



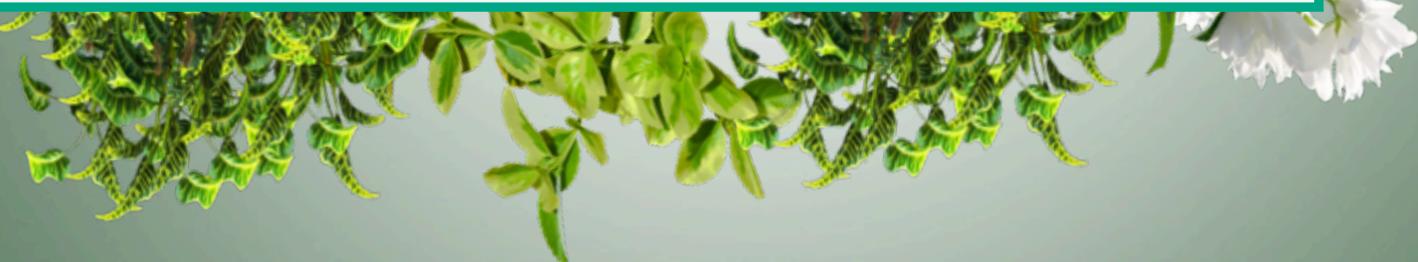
East West S.a.s. ®

Qui nous sommes

L'orientation de notre Groupe vers l'écologie, commence en 1992, lorsque tous les dirigeants s'est réuni à Rio de Janeiro pour discuter des problèmes de pollution de notre planète.

Nous étions la seule compagnie italienne exposant à la foire de São Paulo La première foire écologique du monde - «ECO '92» - qui avait été organisée «Ad hoc» pour cet événement.

Déjà en 1992, nous avions décidé de ne traiter que de produits très écologiques.



Nous travaillons sur les
questions écologiques
depuis 1992



DEUX problèmes. COMMENT les réduire?

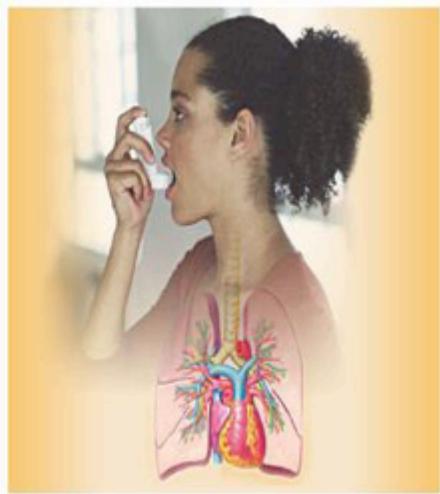
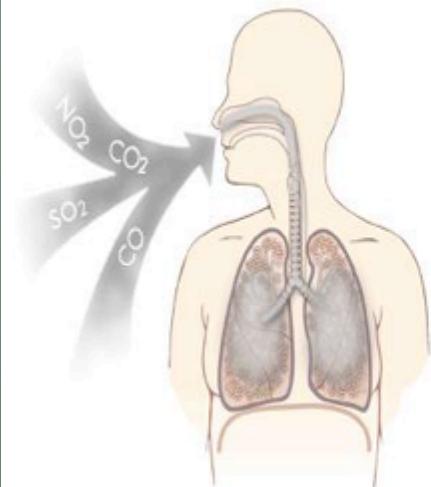
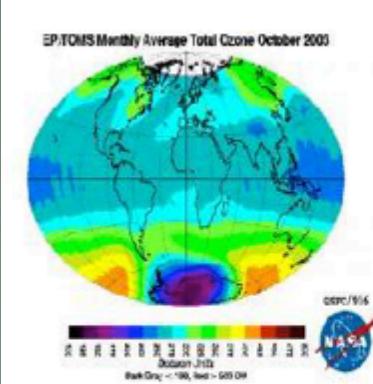
- 1) Emission de gaz**
- 2) Augmentation de prix du carburant**

La réduction des émissions de gaz et de la consommation de carburant est bénéfique à la fois pour notre environnement et pour nos poches.

Intéressant, n'est-ce pas?



Le réchauffement et ses conséquences...



Le problème de la pollution atmosphérique est la principale cause de la multiplication exponentielle des maladies respiratoires. Ceci parce que les particules fines (pm10 et pm 5) sont de très petites particules qui pénètrent dans nos alvéoles.... et là, ils restent! Ceci, comme le dit l'OMS (Organisation mondiale de la santé) provoque de graves problèmes aux voies respiratoires, et parfois, peut entraîner des conséquences fatales (cancer du poumon)

East West S.a.s

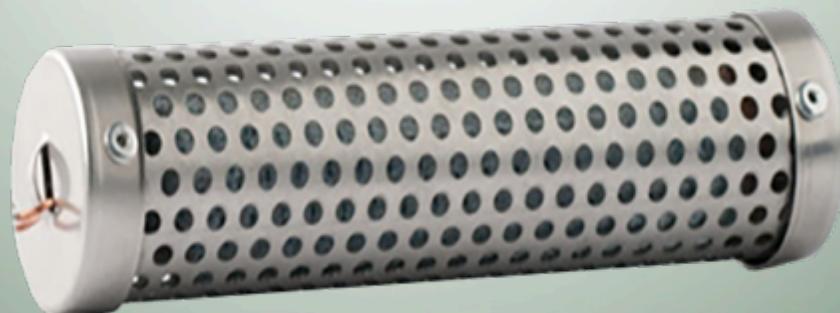
Présente une vraie solution:

- Applicable immédiatement
- Facile
- Économique





**Le «génie du réservoir» pour
réduire les émissions de gaz
et la consommation de
carburant.**



Overlay mappa

Riepilogo



1 824

Città	Acquisizione			Comportamento			Conversioni		
	Sessions	% nuove sessioni	Nuovi utenti	Frequenza di rimbalzo	Pagine/sessione	Durata sessione media	Tasso di conversione all'obiettivo	Completamenti obiettivo	Valore obiettivo
	25.648 % del totale: 100,00% (25.648)	68,75% Media per vista: 68,66% (0,14%)	17.634 % del totale: 100,00% (17.609)	2,09% Media per vista: 2,09% (0,00%)	6,36 Media per vista: 6,36 (0,00%)	00:03:04 Media per vista: 00:03:04 (0,00%)	0,00% Media per vista: 0,00% (0,00%)	0 % del totale: 0,00% (0)	0,00 USD % del totale: 0,00% (0,00 USD)
1. (not set)	3.014 (11,71%)	72,66% (12,47%)	2.190 (12,47%)	7,66%	5,89	00:02:52	0,00%	0 (0,00%)	0,00 USD (0,00%)
2. Tunis	824 (3,21%)	71,00% (8,32%)	585 (8,32%)	0,96%	6,95	00:03:32	0,00%	0 (0,00%)	0,00 USD (0,00%)
3. Rome	606 (2,36%)	32,01% (1,70%)	194 (1,70%)	0,33%	5,64	00:02:17	0,00%	0 (0,00%)	0,00 USD (0,00%)
4. Mexico City	443 (1,71%)	70,65% (1,77%)	313 (1,77%)	0,23%	6,45	00:03:22	0,00%	0 (0,00%)	0,00 USD (0,00%)
5. Palermo	415 (1,62%)	37,59% (0,88%)	156 (0,88%)	0,48%	6,57	00:02:30	0,00%	0 (0,00%)	0,00 USD (0,00%)
6. Belo Horizonte	409 (1,61%)	51,83% (1,20%)	212 (1,20%)	0,00%	7,65	00:03:47	0,00%	0 (0,00%)	0,00 USD (0,00%)
7. Tehran	342 (1,33%)	40,64% (0,79%)	139 (0,79%)	30,70%	5,97	00:04:32	0,00%	0 (0,00%)	0,00 USD (0,00%)
8. Accra	340 (1,33%)	45,88% (0,88%)	156 (0,88%)	0,59%	6,87	00:06:01	0,00%	0 (0,00%)	0,00 USD (0,00%)
9. Sao Paulo	337 (1,31%)	84,27% (1,61%)	284 (1,61%)	0,59%	5,69	00:02:04	0,00%	0 (0,00%)	0,00 USD (0,00%)
10. Ulaanbaatar	335 (1,31%)	85,07% (1,62%)	285 (1,62%)	0,00%	4,96	00:02:04	0,00%	0 (0,00%)	0,00 USD (0,00%)



VISITES SUR NOTRE SITE WEB:
Du 15/01/2016 au 21/01/2018

**197 pays
différents!**

Les plus importantes références de SUPERTECH® depuis 1997

Ces références ont été faites année après année et ont conduit à une véritable solution à la pollution urbaine. Une solution pratique et immédiate.

Nous étions le seul produit présent à la COP-22 de Marrakech, au Maroc, en 2016. Le thème principal était:

Le changement climatique causé par les émissions polluantes.

Universités

Entités Gouvernementales

Laboratoires Indépendants(Civile e Militaire)

Grandes Flottes – Transport des marchandises

Grandes Flottes – Transport des personnes

Fabricant Automotive et Moto



27 ans de
histoire.



Notre livre de référence relate l'histoire de SUPER TECH®; fils d'un projet né en 1996 et qui, aujourd'hui, après avoir franchi des étapes importantes, atteint l'âge de vingt-sept ans.

Chacune de nos références est un jalon dans la voie de la validation de notre produit au niveau mondial.

		Lab.	Road	Gas emis reduction	Consump Reduc	Documentation
25/05/1997	GERMANY	x	x		10,5% + 12,8%	Test Report
	TUV-Pfalt Lambsheim					
Dic.1997	ITALY	x		70%	7% + 10%	Communication + interview
	RACESE TRASPORTI SpA - Trenb					
00/00/0000	italy	x		>50%		Congress report

Date	Institute/Company	Test		Results		Attached
		Lab.	Road	Gas emis reduction	Consump Reduc	
25/05/1997	GERMANY	x	x		10,5% + 12,8%	Test Report
	TUV-Pfalt Lambsheim					
Dic.1997	ITALY	x		70%	7% + 10%	Communication + interview
	RACESE TRASPORTI SpA - Trenb					
09/04/1998	ITALY	x		>50%		Congress report "Per una mobilità pulita"
15/09/1998	ITALY					Declaration
	LLWF Panda Shop					
18/01/1999	ITALY	x		40% - 50%	7%	Report
	Gruppo Berilla - Parma					
14/04/1999	RUSSIA	x	x	>50%	8% + 12%	Test Report
	Mosavtoprogress Moscow					
12/12/2000	ROMANY	x		82% - 88%	12% - 15%	Declaration
	S.N.P. "PETROM" S.R.					
09/01/2001	ROMANY	x			10,0%	Declaration
	Coca Cola					
17/04/2001	Government of CHILE	x		71%		Declaration
	Centro de Control y certificación Vehicular					
03/07/2001	MEXICO	x		45,28%		Declaration
	Environment Protection Guanajuato State					
04/02/2002	ROMANY	x	x	65%	10,54%	Certificate
	Certificate of homologation RAE					
20/05	ITALY	x		50%		Declaration
	RPT of Verona					
4/2003	FRANCE	x		60%	10%	undesignated declarations
	Small and medium enterprises					
6/2003	MEXICO	x		70%		Test Report
	Ecology Institute Guanajuato State					
10/2003	MEXICO	x		80%		Test Report
	Town Hall of Salamanca					
11/2003	EGYPT - CHINA	x		70%	10%	Test Report
	University of Helwan Al Maiberga					
09/02/04	Turkey	x		65%	10%	Test Report
	Arasargo - Istanbul					
16/12/05	BRAZIL	x				
23/09/03	1) Aimotur Turismo			42%		Test Report
25/09/03	2) Vacuo Graciosa Ltda				9%	Test Report
27/03/04	3) Outro Verde Transporte Ltda			42%	5%	Test Report
19/09	4) Vacuo Tomandaré Ltda				8-10 %	Test Report
	5) Outro e Prata Cargas					

References and Certifications

SUPERTECH®

Même si vérifier l'efficacité de notre "génie" est très simple, nous voulions donner à notre produit une crédibilité mondiale. Notre produit a été constamment testé par les plus hauts laboratoires internationaux, par des universités renommées et par des entités gouvernementales des quatre continents.





