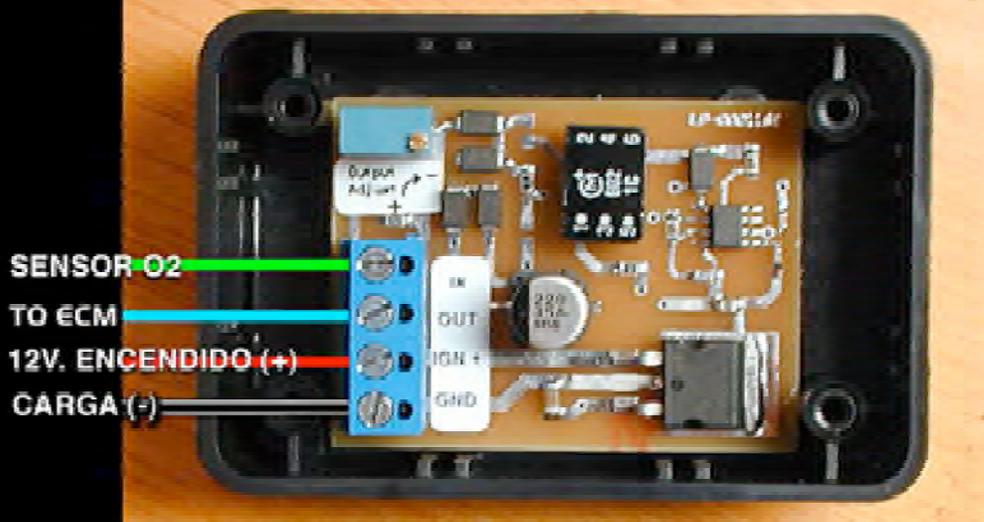


## INCREMENTADOR de COMBUSTIBLE

### 18/1 - FUEL ENHANCER



FACIL DE CONECTAR E INSTALAR. DOS CABLES DE (+) Y (-) JUSTO DEBAJO DE SU TABLERO. EMPALME ADENTRO DE SU CABLE SENSOR O2, DE ADENTRO HACIA AFUERA. UN POTE DE DIEZ VUELTAS PARA AJUSTAR LOS MILI-VOLTIOS.

### Instalando el "18/1 - 02 Incrementador de Combustible"

El circuito "18/1 - 02 Incrementador de Combustible" es fácil de instalar, debe tomar solamente de una a 2 horas para un mecánico experimentado. Más tiempo para los hombres comunes. El nombre 18/1 se refiere a la mezcla adelgazada de 18 a 1. Aire a cociente de vapor de combustible. Nuestra meta - un motor trabajando más adelgazado con un incremento de una célula de hidrógeno.

"14,7 a 1" es el cociente del cociente del fabricante de autos que a ellos les gusta aprobar, es justo en ese cociente que su motor está trabajando más caliente. Ellos diseñaron los motores para que trabajen con calor y de forma enriquecida para que los hidro carbonos se quemen de nuevo en el convertidor catalítico. Un sistema muy redundante que tiende a quemar más gasolina de la necesaria, intentando enfriar el motor al rociarlo con gasolina.

El cociente de aire/combustible va de alrededor de un 13/1, siendo más enriquecido hasta el 18/1 siendo el cociente más adelgazado.

Adelgazado e inofensivo es nuestra meta con este circuito. Al agregar un incrementador de presión de hidrógeno/oxígeno a un motor trabajando con gasolina o diesel, usted ganará más caballos de fuerza y ahorrará más MPG y su motor trabajará de uno a dos grados menos de calor. ¡NO ES MAS CALIENTE! Como la mayoría de los mecánicos creen y han sido enseñados. Un Incrementador de hidrógeno funciona mejor con un motor trabajando adelgazado. Desafiamos a cualquier mecánico a que nos demuestre lo contrario. También se han molestado con esta declaración. Ellos están dejando pasar una gran oportunidad, permaneciendo ignorantes y sin el deseo de aprender teniendo una mente y corazón abiertos.

