspira, el GAS ingrese junto con el aire. El encendido de la mezcla, la produce el Diesel, y el llenado del cilindro se produce por el Diesel más el GNC/GNV aspirado, lo que permite que un vehículo propulsado por un Motor Diesel, pueda funcionar de forma Dual, utilizando Diesel, más GNC/GNV, sin modificar ninguno de sus componentes, accesorios, regulaciones o puesta a punto, dejando el motor en su estado original. Además, como continúa funcionando con Diesel, sigue trabajando la Bomba Inyectora, de forma tal que se mantienen lubricados los Inyectores, y no se arruinan por la utilización del GNC/GNV.

Si se queda sin GNC/GNV, puede seguir funcionando con Diesel sin ningún problema.

Control Electrónico para DieselGAS

El Control Electrónico para **DieselGAS**, es un Sistema de Monitoreo y Control, diseñado para brindar la máxima seguridad en el funcionamiento del vehículo.

A continuación, se describen los elementos que componen el nuevo **Electrónica DieselGAS**.



- **Captor Magnético de RPM, para colocar en la Polea del Alternador o Cigüeñal.**
- **Preset de Regulación de RPM (Rango de Corte de 750 a 3900 RPM)**
- **Sensor de Nivel de Carga (nivel de manómetro)**
- **Corte de Regulador de Presión**
- **Inyector de GAS**

Sensor de Nivel de Carga

El Sensor de Nivel de Carga, permite saber cuánto GNC/GNV queda en el cilindro, si bien esto es tarea de la Llave Conmutadora del Equipo, contamos con este dato en el equipo para guardarlo y poder realizar posteriores controles de consumo ya que el equipo de control electrónico almacena esta información, o puede enviarla a una PC conectada al mismo para realizar dichas pruebas.

El Sensor de Nivel se encuentra dentro del equipo de control y forma parte integral del conjunto de procesamiento, por lo que el instalador o usuario solo tendrá acceso a un cable que se conectará a la señal de manómetro del sistema dual instalado.

Instalación de las partes Electrónicas del Kit DieselGAS

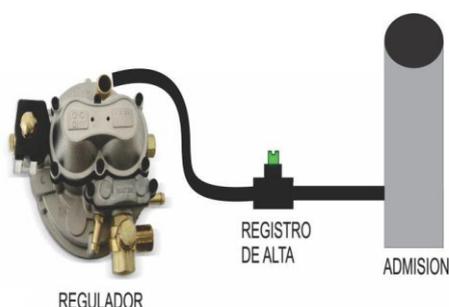
La instalación del Sistema, es bastante simple ya que no hay que modificar ningún componente del motor, solo agregar un Inyector para el ingreso del GNC/GNV en la Admisión de Aire (siempre antes del Turbo, en el caso de contar con él), y dispositivos Electrónicos Externos.

Sr. Tallerista, solicite el Diagrama de Instalación por
WhatsApp: +54 342 440-5555

Circuito de Alimentación por Aspiración

Siguiendo el concepto simple de instalación y sobre todo, el de no tocar el Motor para la conversión, el **Sistema DieselGAS**, se basa en la aspiración controlada para suministrar el flujo de gas al motor.

Ventajas:



- No se perfora la tapa de cilindros, solo se realiza un pequeño orificio a la manguera de admisión.
- No se reemplaza por completo (alimentación directa en cilindro) el combustible Diesel, por lo que se garantiza la correcta refrigeración y lubricación de los cilindros.
- En caso de desinstalar el equipo DUAL, basta solo con tapan el pequeño orificio realizado en la Admisión de Aire.
- La instalación es exactamente igual a la de un vehículo a nafta.

Recomendaciones previas a la instalación de la unidad DieselGAS

- El registro de alta debe estar cerrado por completo.
- Verificar que Control de RPM, accione correctamente la electroválvula del regulador al poner en marcha el vehículo a GNC/GNV.
- Controlar que no haya perdidas o absorción de aire en el circuito.
- Siempre colocar el Inyector de Admisión, antes del Turbo.

Control Electrónico para DieselGAS



Este **Control Electrónico de Corte por RPM**, realiza la apertura y el cierre del flujo de GAS, por medio de una señal electrónica, trabajando en función de los datos recogidos por el Sensor de RPM, logrando la mejor performance para el Motor, enviando esta señal a una CPU.

Todos los Kit, vienen provistos de un **Captor Magnético**, junto con un Imán, para que se realice la correcta lectura de los pulsos de RPM.

Inyección de GAS

La Inyección de GAS, se produce mediante la instalación de un Pico Inyector, o un Mixer, buscando dar una respuesta simple y sin complicaciones, adaptándose a todo tipo de Transporte Pesado y Liviano. El Inyector, hace que el Kit, pueda usar los dos combustibles (**Diesel + GNC/GNV**), de manera homogénea, sin ninguna modificación de su vehículo.