COS'È successo ai consumi delle automobili? Tutti i costruttori sbandierano li sforzi che compiono per durlì, eppure da qualche tempo i dati ufficiali parlano di modelli più assetati che in passato. Niente paura: nessuna truffa è in atto, a verità è che anche i legislatori leggono i giornali. L'hanno capito che l'imperativo del momento è il rispetto dell'ambiente e hanno cambiato le regole con cui fino ad ora sono state esificate le prove di consumo. Per ottenere l'omologazione, i modelli di nuova produzione devono infatti sottostare a normative che ne verificano le caratteristiche tecniche fondamentali, tra le quali sono compresi i consumi. Stabilire parametri entro i quali la possibile — sintetizzandole con dei numeri — comprendere le doti di parsimonia di una vettura, non è facile. Tanto più se il test deve essere riproducibile e confrontabile e se l'obiettivo primario è la valutazione dell'effetto inquinante.

Dopo molti studi si è arrivati alla direttiva CEE 13/116 del 17 dicembre 1993, che ha adeguato ai progressi della tecnologia il precedente CEE 0/1268 considerando in modo prioritario le emissioni di biossido di carbonio per poi determinare di conseguenza i consumi di carburante. Questa normativa regolamenta l'omologazione europea per i nuovi modelli dal 1. gennaio 1996; dal 1. gennaio 1997 lavorano sottostare a essa tutte le nuove immatricolazioni.

W LA MATEMATICA — Eggiando la normativa scopriamo che le emissioni di CO₂ (anidride carbonica) sono misurate durante un particolare ciclo di prova che simula un percorso in città e uno fuori (il terzo dato sempre citato dalle Case: una proporzione tra questi due); che i risultati delle prove vengono espressi in grammi per chilometro e che il consumo di carburante viene calcolato



DAI FUMI RICONOSCO I TUOI CONSUMI

UNA LEGGE CEE HA CAMBIATO LE PROCEDURE DI OMOLOGAZIONE. LA SETE DELLE AUTO È ORA CALCOLATA IN BASE ALLE EMISSIONI DI SCARICO

di Luigi Vianello

matematicamente dopo avere misurato le emissioni di CO₂, di CO (monossido di carbonio) e di HC (idrocarburi incombusti).

La matematica consente di essere molto più precisi nei risultati e di creare condizioni di prova più vicine alla realtà. Finora infatti i dati di consumo forniti dalle Case non corrispondevano esattamente alle performance effettive rilevabili con l'uso quotidiano della vettura: risultavano sempre inferiori. Questo a causa del concetto di riproducibilità che caratterizza ogni prova di laboratorio. Le condizioni ambientali, lo stato della vettura, le caratteristiche di guida non potevano essere variabili da prendere in considerazione, motivo per cui le prove non venivano fatte in situazioni di guida normali ma in altre assolutamente artificiali. Certo, anche oggi non si può affermare che le prove siano identiche alla realtà, giacché non vengono effettuate su strada ma sempre al chiuso con l'ausilio di appropriate apparecchiature climatizzate; sono però molto più vicine a quello che ciascuno di noi potrà provare in pratica nell'uso quotidiano. Vediamo perché.

TUTTO IN REGOLA — Le nuove prove vengono svolte su veicoli già rodati, con un chilometraggio compreso tra tremila e 15 mila chilometri. Devono essere perfettamente funzionanti e originali, specialmente nei dispositivi di avviamento a freddo, di regolazione del minimo e di abbattimento dei gas inqui-

CALCOLI — Per far capire quante voli dovremo fare il pieno una nuova legge Ci prevede rilevamenti d'gas di scarico (accanto un analizzatore) n corso di prove s banco a rulli (sotto). Dalle emissioni risale poi ai consumi con calcoli matematici

Par l'émission de gaz,
je reconnaiss mon
consommation de carburant



**De quoi sont
composées les
émissions de gaz?**



CO, Co2, Nox, HC ppm

**Que sont HC?
(hydrocarbures)**



HC = c'est le carburant qui entre dans la chambre de combustion et sort non brûlé, donc pas transformé en énergie pour le moteur.

Que lit l'opacimètre?



HC = Hydrocarbures non brûlés



**Que se passe-t-il lorsque
SUPERTECH® réduit les émissions
de HC?**

**Il réduit la consommation
de carburant!**

Quel est le % de réduction de la consommation de carburant?



6 - 12 %

Quel est le % de réduction des émissions de gaz?



40 - 80 %

**Chaque réduction de 10% des émissions de gaz correspond à 1,5% de réduction de consommation de carburant
(93/116 normative EC)**

EC NORMATIVE 93/116

Moins d'émission de gaz

=

Moins de consommation de carburant

7.

CALCUL DES CONSOMMATIONS DE CARBURANT

7.1.

Les consommations de carburant sont calculées à partir des émissions d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone et de dioxyde de carbone calculées conformément au point 6.

7.2.

Les consommations de carburant exprimées en litres par 100 km sont calculées au moyen des deux formules suivantes :

a) pour les véhicules à moteur à essence :

$$FC = \frac{0,1154}{D} [(0,866 \cdot HC) + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2)]$$

b) pour les véhicules à moteur diesel :

$$FC = \frac{0,1155}{D} [(0,866 \cdot HC) + (0,429 \cdot CO) + (0,273 \cdot CO_2)]$$

où

FC = consommation de carburant en litres par 100 km

HC = émission mesurée d'hydrocarbures en g/km

CO = émission mesurée de monoxyde de carbone en g/km

CO₂ = émission mesurée de dioxyde de carbone en g/km

D = masse volumique du carburant d'essai.



LOURENÇO Terraplenagem Ltda

Rua Arthur Galhardo, n° 13 - Jd. Anchieta
Mauá - SP
CEP: 09360-790

Fone/Fax: 4513-4850
ID: 30° 14333 / 30-6167
Cel: 9965-2123
Web site: www.lourencoterraplenagem.com.br
E-mail: contato@lourencoterraplenagem.com.br

CNPJ: 05.205.560/0001-04

Insc. Mun.: 7.741-0

Mauá, 30 de Agosto de 2010.

À
Super Tech Brasil

A Empresa Lourenço Terraplenagem Ltda atua no segmento de terraplenagem.

Informamos que instalamos o dispositivo Super Tech nos veículos de nossa frota:

Caminhão Ford Cargo Placa: DHR 2607

Caminhão Worker VW Placa: DXE 3451

Caminhão Worker VW Placa: DSG 1647

Caminhão Ford Cargo Placa: DAN 3149

Caminhão Worker Placa: DBC 7140

Escavadeira Heslley 210-LC-7 ano: 2008

Escavadeira cotação: 315-6 , obtendo os seguintes resultados:

- Redução de aproximadamente 10% no consumo de combustível.
- Redução de aproximadamente 50% na emissão de poluentes.

Enfatizamos que um dos nossos veículos foi aprovado em inspeção realizada pela Polícia, oportunidade que fomos parabenizados pelo baixo nível de emissões.

Sem mais, autorizamos a Super Tech Brasil a utilizar-se deste documento como referência.

Agradecemos,

João Lourenço da Silva
Diretor
Telefone: (11) 4513-4850/ (11) 9965-2123
E-mail: lourencoterraplenagem@gmail.com

LOURENÇO TERRAPLENAGEM LTD

Réduction des
consommations= 10%

Réduction des
émissions de gaz= 50%



SUPER TECH
BRASIL

Carta de Testemunho

São Paulo, 07 de julho de 2010

Eu, Silvio Cesar Figueiredo, declaro que instalei o dispositivo Super Tech em minha moto marca Yamaha, modelo YBR 125 K, ano 2004 e constatei o seguinte a redução da emissão de gases conforme resultados abaixo:

- Antes da instalação a moto foi reprovada em duas inspeções veiculares, conforme relatórios emitidos nos dias 12/05 e 29/05/10.
- Após a instalação a moto foi aprovada na inspeção veicular, conforme relatório emitido no dia 29/06/10.

Antes da instalação do Super Tech		Após instalação – Aprovado no dia 29/06/2010	
Reprovado no dia 12/05/2010		Reprovado no dia 29/05/2010	
PREFEITURA DA CIDADE DE SÃO PAULO - SVMA PROGRAMA DE INSPEÇÃO E MANUTENÇÃO DE VÉHICULOS EM USO - IMIP CERTIFICO DE INSPECÇÃO VEÍCULO REPROVADO ANO EXERCÍCIO 2010		PREFEITURA DA CIDADE DE SÃO PAULO - SVMA PROGRAMA DE INSPEÇÃO E MANUTENÇÃO DE VÉHICULOS EM USO - IMIP CERTIFICO DE INSPECÇÃO VEÍCULO REPROVADO ANO EXERCÍCIO 2010	
Motor/Motocicleta: YAMAHA/YBR 125K Placa: DQ-2811 Categoria: PARTICULAR Inspector: mafas Equipamento: 081 0050012 Documento: 12052010 18:26:40		Motor/Motocicleta: YAMAHA/YBR 125K Placa: DQ-2811 Categoria: PARTICULAR Inspector: mafas Equipamento: 081 0050012 Documento: 29062010 18:57:11	
Medição de Gases		Medição de Gases	
Unidades		Unidades	
Marcha Lenta: 700 a 1000 RPM Valores máx: 300 RPM		Marcha Lenta: 700 a 1000 RPM Valores máx: 300 RPM	
ESC: 1 Rotação: CO _c HC _c 4.60 % vol. 1089 ppm		ESC: 1 Rotação: CO _c HC _c 4.60 % vol. 1089 ppm	
Valores Medidos		Valores Medidos	
CO _c HC _c 7.57 % vol. 819 ppm		CO _c HC _c 6.97 % vol. 1357 ppm	
<small>Este resultado é válido por 30 dias. O mesmo agendado para a realização da inspeção.</small>		<small>Este resultado é válido por 30 dias. O mesmo agendado para a realização da inspeção.</small>	
Após instalação – Aprovado no dia 29/06/2010		CERTIFICADO DE APROVAÇÃO ANO EXERCÍCIO 2010 Selo nº 5021000583978	
Motor/Motocicleta: YAMAHA/YBR 125K Placa: DQ-2811 Categoria: PARTICULAR Inspector: mafas Equipamento: 081 0050012 Documento: 29062010 18:14:52		Motor/Motocicleta: YAMAHA/YBR 125K Placa: DQ-2811 Categoria: PARTICULAR Inspector: mafas Equipamento: 081 0050012 Documento: 29062010 18:14:52	
Medição de Gases		Medição de Gases	
Unidades		Unidades	
Marcha Lenta: 700 a 1000 RPM Valores máx: 300 RPM		Marcha Lenta: 700 a 1000 RPM Valores máx: 300 RPM	
ESC: 1 Rotação: CO _c HC _c 0.38 % vol. 300 ppm		ESC: 1 Rotação: CO _c HC _c 0.38 % vol. 300 ppm	
Valores Medidos		Valores Medidos	
CO _c HC _c 0.38 % vol. 300 ppm		CO _c HC _c 0.38 % vol. 300 ppm	
<small>Este resultado é válido por 72 horas. O Mais Ambiente agradece.</small>		<small>Este resultado é válido por 72 horas. O Mais Ambiente agradece.</small>	
Limite Máximo = 6,00%			
Silvio Cesar Figueiredo Telefone: (11) 8141-3732 E-mail: silvioc.figueiredo@uol.com.br			
<small>*Autorizo a utilização e divulgação desta carta de testemunho pela Super Tech Brasil.</small>			

Premier test MOT
avant SUPERTECH®
= non réussi

Deuxième test de
contrôle avant
SUPERTECH® = non réussi

Installation du
SUPERTECH®

Test de contrôle des gaz
après l'installation de
SUPERTECH® =
MOT TEST, réussi.