El circuito "18/1 - 02 Incrementador de Combustible" se instala en algún lugar debajo de su tablero, con fácil acceso al tornillo regulador de potencia. Comenzamos haciendo dos orificios en la caja negra de plástico proporcionada. Uno en uno de los lados para los 4 cables y un orificio en la tapadera para el orificio de acceso al regulador de potencia de 10 velocidades. El tablero de circuitos pcb se ajusta comodamente en la caja. Corte el "Orificio de Acceso templado debajo." Con el taladro haga un orificio de 1/8 de pulgada, y luego taladre otro orificio de 1/4 de pulgada en el lado derecho o izquierdo para pasar los 4 cables a través del orificio. Vea la fotografía de abajo.



Usamos 4 cables de 22 calibres de cobre de colores diferentes para conectar al bloque de terminal, 2 cables son de 12 voltios IN (+) y (-) y 2 cables van al cable del sensor de oxígeno. Los dos cables de voltios IN pueden ser aproximadamente de 24 pulgadas de largo y los 2 cables para el sensor de oxígeno O2 serán de aproximadamente 48 pulgadas de largo. Cortamos y soldamos las terminaciones de los cables que van dentro del bloque de la terminal en la caja. Instale la caja debajo del tablero en un lugar donde sea fácil tener acceso al orificio del regulador que va al regulador de potencia. Se necesitará un desarmador pequeño para colocar el voltaje inicial. Encuentre una buena carga debajo del tablero de instrumentos y un cable (+) del encendido. Un cable (+) que esté conectado al circuito de encendido para que prenda y apague al momento de encender y apagar el carro con la llave.

Por ejemplo un cable de carga (+) o cualquier conexión de la caja de fusibles (+) del tablero de instrumentos. Usted puede usar un fusible de 5 amperes en el cable (+), pero no es necesario, el circuito solamente obtiene una carga ligera en un mili-amperes y el voltaje que pasa a través del circuito es menos de un voltio.

Una forma de encontrar una buena fuente de carga es usando uno de los cables con un foco claro en la agarradera transparente. Conecte el (+) cocodrilo haga un click con un cable (+) y empuje alrededor del tablero hasta que encuentre un acceso fácil a un desarmador o tuerca que usar como ancla para obtener una buena carga para agregar a su (-) cable para hacer tierra. Corte los cables del tamaño que se necesite para llegar a la caja y tome los otros 2 cables del sensor de oxígeno O2 hacia afuera a través de un orificio de acceso a través de su tablero al compartimiento del motor, en donde usted pasará los 2 cables a su sensor de oxígeno O2 (convertidor precatalítico) debajo del cofre.