La fabricación de la **Electrónica DieselGAS**, fue realizado pensando en el medio ambiente, de manera que se pueda asegurar la economía, mayor duración en el aceite, y un mejor funcionamiento de su motor.

Reducción de Costos

Con la Conversión de un Motor Diesel a GNC/GNV, se puede sustituir hasta un 60% del combustible en vehículos marchando a una velocidad regular, por lo que se logra disminuir considerablemente los costos operacionales, debido al bajo costo del GAS, comparado con el del Diesel, por lo que el retorno de la inversión se logra en un corto plazo.

Si analizamos la utilización del Diesel como una de las aplicaciones más corrientes y experimentadas, frente a la conversión **DieselGAS**, tenemos:

1. El Motor Diesel, es la fuente de energía más eficiente, aunque si bien actualmente no es sinónimo de bajos costos, en el caso de no haber existencias de combustible, nos da independencia de funcionamiento a un costo razonable.
2. Si utilizáramos vehículos Diesel, solamente a **GNC/GNV** como único combustible, tenemos que implica una reducción muy importante en los costos operativos, pero una importante inversión inicial, con la necesidad de llevar a cabo importantes reformas en el motor, lo que lo vuelve inútil para utilizarlo a Diesel, y además nos hace dependientes de un solo combustible.
3. Al generar energía con la **Electrónica DieselGAS**, se produce una reducción de costos en el orden del 30% al 65%, y una reducción de inversiones de dinero, que va desde un 30% al 55% comparado con el ítem 2. Esto nos da una independencia operativa, ya que permite aprovechar el Motor, o los Equipos Estacionarios Diesel existentes ante la escasez de Diesel, ya que maximiza la utilización del escaso combustible al ser utilizado conjuntamente con GNC/GNV.
4. En caso de faltar GNC/GNV, podemos seguir utilizando el motor a Diesel normalmente. Asimismo, ante una falla del Sistema Dual, se puede desactivar desde la llave conmutadora, y se dispone rápidamente de la utilización 100% Diesel original, ya que con nuestro dispositivo no hacen falta realizar reformas que desnaturalicen el Sistema Diesel.

Aumento de la Potencia

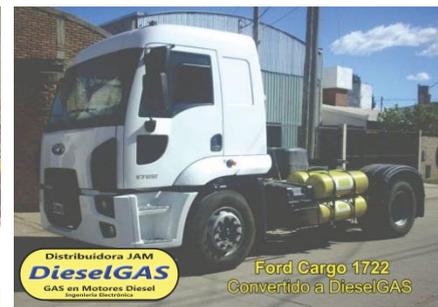
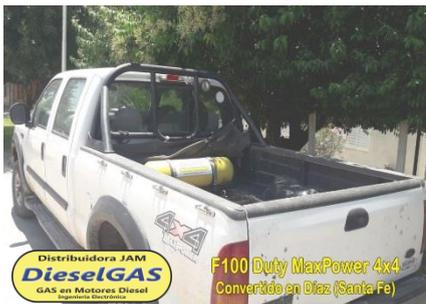
La conversión **DieselGAS**, aumenta la potencia nominal del motor, por la diferencia de calorías y octanaje entre el Diésel y el GNC/GNV que utilizemos.

De acuerdo a pruebas de fuerza realizadas en motores, hemos podido comprobar **un aumento de la potencia del motor en aproximadamente un 17% al 23%**. Además, debido a que la combustión es más limpia, la durabilidad del motor se incrementa en un 20 a 35%, así como la vida útil de otros componentes de mantenimiento preventivo.

También, debido a que la combustión es más limpia, la duración del motor aumenta de 10 a 15%, así como la vida útil de todos sus componentes, de mantenimiento preventivo

Recordemos, que toda la adaptación es externa, y sin modificación del Motor, ni de la Bomba Inyectora, ni de las partes Electrónicas o Computarizadas del vehículo, y es muy rápida y sencilla.

Parte de la Experiencia Nacional



GLP para Máquinas Agrícolas, Viales, Equipos Estacionarios y Generadores



La **Electrónica DieselGAS**, se desenvuelve perfectamente no solo con **GNC/GNV**, sino también con **GLP** (Gas Licuado de Petróleo).

El Agro, es el motor económico de toda nación, y no solo necesita bajar sus costos, sino también eficientizar su carencia estacional de combustible, y por tal razón, respondiendo a las necesidades planteadas por el sector, comenzó a realizar pruebas de campo, a los fines de lograr un producto que reúna las condiciones como para responder ante las duras condiciones del campo.

En razón de la imposibilidad de llevar las Maquinarias y Equipos Agrícolas hasta las estaciones de carga de GAS, es que adaptamos la **Electrónica DieselGAS**, para ser utilizado por medio de garrafas de 10 Kgs. y 15 Kgs., como también con tubos de 45 Kgs., o tanques fijos de diferentes capacidades.