AJR Transportes

Mauá, 03 de Agosto de 2010.

À
Super Tech Brasil

Informamos que instalamos o dispositivo Super Tech no nosso caminhão marca Volks, modelo 35300, obtendo os seguintes resultados:

- Redução de aproximadamente 10% no consumo de combustível.
- Redução de aproximadamente 70% na emissão de poluentes.

Sem mais, autorizamos a Super Tech Brasil a utilizar-se deste documento como referência

Atenciosamente,

AJR Transportes de Cargas Ltda
CNPJ 10537867/0001-34
Telefone (11) 2564-1633
Contato Elaine Prates

**Réduction des
consommations= 10%**

**Réduction des
émissions de gaz= 70%**



Réduction des
consommations= 8%

Réduction des
émissions de gaz= 50%



TRANS HIGASHI – TRANSPORTES DE CARGAS LTDA
CNPJ: 00.948.659/0001-74 / Inscr. Est.: 635.298.711.111

São Bernardo do Campo, 25 de Maio de 2011.

À

SUPER TECH BRASIL

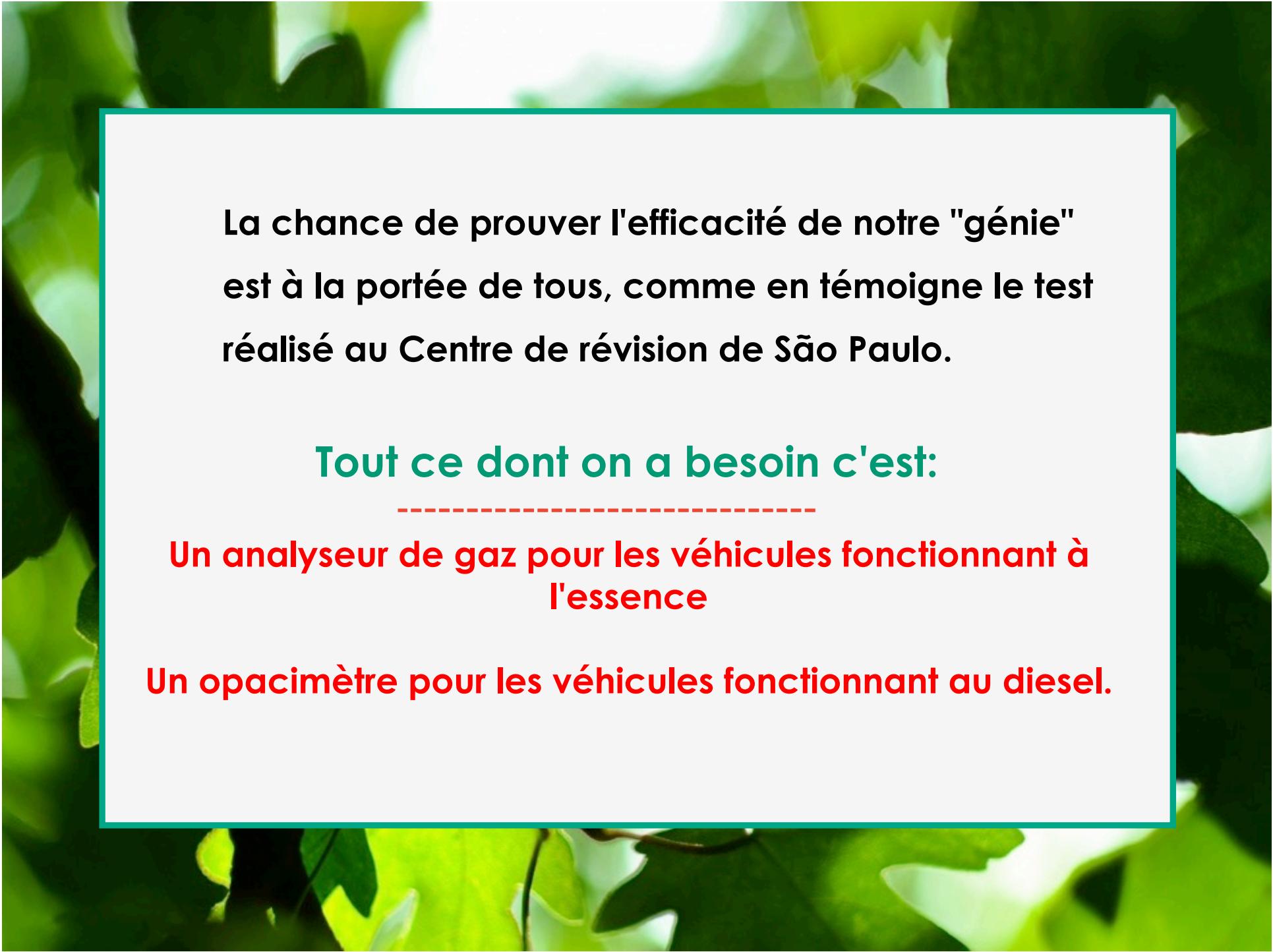
Somos uma empresa onde atuamos no seguimento de transportes de cargas, vimos por meio desta, informar que através da empresa KOVACIC & KOVACIC COMÉRCIO DE PEÇAS LTDA instalamos o dispositivo SUPER TECH em toda a nossa frota (aproximadamente 200 veículos), onde obtivemos uma redução de aproximadamente 8% no consumo de combustível, e aproximadamente 50% na emissão de poluentes.

Sem mais, autorizamos a **SUPER TECH BRASIL** a utilizar- se deste documento como referência.

Atenciosamente,


Roberto Toshio Koshiha
TRANS HIGASHI Transportes de Cargas Ltda
Diretor

e-mail: transhigashi@transhigashi.com.br



La chance de prouver l'efficacité de notre "génie" est à la portée de tous, comme en témoigne le test réalisé au Centre de révision de São Paulo.

Tout ce dont on a besoin c'est:

Un analyseur de gaz pour les véhicules fonctionnant à l'essence

Un opacimètre pour les véhicules fonctionnant au diesel.

Nos étapes au cours des dernières ans:

1996 - 2000

Acquisition de savoir-faire technico-commerciaux

Obtenir les premières références

2001 - 2017

Augmentation des références

2017

L'EXPANSION MONDIALE commence

C'est avec une grande fierté que nous pouvons, aujourd'hui, montrer tout le travail que nous avons fait au cours de ces 26 dernières années.

Grâce à ce travail détaillé et professionnel, la crédibilité de notre génie, aujourd'hui, est indéniable.

Il est pas par hasard, en fait, nous étions le seul produit présent à COP22 Marrakech







Le génie du réservoir

100% GARANTI



Il est temps d'économiser... pas de gaspiller!

- Lorsque nous laissons la lumière allumée dans une pièce vide, nous gaspillons inutilement de l'argent.
- Même lorsque nous remplissons le réservoir de carburant de notre véhicule, une partie de ce carburant en sort non brûlée, pas utilisée.
- Supertech® transforme cette même partie du carburant non brûlé en brûlé, vous aidant ainsi à récupérer votre argent!





LE PRODUIT

C'est un OPTIMISEUR DE COMBUSTION.

Simplement installé dans le réservoir de carburant de votre véhicule, réduit les émissions de gaz, la consommation de carburant et, en conséquence, les coûts d'entretien.



LE PRODUIT

Il existe 5 modèles dont les dimensions varient en fonction de la capacité du réservoir de carburant, satisfaisant ainsi toutes les typologies de véhicules jusqu'à 800 litres et plus..

Mod. A: longeur aprox. 80 mm capacité de réservoir jusqu'à 40 Ø 30 mm poids 90 gr aprox.

Mod. B: longeur aprox. 120 mm capacité de réservoir jusqu'à 70 Ø 30 mm poids 120 gr aprox.

Mod. C: longeur aprox. 160 mm capacité de réservoir jusqu'à 150 Ø 30 mm poids 164 gr aprox.

Mod. D: longeur aprox. 240 mm capacité de réservoir jusqu'à 350 Ø 30 mm poids 210 gr aprox.

Mod. E: longeur aprox. 320 mm capacité de réservoir jusqu'à 800 Ø 30 mm poids 312 gr aprox

DISPOSITIF RÉUTILISABLE

**Le produit peut être réutilisé,
Réinstallé dans un autre véhicule.**

Sa durée de vie est plus longue que la période de garantie et très souvent beaucoup plus longue que la vie du véhicule lui-même. Le produit comporte un câble qui permet son retrait et son installation dans un autre véhicule.

POINTS DE FORCE

- 1. Le bon produit, au bon moment**
 - Effet de serre
 - Prix du carburant en hausse constante
- 2. Produit UNIQUE, pas de concurrents**
 - SUPERTECH® fonctionne depuis l'intérieur du réservoir de carburant Tous les autres produits travaillent habituellement sur la conduite de carburant (sur le débit du carburant)
- 3. Produit ayant 27 ans d'histoire**
 - Si SUPERTECH n'était pas efficace, après 27 ans, il serait sorti de tous les marchés mondiaux, comme c'est arrivé à ses concurrents (par exemple, «Fuel Max» au Brésil).
- 4. Produit bénéficiant d'une grande masse de références**
 - Comment peut-on douter de ce que disent les professeurs / ingénieurs de 11 UNIVERSITÉS différentes?

POINTS DE FORCE

- 5.**
Aucun besoin d'entretien ou de réparation
rien ne rentre et rien ne sort. Le seul point qui peut s'user est le point de contact avec le fond du réservoir ...
De plus, rien n'est consommé ni ne doit être réparé.
- 6.**
5 ans de garantie; 10 ans de vie active.
Arcese, l'un de nos premiers clients, utilise le produit depuis plus de 10 ans
- 7.**
Le rapport coût / bénéfice est très avantageux pour le client
Le client récupère en moyenne de 50 à 150 fois le coût initial.
- 8.**
Installation simple; aucune modification au moteur.
Cela signifie que SUPERTECH® n'a besoin d'aucune autorisation pour être installé.

Installation simple, aucune modification nécessaire.