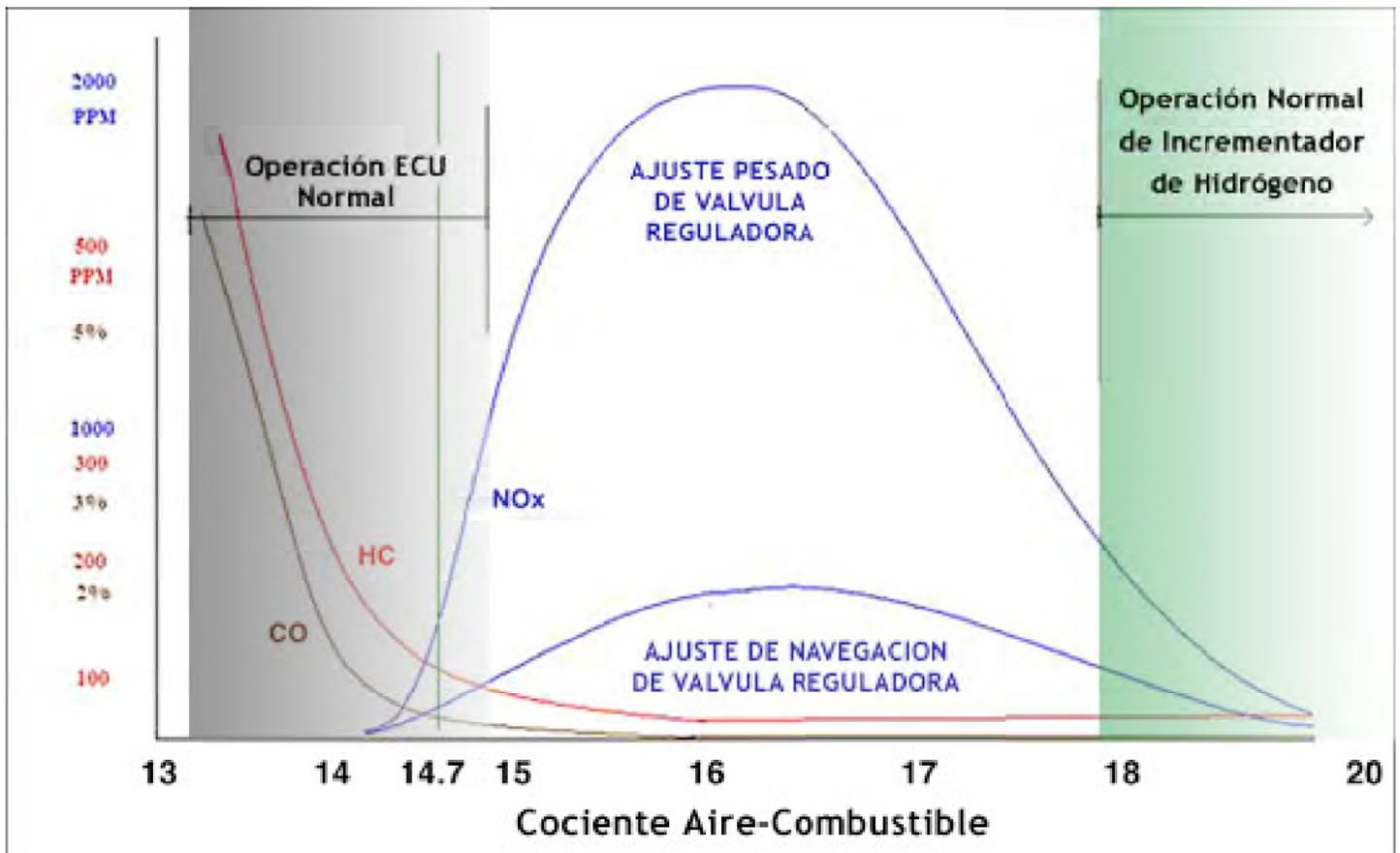
Ahora tendrá que encontrar el O2 cable direccional (sensor de oxígeno). Le recomendamos ampliamente que compre el manual Haynes o Clymer para su auto, estos están disponibles en su tienda local de auto partes, o en línea, los encontrará a un precio de \$15 a \$20 aproximadamente. Encuentre la sección de dirección de combustible e inyección de combustible. Usted aprenderá sobre los MAPs (presión de aire múltiple) o MAFs (flujo de masa de aire), TPS (sensor de posición de válvula reguladora) y la ubicación de los cables sensores de O2 (oxígeno), y el código del color de los cables. Algunos sensores del O2 tienen de uno hasta 5 cables que salen del cuerpo del sensor )2. O usted puede encontrar el cable usted mismo, este será de un voltaje variable de señal (+). Tome un multímetro a los cables y colóquelo para DC mili-voltios. Usted puede encontrar el cable por su señal errática que cambia de un momento a otro, éste es el cable correcto. Los vehículos fabricados después del 96 tienen 2 sensores de oxígeno, usted estará dividiendo dentro de su primer sensor del O2 (Previo al convertidor catalítico) posterior es el que está después del convertidor catalítico. También tenga en mente que el auto debe haberse encendido antes para que esté previamente calentado para que el sensor O2 de su señal errática. El sensor O2 solamente trabaja cuando la temperatura del motor está caliente (esto sucede en la mayoría de los autos y camionetas)