TOP Références

- 11** Universités
- 8** Entités Gouvernementales
- 8** Laboratoires Indépendants(Civile e Militaire)
- 58** Grandes Flottes – Transport des marchandises
- 45** Grandes Flottes – Transport des personnes
- 1** Fabricant Automotive

En plus de 60 différents pays !

sans SUPERTECH®

ROYAUME DU MAROC MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS		PROCES-VERBAL DE CONTRÔLE TECHNIQUE		D0003645300
IDENTIFIANT UNIQUE DU CONTRÔLE	TYPE DE CONTRÔLE	DATE DU CONTRÔLE		
8002760-9C19-AB1-9E6-1EF25D9F83304	Visite Volontaire	EN COURS	25/05/2014	
DATE DU CONTRÔLE EN LETTRES : LUNDI VINGT SIX MAI MILLE QUATORZE				
IDENTIFICATION DU CENTRE DE VISITE TECHNIQUE				
N° D'AUTORISATION : 476/08 NOM DU CENTRE : DEKRA KAMRA ADRESSE : 20 BD AL MAJID CYN RABAT Tél : 037794483 Fax : 037794483	DEFAUTS CONSTATÉS			
<p>DEFAUTS DÉMÉLÉS A UNE VISITE COMPLÉMENTAIRE :</p> <ul style="list-style-type: none"> PLAQUE D'IMMATRICULATION : Marquage état : AVARIE PREMIER SERVICE : Déseuil TIDR trop important entre les roues d'un même essieu : 40% ANGLE : RÉPARAGE ARRIVÉ : Risque excessif OPACITE DES FONTS ÉQUIPEMENT : EXCESSIVE 				
IDENTITÉ DE L'AGENT VISITEUR				
YOUSSEF IDAAU YOUSSEF youssef@dekra.com	VISA DE L'AGENT VISITEUR			
IDENTIFICATION DU VÉHICULE				
Immatriculation : 130365 Date immat : 25/01/2012 Date M. n.C : 25/01/2012	Genre : STATION WAGON Marque : LAND ROVER			
voit N° dans la série du type : 3T500 Numéro : BALLNABBBYVA562116	Puissance F. : 130cv Kilométrage : 266304			
PROPRIÉTAIRE				
Propriétaire : DEP ENVIRONNEMENT Prénom :				
NATURE ET DATE DE LA PROCHAINE VISITE				
Visite technique : La :				
Nom et signature de la personne ayant présenté le véhicule lors de ce contrôle et qui reconnaît avoir une connaissance des résultats du contrôle				
DEKRA				
Règlement du Contrôle de Visite Technique autorisé par Arrêté n° 247 du Ministère de l'Équipement et des Transports du 8 juillet 2007.				

avec SUPERTECH®

ROYAUME DU MAROC MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS		PROCES-VERBAL DE CONTRÔLE TECHNIQUE		D0003834656												
IDENTIFIANT UNIQUE DU CONTRÔLE	TYPE DE CONTRÔLE	DATE DU CONTRÔLE														
8002760-9C19-AB1-9E6-1EF25D9F83304	Visite Volontaire	EN COURS	14/07/2014													
DATE DU CONTRÔLE EN LETTRES : LUNDI QUATORZE JUILLET MILLE QUATORZE																
IDENTIFICATION DU CENTRE DE VISITE TECHNIQUE																
N° D'AUTORISATION : 476/08 NOM DU CENTRE : DEKRA KAMRA ADRESSE : 20 BD AL MAJID CYN RABAT Tél : 037794483 Fax : 037794483	DEFAUTS CONSTATÉS															
<p>DEFAUTS DÉMÉLÉS A UNE VISITE COMPLÉMENTAIRE :</p> <ul style="list-style-type: none"> PLAQUE D'IMMATRICULATION : Marquage état : AVARIE PREMIER SERVICE : Déseuil TIDR trop important entre les roues d'un même essieu : 40% ANGLE : RÉPARAGE ARRIVÉ : Risque excessif OPACITE DES FONTS ÉQUIPEMENT : EXCESSIVE 																
IDENTITÉ DE L'AGENT VISITEUR																
YOUSSEF IDAAU YOUSSEF youssef@dekra.com	VISA DE L'AGENT VISITEUR															
IDENTIFICATION DU VÉHICULE																
Immatriculation : 130365 Date immat : 26/9/2012 Date M. n.C : 25/01/2012	Genre : STATION WAGON Marque : LAND ROVER															
voit N° dans la série du type : 3T500 Numéro : BALLNABBBYVA562116	Puissance F. : 130cv Kilométrage : 270041															
PROPRIÉTAIRE																
Propriétaire : DEP ENVIRONNEMENT Prénom :																
NATURE ET DATE DE LA PROCHAINE VISITE																
Visite technique : La :																
Nom et signature de la personne ayant présenté le véhicule lors de ce contrôle et qui reconnaît avoir une connaissance des résultats du contrôle																
DEKRA																
A reduction of 71%																
Measures effectuées sur le véhicule <table border="1"> <tr> <td>EFF. FR. SVC (> 90%)</td> <td>64</td> </tr> <tr> <td>EFF. FR. ST (> 10%)</td> <td>29</td> </tr> <tr> <td>RÉPARAGE (< 2m km)</td> <td>-13,90</td> </tr> <tr> <td>SUSPENSION (< 30%)</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>OPACITE (< 70%)</td> <td>24,40</td> </tr> <tr> <td>CO (< 45%)</td> <td>NON APPLICABLE</td> </tr> </table>					EFF. FR. SVC (> 90%)	64	EFF. FR. ST (> 10%)	29	RÉPARAGE (< 2m km)	-13,90	SUSPENSION (< 30%)	0	OPACITE (< 70%)	24,40	CO (< 45%)	NON APPLICABLE
EFF. FR. SVC (> 90%)	64															
EFF. FR. ST (> 10%)	29															
RÉPARAGE (< 2m km)	-13,90															
SUSPENSION (< 30%)	0															
OPACITE (< 70%)	24,40															
CO (< 45%)	NON APPLICABLE															
RÉSULTAT DU CONTRÔLE Visite défavorable																

En résumé: TEST RESULT

SUPERTECH®



ROYAUME DU MAROC
MINISTÈRE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

**PROCES-VERBAL
DE CONTRÔLE TECHNIQUE**

AVANT

OPACITE (\leq 70%)

85,70

APRÉS

OPACITE (\leq 70%)

24,40

Une réduction de l'opacité de 71%



FABET: Adolpho Bosio Transport Education Foundation - Brazil

Educação para o Transporte



Início Institucional Estrutura Parceiros Projetos Sociais Contato

CURSOS BÁSICOS

CURSOS TÉCNICOS

ESPECIALIZAÇÕES DE NÍVEL TÉCNICO

CURSOS SUPERIORES


fabet

Fabet - História

A FABET – Fundação Adolpho Bosio de Educação no Transporte foi criada pelo SETCOM – Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Oeste e Meio Oeste Catarinense em 14 de fevereiro de 1997, na cidade de Concórdia - SC. O fator motivador do seu surgimento está relacionado à violenta realidade das rodovias brasileiras, onde vidas são ceifadas diariamente pela imprudência dos motoristas.

fabet

DECLARAÇÃO

Declaramos que efetuamos testes com o produto SUPER TECH (o Gás do Tanque) em dois caminhões de nossa frota, tendo sido utilizados para tal finalidade os veículos Scania R124 400 GA SX2, Ano / Modelo 2004, Placas: DBC-3445 e DBC-3893 (sem semi-reboque engatado), com as observações e verificações enumeradas abaixo:

1 – Dos cuidados antes do teste:
 a - Calibragens idênticas nos dois veículos;
 b - Certificação de igual quantidade de combustível dos tanques;
 c - Estado dos pneus dos dois caminhões;
 d - Verificação de igual nível de óleo lubrificante;
 e - Verificação de igual nível da água do radiador.

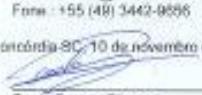
3 – Dados operacionais:
 a - Foi medida uma distância de 100 metros entre os veículos;
 b - Efetuadas 06 trocas de motoristas durante o percurso;
 c - Percurso: 1248,6 Km;
 d - Local: BR 153;
 e - Rota: Concórdia / Ipirá / Concórdia.
 F - Data: 09 e 10 de novembro de 2005.

Fase 1: os veículos cumpriram o percurso sem a utilização do SUPER TECH.
 Fase 2: percorrem o percurso, com um dos caminhões utilizando o SUPER TECH.
 Fase 3: foi invertido a utilização do SUPER TECH nos caminhões.

Nos testes efetuados com SUPER TECH, foi-nos possível comprovar a sua eficiência nas fases 02 e 03, servindo como prova e contro prova, alterando-se a instalação nos dois veículos. Constatou-se a redução no consumo de combustível em média de 13,275%, entre os veículos com o SUPER TECH e sem SUPER TECH.

4 – Identificação da Empresa:
 FABET – Fundação Adolpho Bósio de Educação no Transporte
 CNPJ: 01.922.319/0001-59
 End.: Rod. SCT 283 – Km 17, 8100 – Vila Fragoso
 Concórdia – SC
 CEP: 89700-000
 E-mail: Silvio@fabet.com.br
 Fone: +55 (48) 3442-9886

Ccconcórdia-SC, 10 de novembro de 2005.


 Paulo Renato Pizzolatto
 Diretor Administrativo


 Silvio Antônio Pizzolatto
 Coordenador da Frota

Printed by JWS 4000 Series
 Rod. SCT 283 • Km 17 • Vila Fragoso, 8100
 Concórdia - SC 89700-000 • Concórdia - SC

fabet  **Touriel**
Protocol SAE J1321

Fondation Adolpho Bósio d'Éducation dans les transports - Brésil

Fabet est la technologie de transport
 État de Santa Catarina College (Brésil),
 autorisé par le ministère de l'Education
 et parrainé par:

- **SCANIA**
- **PETROBRAS**
- **State of Santa Catarina**
- **Government of Brasil**

Fundação Adolpho Bósio de Educação no Transporte - Brasil



Laboratoire de Mécanique/Motor Exhibition



Sa flotte de camions



Les essais sur route ont été réalisés par double épreuve, en installant SuperTech d'abord sur un camion, puis sur l'autre. Les RÉSULTATS obtenus de 13,275% d'économie de carburant étaient définitivement significatifs: les deux véhicules étaient tout à fait NOUVEAUX !! L'irréfutabilité des tests est garantie par la même irréfutabilité de l'organisation qui les a réalisés. Nous pouvons donc affirmer qu'avec la typologie de carburant utilisée au Brésil, les économies de carburant minimales obtenues avec l'utilisation de SuperTech® sont comprises entre 13% et 20% maximum !!

IBAMA

Institut brésilien de l'environnement et des ressources
naturelles renouvelables

The screenshot shows the homepage of the IBAMA website. At the top, there is a yellow header bar with the text "Ministério do Meio Ambiente" on the left and "Destaques do governo" with a dropdown arrow on the right. Below the header is a navigation menu with five items: "Início", "Fale Conosco", "Mapa do Site", "Linha Verde", and "Videos". To the left of the main content area, there is a logo for the Ministry of the Environment (MMA) featuring a stylized green and blue design with the letters "IBAMA" below it. The main content area features a large image of a lush, green mountainous landscape with clouds. Below this image, the text "Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis" is displayed. The bottom half of the page has a similar header and navigation bar, followed by a large image of a sunset or sunrise over a body of water with silhouettes of trees in the foreground.

IBAMA – Institut Brésilien de l'environnement -

Brésil



La présente certification démontre que notre "génie" ne nécessite aucune sorte d'autorisation pour être utilisé, **car il ne modifie pas la configuration du même moteur.** En outre, il peut être utilisé sur n'importe quel type de véhicule, y compris les véhicules encore sous garantie du fabricant.

A Euro Fuel Saver
Prezado Senhor,

Os programas de controle de emissões veiculares, "Programa de Controle da Poluição do ar por Veículos Automotores - PROCONVE" e "Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares - PROMOT", instituídos por resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, visam a regularização ambiental de veículos, antes de sua fabricação no Brasil ou de sua importação.

Para a regularização é verificado, o veículo como um todo, chamado de "Configuração do Veículo", e o conjunto motriz, chamado de "Configuração do Motor". Estando atendido todos regulamentos, é fornecida uma licença. Para os veículos leves ou pesados e motores é fornecida a "Licença para Uso da Configuração de Veículo ou Motor - LCVM" e para as motocicletas e similares é fornecida a "Licença para Uso da Configuração de Ciclomotores, Motociclos e Similares - LCM".

Com o advento do GNV, e sua utilização em larga escala, foi necessária a instituição de um regulamento que respaldasse a instalação dos kits e se mantivesse o atendimento às determinações da legislação ambiental. Isso, porque ao se instalar um kit para uso de GNV altera-se a "Configuração do Motor". Para este caso é fornecido o "Certificado Ambiental para Uso do Gás Natural em Veículos Automotores - CAGN". Fora este caso, não existe regulamentação para outros dispositivos a serem instalados em veículos, que interfiram na "Configuração do Motor", sua utilização caracteriza infração e sujeita o infrator às penalidades previstas na legislação ambiental.

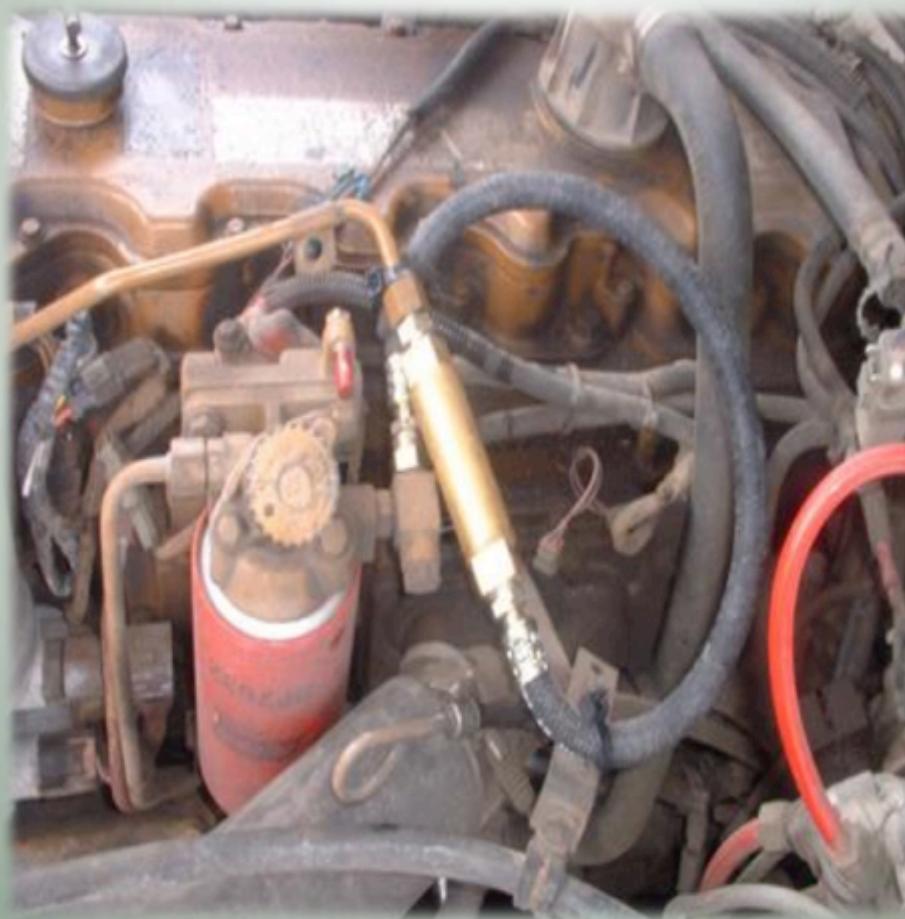
No caso do produto apresentado na mensagem, o SuperTech®, verificamos que, como ali descrito - "Introduzido no interior do tanque do combustível sem qualquer conexão elétrica, hidráulica ou mecânica com o veículo, SuperTech® gera emissões eletromagnéticas...", este não altera a "Configuração do Motor" e dessa forma não interfere nos itens que estão inseridos dentro do que a legislação determina que seja controlado.

Dante do exposto, este IBAMA nada tem a se manifestar quanto à utilização do dispositivo apresentado, desde que se mantenha a forma e as características de aplicação, não alterando a "Configuração do Motor" dos veículos que venham dele se utilizar.
Atenciosamente,

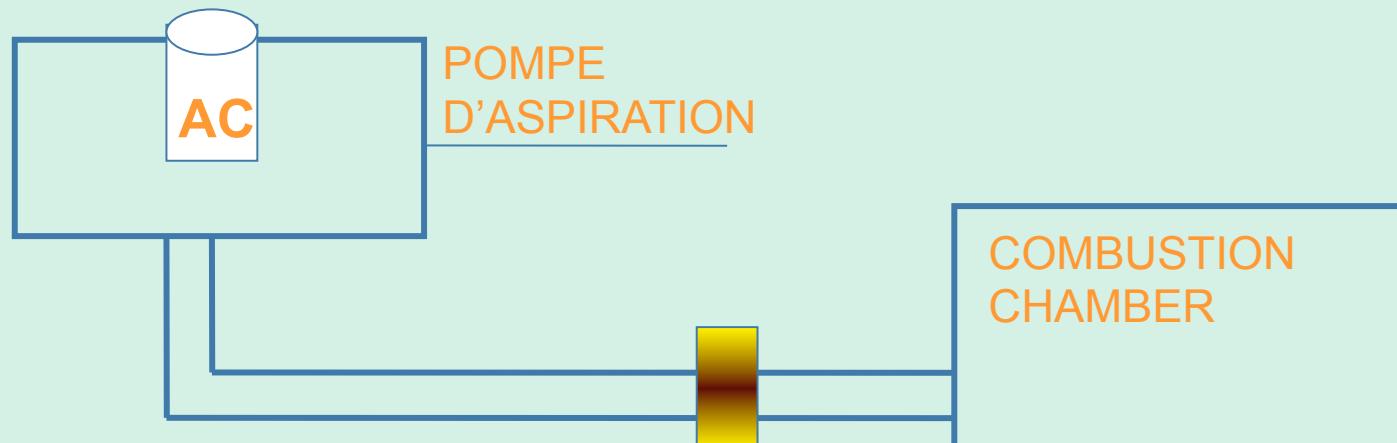
Márcio Beraldo Veloso
Analista Ambiental
IBAMA/DILIQ/CGQUA/PROCONVE-PROMOT

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
Diretoria de Licenciamento de Qualidade Ambiental
Coordenação do PROCONVE/PROMOT
SCEN - Av. L4 Norte, Ed. Sede do IBAMA
Brasília/DF
Tel.: (61) 3316 1272 - Fax.: (61) 3316 1275

Les concurrents, au contraire, ont besoin de modifications sur le moteur et disposent souvent de connexions électriques, hydrauliques ou mécaniques susceptibles de causer des problèmes au même moteur.



Pourquoi la CONCURRENCE ne peut pas fonctionner?



CONCURRENCE

+ LE FLUX DE CARBURANT EST RAPIDE – RESULTATS = 0

SUPERTECH®

+ LE FLUX DE CARBURANT EST RAPIDE + RESULTATS = SUPERTECH®

DIFFÉRENCES ENTRE SUPERTECH ET LES "PSEUDO-CONCURRENTS"			
SUPERTECH		PSEUDO-CONCURRENT	
HISTOIRE	25 ans sur le marché mondial	Quelques années, puis disparaît	
RÉFÉRENCES	Rapports de test de haut niveau publiés par des entités: Universités-Gouvernements-Lab indépendants -Grandes et petites flottes de transport de marchandises et de personnes dans le monde	Déclarations émises par des personnes "inconnues".	
INSTALLATION	À l'intérieur du réservoir de carburant Pas besoin d'intervenir sur le moteur	Sur le tuyau de carburant il y a besoin d'intervenir sur le moteur	
CONNEXION AU MOTEUR	Pas de connexion au moteur ni électrique, ni mécanique, ni hydraulique.	Prévoit la nécessité d'intervenir sur le moteur	
INFLUENCE SUR LA GARANTIE DU CONSTRUCTEUR AUTOMOBILE	Aucune influence sur la garantie du constructeur automobile car il n'y a pas de connexions.	La garantie du constructeur automobile est compromise.	
FONCTIONNEMENT	Il fonctionne sur toute la masse d'hydrocarbures transformant l'imbrûlé en brûlé atteignant ainsi la chambre de combustion de manière optimisée.	Fonctionne sur le débit du carburant, donc à des régimes moteur élevés, lorsque le débit de carburant est trop rapide, on ne peut donner AUCUN résultat	
ORGANISATION DE L'ENTREPRISE	La distribution se fait via NED, SED, RED Distributeurs exclusifs (nationaux, éstatal ou régionaux) qui sont tous bien formés.	Différents distributeurs sur le même marché, qui ne sont pas bien formés et qui ne portent pas à expansion professionnelle.	



Quelques unes de nos Top Références

Del POZO – RETIMAQ - Brazil

Rapport de test de consommation et d'opacité

Del POZO – RETIMAQ

Test carried out at:

RETIMAQ – Retífica de Máquinas Ltda.

Regional Distributor of Volkswagen trucks

Date of test:

21 Mars 2005

Device tested:

SuperTech® "combustion optimizer"



Participantes:

Transportadora Del POZO

delpozo@delpozo.com.br

Fone (42) 3227-3399

Admir Calixto

RETIMAQ

retimaq@retimaq.com.br

Fone (42) 3227-4533

José Roberto Oliveira

Leônides Degraf

Paulo Roberto Cordeiro Jr.

Walssovil de Oliveira

EURO FuelSaver do Brasil

Alessandro Krüger

Carlos E. S. Martins

Ditmar Ihle



Analizador de Fumaça Bosch



Del POZO – RETIMAQ - Brazil

Ensaios Realizados	Rotação s / Minuto RPM	Carga Aplicada Newton	Consumo Gramas	SEM SuperTech	Média SEM SuperTech	Nível de Opacidade Bosch	COM SuperTech	Final COM SuperTech	Nível de Opacidade Bosch	$\Delta \%$
				Ts Min Seg	Ts Min Seg	Tc Min Seg	Tc Min Seg	(Tc-Ts)/Ts		
1	1200	0	300	6'14	6'14		6'23	6'23		
					6,23			6,38		
2	1500	0	300	3'39	3'39		3'48	3'48		
					3,65			3,80		4%
3	1800	0	300	2'40	2'40		2'47	2'47		
					2,67			2,78		4%
4	2100	0	300	1'55	1'55		1'55	1'55		
					1,92			1,92		0%
5	1500	450	500	1'52	1'52,5		1'59	1'58,5		
				1'53	1,88		1'58	1,98		
6	1500	600	500	1'31	1'32	2,60	1'32	1'32	1,50	
				1'33	1,53		1'32	1,53		
7	1500	750	500	1'11	1'11		1'18	1'17,5		
				1'11	1,18		1'17	1,29		
8	1800	450	500	1'33	1'33,5		1'33	1'32		
				1'34	1,56		1'31	1,53		-2%
9	1800	600	500	1'04	1'04	2,00	1'11	1'11	1,80	
				1'04	1,07		1'11	1,18		11%
10	1800	750	500	54''	54,5''		1'01	1'01		
				55''	0,91		1'01	1,02		
11	2000	450	500	1'11	1'11,5		1'14	1'14		
				1'12	1,20		1'14	1,23		3%
12	2000	600	500	56''	56''	1,60	59''	59''	1,90	
				56''	0,93		59''	0,98		5%
13	2000	750	500	48''	47,5''		49''	49,5''		
				47''	0,79		50''	0,83		4%