Cuando usted encuentre el cable (+) de la direccional usted necesitará cortarlo y empalmarlo en él. El cable INTERIOR va al sensor de oxígeno, mientras que el cable EXTERIOR va al ECM (computadora del auto). Nos gusta soldar las conexiones, para que duren mucho tiempo y sin fallas. También empujamos el cable INTERIOR al cable (+) puntiagudo de prueba de un multímetro y hacemos la conexión del cable (-) puntiagudo de prueba del multímetro, y luego con un velcro colocamos el multímetro en el tablero para una vista temporal de la señal. Establecemos el multímetro para milivoltios DC. Intentamos probar y establecer alrededor de 350 milivoltios para empezar. Encienda el auto después de la instalación y espere hasta que el multímetro envíe una señal. Colóquelo en aproximadamente 350 milivoltios y comience a conducir. La señal brinca de una posición a otra, así que esté preparado para una señal cambiante. Si le aparece la luz indicadora de "revise su motor" entonces esto indica que usted lo ha ajustado de manera muy baja y tendrá que aumentar los voltios para prevenir que la luz indicadora aparezca. En la mayoría de los autos tiene que calentarse el motor primero para que pueda funcionar, (luego de 5 minutos de estar manejando) si la luz de "revise su motor" aparece, usted tendrá que borrar ese código. Usted puede borrar fácilmente la señal de "revise su motor" con un calibrador de exploración o Scangauge II (esto funciona en autos del año 96 y más nuevos) o un lector de códigos de Actron. Reajuste el código y baje el voltaje del circuito con un desarmador pequeño. Autos y camionetas OBD I pueden reajustarse al desconectar el poste de batería

(-). Revise su manual de Haynes. Si los 350 milivoltios es muy bajo, causará que la luz de "revise el motor" en el código de sensor O2, entonces tendrá que ajustarlo a 450 milivoltios. Si esto funciona, entonces intente con 400 milivoltios. Siga intentando hasta que funcione con el voltaje más bajo. Recuerde que 250 es una señal muy diluida, (aproximadamente 18/1) 800 milivoltios es una mezcla abundante. - 13/1 (mv=milivoltios, coloque su multímetro en milivoltios, a menos de un voltio)

El circuito del "Incrementador de Combustible 18/1 - O2" trabajará con la mayoría de los sensores O2, aún algunas de las bandas anchas de sensores más nuevas. Le sugerimos ampliamente que lea acerca de todos nuestros productos como son el DIY doble O2 y el EFIE. Estos los puede encontrar en nuestra hoja de INSTRUCCIONES en línea en el:

las instrucciones del EFIE deben leerse también para tener un mejor conocimiento de estos dispositivos.



La gráfica que aparece arriba fué creada por Fran de Hydrogen-boost.com Le recomiendo leer y ver las pruebas de su página electrónica informativa.

( ) Esta gráfica muestra las altas emisiones Nox, note como el CO de carbono y el HC de hidro-carbonos y el Nox (Oxido Nitroso,, o aire quemado) están muy abajo, justo después del 18/1. Esa es la meta de este circuito para diluir su mezcla e introducir un buen flujo de egas de su célula de hidrógeno de agua. Ahora Fran de Incrementador de Hidrógeno va más allá del 18 y hasta 30/1, el dice que es en 30/1 cuando el motor finalmente se pone ¡caliente! La mayoría de los mecánicos no les gusta esta información. Ellos dicen que un carro se sobrecalienta cuando trabaja con combustible diluido.

El motor está más caliente en el 14.7, se necesita que se vuelva a quemar el combustible otra vez en el convertidor catalítico, esto hace que la emisión vuelva a ser limpiada una vez más, y también colecta platino en las paredes del convertidor, sale más platino de un convertidor cuando usted lo derrite, de lo que saldría cuando fué hecho por primera vez en la fábrica. Esta es otra declaración que incomodaría al hombre que hace las pruebas del smog. Ellos reciclan los convertidores catalíticos y éstos valen dinero. Busque en Google "Recicladores de Convertidores Catalítico." Cuando usted quema combustibles viejos a 2000 grados, los metales superconductivos salen, los metales de platino se pegarán a la capa de platino en la parte interior de los convertidores.

Ahora volviendo al circuito 18/1. Si tiene más preguntas llame a Hydrogen Garage LLC al: (805)995-2669. Sus comentarios son importantes para nosotros. Entre más buenos resultados, mejor. Este es un nuevo circuito y todavía está bajo prueba. Un circuito simple, que sigue las señales de mili-voltios del sensor y las cambia ligeramente al ECM.