Résultats du test

Afin de faciliter les analyses comparatives de la consommation de carburant et de la variation d'opacité, sans et avec le dispositif SuperTech®, nous résumons dans le tableau ci-dessous TOUS les résultats obtenus dans les deux séries complètes de tests:

1200 RPM ⇒ 2%

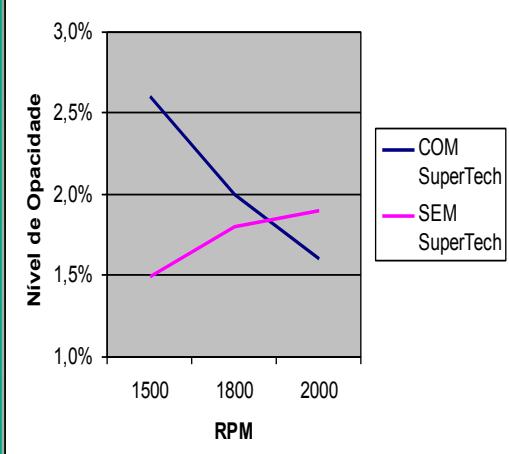
1500 RPM ⇒ 9%

1800 RPM ⇒ 12%

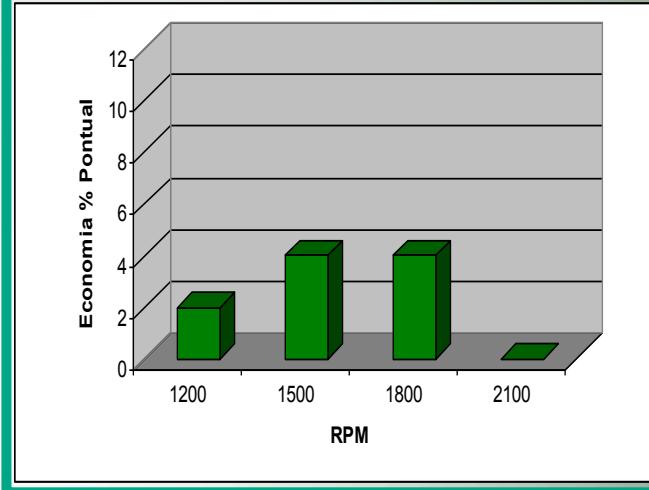
Cet essai a démontré que notre génie donnait ses meilleurs résultats à des révolutions de moteur élevées.

Analyse graphique des principaux résultats

Opacité



Moteur SANS charge

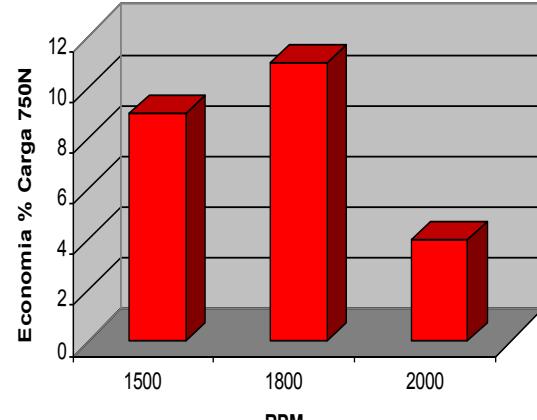


Comportement d'opacité («fumée»), avec et sans le dispositif, en maintenant le moteur à une charge constante de 600 Newton. Nous précisons que l'opacité sans le dispositif n'a été mesurée qu'après son retrait du réservoir de carburant, ce qui justifie le fait que cette valeur a débuté à un niveau aussi bas.

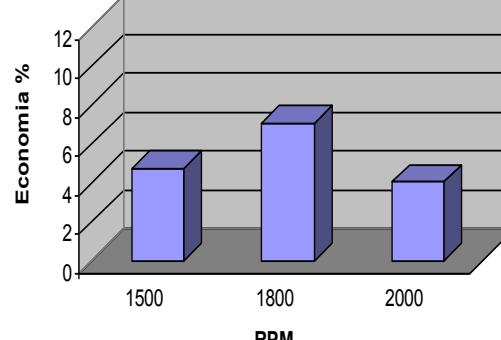
Économie de carburant observée à différents régimes, lorsqu'aucune charge n'était appliquée au moteur. Il convient de noter que l'effort requis pour vaincre la force d'inertie du moteur lui-même peut, selon la situation, être suffisant pour permettre au dispositif SuperTech® de fonctionner.

Analyse graphique des principaux résultats

Moteur AVEC charge



Moteur AVEC charge



Économie de carburant observée à différents régimes lorsque le moteur a été soumis à la charge d'essai maximale de 750 N.

Économie de carburant moyenne observée à différents régimes, lorsque le moteur est soumis à des charges progressives.



Ces graphiques montrent que notre "génie du réservoir" donnait de meilleurs résultats lorsque le moteur était soumis à charges/efforts plus grandes .



01



02



03



04



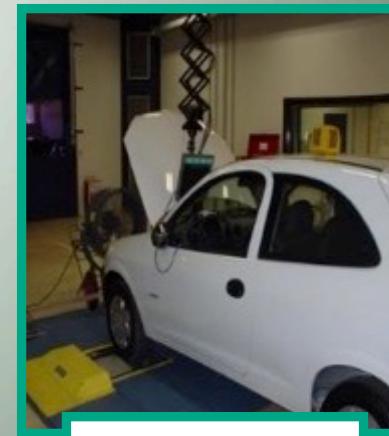
05



06



07



08

10. CONCLUSION

Émissions et économie de carburant:

Le produit SUPERTECH®, une fois immergé dans le réservoir, présentait les réductions suivantes:

REDUCTION OF GAS EMISSION

Base Line

N° of Test: 6424 + 6425

	THC (Intg)	CO	Nox	CH4	NMHC	CO2
phase 2 (without Supertech)	0,16525	1,47375	0,04	0,02825	0,137	175,1
phase 3 with Supertech)	0,11	0,43	0,0295	0,025	0,085	171,2645
Results	-33,43%	-70,82%	-26,25 %	-11,50%	-37,95%	-2,24%

10. CONCLUSION

Emissions et économie de carburant:

Lorsque le produit SUPERTECH® a été immergé dans le réservoir de carburant, les réductions suivantes ont été observées:

RÉDUCTION DE LA CONSOMMATION DE CARBURANT

Phase 1 (Base Line) 6424

12,08

Phase 3 (with Supertech) 6431

12,82

Results in fuel economy

6,13%



INSTITUTO DE TECNOLOGIA PARA O DESENVOLVIMENTO		CERTIFICADO DE ENSAIO E ANÁLISE		DOCUMENTO N° 19.344/2006																																																																														
ENDEREÇO: Centro Politécnico da UFPR - Caixa Postal 19067 - CEP 81531-980 - Curitiba - PR Fone: +55 41 361 - 6200 Fax: +55 41 386-7373 E-mail: leme_ensaios@lactec.org.br		DATA DE EMISSÃO 23/05/2006		PÁGINA 5 de 5 <p style="text-align: right;">12</p>																																																																														
Test Information: <table border="1"> <tr> <td>Test Number:</td> <td>6431</td> <td>Vehicle Make:</td> <td>CELTA</td> </tr> <tr> <td>Test Date:</td> <td>19-May-2006</td> <td>Chassis Number:</td> <td>9BGRZ08907G107700</td> </tr> <tr> <td>Test Time:</td> <td>10:48:18</td> <td>Road Load Power:</td> <td>18.5 hp</td> </tr> <tr> <td>Test Type:</td> <td>EPA75</td> <td>Inertia:</td> <td>1521</td> </tr> <tr> <td>Requester:</td> <td>GT_SuperTech</td> <td>Shift Table #1:</td> <td>25_40_85_72</td> </tr> <tr> <td>Operator:</td> <td>Everton</td> <td>Shift Table #2:</td> <td>25_40_85_72</td> </tr> <tr> <td>Driver:</td> <td>Everton</td> <td>Shift Table #3:</td> <td>25_40_85_72</td> </tr> <tr> <td>Fuel Type:</td> <td>Gasoline</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Fuel System:</td> <td>D</td> <td>Transmission:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Remarks:</td> <td>GT SUPERTECH</td> <td>Odometer:</td> <td>1674</td> </tr> <tr> <td>Remarks:</td> <td>TEM OLEO+90</td> <td>Driver Errors:</td> <td>0</td> </tr> </table>					Test Number:	6431	Vehicle Make:	CELTA	Test Date:	19-May-2006	Chassis Number:	9BGRZ08907G107700	Test Time:	10:48:18	Road Load Power:	18.5 hp	Test Type:	EPA75	Inertia:	1521	Requester:	GT_SuperTech	Shift Table #1:	25_40_85_72	Operator:	Everton	Shift Table #2:	25_40_85_72	Driver:	Everton	Shift Table #3:	25_40_85_72	Fuel Type:	Gasoline			Fuel System:	D	Transmission:		Remarks:	GT SUPERTECH	Odometer:	1674	Remarks:	TEM OLEO+90	Driver Errors:	0																																		
Test Number:	6431	Vehicle Make:	CELTA																																																																															
Test Date:	19-May-2006	Chassis Number:	9BGRZ08907G107700																																																																															
Test Time:	10:48:18	Road Load Power:	18.5 hp																																																																															
Test Type:	EPA75	Inertia:	1521																																																																															
Requester:	GT_SuperTech	Shift Table #1:	25_40_85_72																																																																															
Operator:	Everton	Shift Table #2:	25_40_85_72																																																																															
Driver:	Everton	Shift Table #3:	25_40_85_72																																																																															
Fuel Type:	Gasoline																																																																																	
Fuel System:	D	Transmission:																																																																																
Remarks:	GT SUPERTECH	Odometer:	1674																																																																															
Remarks:	TEM OLEO+90	Driver Errors:	0																																																																															
Test Conditions: <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Phase 1</th> <th>Phase 2</th> <th>Phase 3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Test Time (sec):</td> <td>525.7</td> <td>886.6</td> <td>815.8</td> </tr> <tr> <td>Avg. Cell Temp. (degC):</td> <td>23.1</td> <td>23.6</td> <td>23.8</td> </tr> <tr> <td>Avg. CVS Flow Rate (m3/min):</td> <td>8.3</td> <td>8.2</td> <td>8.3</td> </tr> <tr> <td>CVS Volume (m3, 20degC):</td> <td>98.8</td> <td>98.8</td> <td>98.7</td> </tr> <tr> <td>Dilution factor:</td> <td>15.235</td> <td>20.496</td> <td>18.921</td> </tr> <tr> <td>Bag Analysis Time (sec):</td> <td>124</td> <td>125</td> <td>126</td> </tr> <tr> <td>Driver Out of Limits (sec):</td> <td>0.0</td> <td>0.0</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>Distance (km):</td> <td>5.780</td> <td>6.219</td> <td>5.691</td> </tr> <tr> <td>Crank Time (sec):</td> <td>0.8</td> <td>0.0</td> <td>0.8</td> </tr> <tr> <td>Hold Time (sec):</td> <td>0.0</td> <td>0.0</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>Bernoulli (kPa):</td> <td>91.5</td> <td>91.8</td> <td>91.4</td> </tr> <tr> <td>Dew Point (degC):</td> <td>13</td> <td>13.3</td> <td>13.3</td> </tr> <tr> <td>Rel. Humidity(%):</td> <td>53.1</td> <td>52.4</td> <td>52.4</td> </tr> <tr> <td>Specific Humidity (g/kg):</td> <td>10.362</td> <td>10.551</td> <td>10.529</td> </tr> <tr> <td>Hum. Cor. Factor:</td> <td>0.9889</td> <td>0.9948</td> <td>0.9941</td> </tr> </tbody> </table>						Phase 1	Phase 2	Phase 3	Test Time (sec):	525.7	886.6	815.8	Avg. Cell Temp. (degC):	23.1	23.6	23.8	Avg. CVS Flow Rate (m3/min):	8.3	8.2	8.3	CVS Volume (m3, 20degC):	98.8	98.8	98.7	Dilution factor:	15.235	20.496	18.921	Bag Analysis Time (sec):	124	125	126	Driver Out of Limits (sec):	0.0	0.0	0.0	Distance (km):	5.780	6.219	5.691	Crank Time (sec):	0.8	0.0	0.8	Hold Time (sec):	0.0	0.0	0.0	Bernoulli (kPa):	91.5	91.8	91.4	Dew Point (degC):	13	13.3	13.3	Rel. Humidity(%):	53.1	52.4	52.4	Specific Humidity (g/kg):	10.362	10.551	10.529	Hum. Cor. Factor:	0.9889	0.9948	0.9941														
	Phase 1	Phase 2	Phase 3																																																																															
Test Time (sec):	525.7	886.6	815.8																																																																															
Avg. Cell Temp. (degC):	23.1	23.6	23.8																																																																															
Avg. CVS Flow Rate (m3/min):	8.3	8.2	8.3																																																																															
CVS Volume (m3, 20degC):	98.8	98.8	98.7																																																																															
Dilution factor:	15.235	20.496	18.921																																																																															
Bag Analysis Time (sec):	124	125	126																																																																															
Driver Out of Limits (sec):	0.0	0.0	0.0																																																																															
Distance (km):	5.780	6.219	5.691																																																																															
Crank Time (sec):	0.8	0.0	0.8																																																																															
Hold Time (sec):	0.0	0.0	0.0																																																																															
Bernoulli (kPa):	91.5	91.8	91.4																																																																															
Dew Point (degC):	13	13.3	13.3																																																																															
Rel. Humidity(%):	53.1	52.4	52.4																																																																															
Specific Humidity (g/kg):	10.362	10.551	10.529																																																																															
Hum. Cor. Factor:	0.9889	0.9948	0.9941																																																																															
Bag Results: <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>THC(Info)</th> <th>CO</th> <th>NOx</th> <th>CO2</th> <th>CH4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Phase 1</td> <td>(ppm)</td> <td>(ppm)</td> <td>(ppm)</td> <td>(%)</td> <td>(ppm)</td> </tr> <tr> <td>Sample:</td> <td>26.60</td> <td>36.400</td> <td>1.372</td> <td>0.850</td> <td>4.960</td> </tr> <tr> <td>Ambient:</td> <td>3.400</td> <td>1.900</td> <td>0.891</td> <td>0.044</td> <td>1.780</td> </tr> <tr> <td>Net Concentration:</td> <td>16.846</td> <td>34.950</td> <td>1.311</td> <td>0.785</td> <td>3.113</td> </tr> <tr> <td>Phase 2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sample:</td> <td>14.880</td> <td>23.210</td> <td>0.320</td> <td>0.650</td> <td>4.400</td> </tr> <tr> <td>Ambient:</td> <td>3.340</td> <td>1.070</td> <td>0.640</td> <td>0.040</td> <td>1.850</td> </tr> <tr> <td>Net Concentration:</td> <td>11.440</td> <td>22.140</td> <td>0.279</td> <td>0.610</td> <td>2.550</td> </tr> <tr> <td>Phase 3</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sample:</td> <td>17.480</td> <td>25.850</td> <td>1.260</td> <td>0.790</td> <td>4.980</td> </tr> <tr> <td>Ambient:</td> <td>3.170</td> <td>0.250</td> <td>0.610</td> <td>0.040</td> <td>1.780</td> </tr> <tr> <td>Net Concentration:</td> <td>14.500</td> <td>25.710</td> <td>1.230</td> <td>0.750</td> <td>2.880</td> </tr> </tbody> </table>						THC(Info)	CO	NOx	CO2	CH4	Phase 1	(ppm)	(ppm)	(ppm)	(%)	(ppm)	Sample:	26.60	36.400	1.372	0.850	4.960	Ambient:	3.400	1.900	0.891	0.044	1.780	Net Concentration:	16.846	34.950	1.311	0.785	3.113	Phase 2						Sample:	14.880	23.210	0.320	0.650	4.400	Ambient:	3.340	1.070	0.640	0.040	1.850	Net Concentration:	11.440	22.140	0.279	0.610	2.550	Phase 3						Sample:	17.480	25.850	1.260	0.790	4.980	Ambient:	3.170	0.250	0.610	0.040	1.780	Net Concentration:	14.500	25.710	1.230	0.750	2.880
	THC(Info)	CO	NOx	CO2	CH4																																																																													
Phase 1	(ppm)	(ppm)	(ppm)	(%)	(ppm)																																																																													
Sample:	26.60	36.400	1.372	0.850	4.960																																																																													
Ambient:	3.400	1.900	0.891	0.044	1.780																																																																													
Net Concentration:	16.846	34.950	1.311	0.785	3.113																																																																													
Phase 2																																																																																		
Sample:	14.880	23.210	0.320	0.650	4.400																																																																													
Ambient:	3.340	1.070	0.640	0.040	1.850																																																																													
Net Concentration:	11.440	22.140	0.279	0.610	2.550																																																																													
Phase 3																																																																																		
Sample:	17.480	25.850	1.260	0.790	4.980																																																																													
Ambient:	3.170	0.250	0.610	0.040	1.780																																																																													
Net Concentration:	14.500	25.710	1.230	0.750	2.880																																																																													
Mass Results (g/km)/g) <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>THC(Info)</th> <th>CO</th> <th>NOx</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Phase 1</td> <td>0.117</td> <td>0.660</td> <td>0.483</td> </tr> <tr> <td>Phase 2</td> <td>0.108</td> <td>0.660</td> <td>0.410</td> </tr> <tr> <td>Phase 3</td> <td>0.103</td> <td>0.583</td> <td>0.367</td> </tr> <tr> <td>Weighted (Phase 1,2,3)</td> <td>0.108</td> <td>0.616</td> <td>0.515</td> </tr> </tbody> </table>						THC(Info)	CO	NOx	Phase 1	0.117	0.660	0.483	Phase 2	0.108	0.660	0.410	Phase 3	0.103	0.583	0.367	Weighted (Phase 1,2,3)	0.108	0.616	0.515																																																										
	THC(Info)	CO	NOx																																																																															
Phase 1	0.117	0.660	0.483																																																																															
Phase 2	0.108	0.660	0.410																																																																															
Phase 3	0.103	0.583	0.367																																																																															
Weighted (Phase 1,2,3)	0.108	0.616	0.515																																																																															
Mass Results (g/km)/g) <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>CO2</th> <th>CH4</th> <th>NMHC</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Phase 1</td> <td>174.344</td> <td>1,067.150</td> <td>0.026</td> </tr> <tr> <td>Phase 2</td> <td>177.136</td> <td>1,191.530</td> <td>0.028</td> </tr> <tr> <td>Phase 3</td> <td>168.285</td> <td>955.985</td> <td>0.024</td> </tr> <tr> <td>Weighted (Phase 1,2,3)</td> <td>174.128</td> <td>1,027</td> <td>0.021</td> </tr> </tbody> </table>						CO2	CH4	NMHC	Phase 1	174.344	1,067.150	0.026	Phase 2	177.136	1,191.530	0.028	Phase 3	168.285	955.985	0.024	Weighted (Phase 1,2,3)	174.128	1,027	0.021																																																										
	CO2	CH4	NMHC																																																																															
Phase 1	174.344	1,067.150	0.026																																																																															
Phase 2	177.136	1,191.530	0.028																																																																															
Phase 3	168.285	955.985	0.024																																																																															
Weighted (Phase 1,2,3)	174.128	1,027	0.021																																																																															
Fuel Economy (km/liter) <table border="1"> <tr> <td>Phase 1</td> <td>12.37</td> </tr> <tr> <td>Phase 2</td> <td>12.18</td> </tr> <tr> <td>Phase 3</td> <td>12.82</td> </tr> <tr> <td>Weighted (Phase 1,2,3)</td> <td>12.38</td> </tr> </table>					Phase 1	12.37	Phase 2	12.18	Phase 3	12.82	Weighted (Phase 1,2,3)	12.38																																																																						
Phase 1	12.37																																																																																	
Phase 2	12.18																																																																																	
Phase 3	12.82																																																																																	
Weighted (Phase 1,2,3)	12.38																																																																																	
<small>REPRODUÇÕES DESTE DOCUMENTO SÓ TÊM VALIDADE SE FOREM INTEGRAIS E AUTORIZADAS PELO LACTEC</small>																																																																																		
<small>DOC LEME - 31 Data: Feb/2006 Reviewer: 00</small>																																																																																		

Un laboratoire certifié:

Regardez la diapositive
ci-dessous:



República Federativa do Brasil
Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior
Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - Inmetro

Coordenação Geral de Acreditação

Signatário dos Acordos de Reconhecimento Mútuo da International Laboratory Accreditation Cooperation (ILAC),
da Interamerican Accreditation Cooperation (IAAC) e do
Acordo Bilateral de Reconhecimento Mútuo com a European Co-operation for Accreditation (EA)

Certificado de Acreditação

Acreditação nº CRL 0285

Acreditação inicial: 01-02-2008

LABORATÓRIO DE EMISSÕES VEICULARES
INSTITUTO DE TECNOLOGIA PARA O DESENVOLVIMENTO - LACTEC
AV. PREFEITO LOTHÁRIO MEISSNER, 01 - JARDIM BOTÂNICO
CURITIBA - PR

A Coordenação Geral de Acreditação do Inmetro - Cgcre/Inmetro - concede acreditação ao Laboratório acima identificado, segundo os requisitos estabelecidos na ABNT NBR ISO/IEC 17025:2005. Esta acreditação constitui a expressão formal do reconhecimento da sua competência para realizar os ensaios constantes no Escopo de Acreditação

Emissão: 07-01-2010

Marcos Andrade Lima de Oliveira

Coordenador Geral de Acreditação

Validade: 01-02-2012

12

LACTEC =
Un laboratoire
certifié par Inmetro





Conférence "Villes sans voiture"

60 villes européennes différentes ont pris part à cette conférence. Les données concernant l'expérimentation réalisée sur notre «génie» par la flotte AMAT ont été mises en évidence (50 bus âgés de 12 à 15 ans)
Notre génie a été dénommé "système innovant de lutte contre la pollution"

Les essais ont été réalisés par deux ingénieurs payés avec les fonds de la Communauté européenne (CEE)

AMAT, société de transport municipalisée de la ville de Palerme, a participé au célèbre projet européen "Car Free Cities" (qui impliquait 60 villes européennes dans le but de définir de nouvelles technologies de lutte contre la pollution dans les zones urbaines) au cours de laquelle ils ont installé Super Tech® sur 50 bus de ligne âgés de 2 à 12 ans, enregistrant une réduction des émissions de gaz de plus de 50%



Pour plus d'informations sur les tests effectués sur Super Tech® par cette société, vous pouvez contacter Eng.. Denny Caminiti
Tel - 0039-091-35033
1

Ministry of University and Scientific-Technology Research



LISTE DES MEMBRES DU RÉSEAU NETWORK MEMBERS LIST (AU 01.01.1997)

COMITÉ DE PILOTAGE MANAGEMENT COMMITTEE

Athens - Barcelona - Bremen - Copenhagen (President) - Dordrecht - Edinburgh - Palermo

MÉM布RES MEMBERS

Aberdeen - Agia Anargyri - Amaroussion - Amstelstrom - Antwerp - Aosta - Birmingham - Bologna - Brno - Cáceres
Charleroi - Cerdanya - Denecosse - Eindhoven - Genf - Glasgow - Granada - Groningen - Helsinki - Karlsruhe - Kreflow - Lorraine
Leeds - Liège - Lille (Métropole Communauté Urbaine) - Lisboa - Lund - Luxembourg - Matosinhos - Monaco - Nantes
Neuillychico - Nice - Nottingham - Oviedo - Reykjavik - Rhodes - Rotterdam - Sabadell - Siena - Siracusa - Strasbourg
Torino - Umbria Regional Council - Utrecht - Valos

MÉM布RES ASSOCIÉS ASSOCIATE MEMBERS

AMT Verona - Ferrara - Ridgop - Deux Roues pour la Ville - United Parcels Service - Tel Aviv

CAR FREE CITIES c/o EUROCITIES, asbl
18, square de Meuse - B 1050 Brussels
Tel. (32) 2/552 08 74, 75 - Fax (32) 2/552 08 89

Car Free Cities est une initiative d'Europoles - Car Free Cities was initiated by Europoles

**Ministero dell'Università
e della Ricerca Scientifica e Tecnologica**

**PIANI DI POTENZIAMENTO DELLA RETE SCIENTIFICA E TECNOLOGICA
PROGETTO ESECUTIVO**

A1) Titolo del progetto
HELP Project (acronimo: Home to home Express on Line Program)

A2) Principali localizzazioni delle attività
Area Obiettivo I Quartieri Centro Ovest della Città di Palermo

A3) Importo del progetto	imponibile	Lit.4.538.100.000
	IVA	Lit. 461.900.000
	totale	Lit.5.000.000.000

PARTE RISERVATA ALL'UFFICIO

A4) Ripartizione dei finanziamenti

contributo MURST	
contributo comunitario	
contributo soggetto attuatore	
contributo altri soggetti	

A5) Codice della ricerca

A6) Soggetto giuridico attuatore del Progetto
A.M.A.T. - PALERMO Azienda Municipalizzata AutoTrasporti X altro ente pubblico
Via Roccazzo, 77 - 90135 PALERMO
tel. 091/350111 - fax 091/224563 E-mail: amat.ced@pa.flashnet.it

A7) Altre sedi del soggetto attuatore nelle aree depresse
a)
b)

A8) Referente del Progetto
Ing.CAMINITI DOMENICO
Via Roccazzo, 77 - 90135 PALERMO
tel. 091/350331 - fax 091/350318 - E-mail amat.dir@pa.flashnet.it

A9) Elementi di valutazione dell'idoneità tecnico scientifica del soggetto attuatore
L'Azienda Municipalizzata Autotrasporti di Palermo è una realtà produttiva che si occupa della gestione del servizio di mobilità urbana nella città di Palermo.
Scopo istituzionale è quello del trasporto passeggeri su gomma e tram (in via di progettazione e costruzione da parte AMAT 3 linee tranviarie), nonché la gestione del servizio parcheggi e segnaletica stradale cittadina.
L'Azienda conta 2000 dipendenti ed è la più grande realtà produttiva del settore del sud Italia.
Nel campo del dipartimento materiale mobile, essa annovera un settore di ricerca tecnologica e sviluppo che costituisce il propulsore delle attività aziendali di innovazione a marco contenuto tecnologico e scientifico.
Ad esso fanno capo tecnici ingegneri e personale che ha portato già avanti iniziative sia in campo nazionale che comunitario.
In particolare sono stati avviati i seguenti progetti:

- 1) Sistema di telemonitoraggio via satellite della flotta aziendale (progetto SATURN) nell'ambito del programma comunitario denominato URBAN (importo finanziato 4,5Mld.);
- 2) Sviluppo di tecnologie innovative nel campo della trazione a basso impatto ambientale con la partecipazione al progetto ZEUS 2000 insieme con le città di Atene/Amaroussion, Brema, Copenhagen, Helsinki, Londra/Conventry, Lussemburgo e Stoccolma (importo finanziato 6,2 Mid.);
- 3) Collaborazione con l' Università di Palermo - Facoltà di Ingegneria - Dipartimento di Energetica ed Applicazioni di Fisica" per una ricerca sull'inquinamento ambientale derivante dal traffico urbano mediante modello simulativo sulla flotta AMAT;
- 4) Spennettizzazione sulla flotta AMAT di sistemi innovativi anti-inquinamento;
- 5) Partecipazione al progetto, in qualità di membri del comitato scientifico, denominato "Leonardo Da Vinci" per lo sviluppo della formazione ad alto contenuto tecnologico e gestionale nel campo dei trasporti pubblici.

A. M. A. T.
Il Direttore
(Ing. Francesco Alessandro)

1

"Metanbus", inserito in un piu' vasto contesto consorziale "ZEUS 2000, un finanziamento per l'initiale ricoversione di n°17 bus della propria flotta aziendale da diesel a metano e di 220 vetture del parco veicolare del Comune di Palermo, nonché per l'acquisto di n°8 bus con motorizzazione dedicata a metano.

Questo progetto potrà essere attivato entro la fine del corrente anno, in seguito all'ultimazione dei lavori di metanizzazione in corso nell'ambito cittadino, in modo tale da rendere possibile l'attivazione della centrale di compressione del gas metano, necessaria per le operazioni di rifornimento dei bus stessi, e la cui realizzazione è prevista entro lo stesso arco temporale, presso il deposito centrale dell'AMAT.

Nell'ambito dello studio di nuove tecnologie indirizzate alla riduzione delle emissioni inquinanti della flotta urbana, AMAT ha rivolto l'attenzione anche a tecniche meno "invasive", ossia ad una, in particolare, tipica per la metodologia di installazione sulle taniche di carburante dei veicoli, senza pertanto intervenire sul motore o sull'impianto di alimentazione.

Si tratta della sperimentazione di un dispositivo, di forma cilindrica, lungo circa 40 cm, con un diametro di 4 cm, all'interno del quale sono contenuti elementi ceramici, diodi e magneti che, una volta immersi nelle taniche del carburante, creano un campo magnetico composto di radiazioni infrarosse e di radiazioni magnetiche che indebolisce la catena molecolare di idrogeno e carbonio, divenendo essi stessi piu' volatili.

In questo modo la combustione del carburante è migliore e piu' completa, con la conseguenza che l'emissione di fumi è minore.

Sono state effettuate alcune sperimentazioni in tal senso su 50 bus di linea di età media compresa tra i 15 e i 2 anni, nell'intento di rendere piu' ecologici i bus piu' "anziani" del proprio parco rotabile senza ricorrere ad onerosi ed antieconomici interventi sul motore, e si sono riscontrate, dopo appena 4 mesi di esercizio, un abbattimento di fumi allo scarico medio del 50%.

**réduction des
émissions de gaz
de plus de 50%.**





- Un test unique réalisé UNIQUEMENT par cette université:
Ils ont comparé la réduction de CO obtenue avec l'utilisation d'un convertisseur catalytique et la réduction de CO obtenue uniquement avec SUPERTECH®; combinant enfin l'utilisation du convertisseur catalytique à l'utilisation de SUPERTECH® et ils ont obtenu les résultats suivants:

Seulement avec l'utilisation de catalyseur, le CO a été réduit de 40%

Seulement avec l'utilisation de SUPERTECH® le CO a été réduit de 70.6%

En combinant catalytique + SUPERTECH®, le CO a été réduit de 90,2%

La faculté d'ingénierie de l'Université Helwan au Caire a également été la première à effectuer une comparaison entre notre «génie du réservoir» et un convertisseur catalytique. Résultat: les deux permettent de réduire les émissions de gaz, mais notre génie est le seul à réduire également les consommations puisqu'il s'agit d'un anté-brûleur. Le convertisseur catalytique, sous cet aspect, n'a aucune efficacité puisqu'il s'agit d'un post-brûleur. Un autre test inédit a été l'utilisation contemporaine de notre Super Tech et du convertisseur catalytique, où le résultat surprenant a été: réduction des émissions de gaz de 90% !! Les résultats des nombreux essais peuvent être résumés comme suit: - réduction de CO jusqu'à 71,7% - réduction de la consommation de carburant jusqu'à 10%



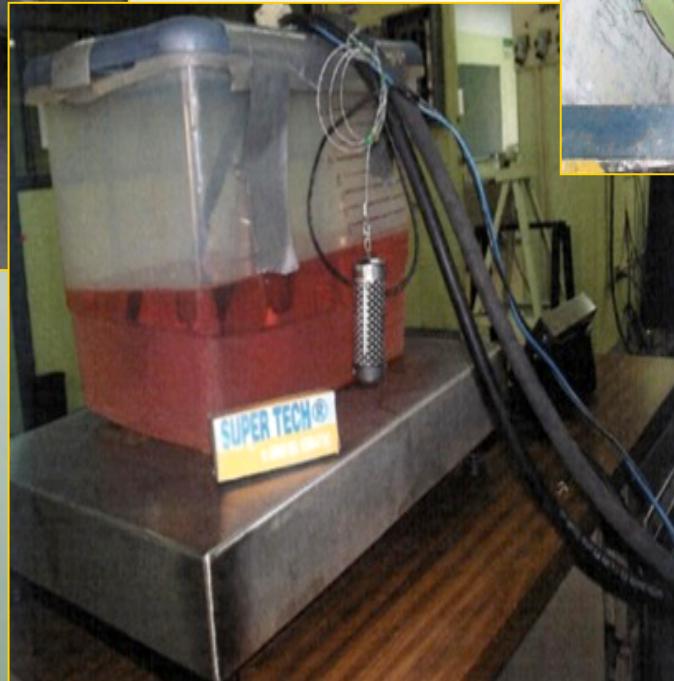
UNAM

Universidad Nacional Autónoma de México



CU

Patrimonio
Cultural de la
Humanidad





UNAM

Universidad Nacional Autónoma de México



CU

Patrimonio
Cultural de la
Humanidad

Tabella 2

N° prova	Lettura	WITHOUT SUPERTECH				WITH SUPERTECH			
		Massa Carburante (Kg)	Volume Carburante (litri)	Distanza Percorsa (Km)	Rendimento η_v (km/l)	Massa Carburante (litri)	Volume Carburante (litri)	Distanza Percorsa (Km)	Rendimento η_v (km/l)
1	Finale	10.980	0.8841	726100	18.776	12.294	0.8221	775000	20.678
	Iniziale	10.324		709500		11.684		758000	
	Differenza	0.656		16,600		0.610		17000	
2	Finale	10.230	0.9272	743400	17.687	11.684	0.8436	791200	19.200
	Iniziale	9.542		727000		11.058		775000	
	Differenza	0.688		16,400		0.626		16,200	
3	Finale	12.954	0.9299	759600	17.421	11.058	0.8733	807300	18.43
	Iniziale	12.264		743400		10.410		791200	
	Differenza	0.690		16,200		0.648		16,100	
η_v	Average performances				17.96	Average performances			

D'après les données du tableau 2, nous pouvons conclure que les tests et les résultats obtenus montrent une augmentation moyenne de la PERFORMANCE du carburant de 8,22%

....Et ceci grâce à l'utilisation de SUPER TECH®.



UNAM Mexico City – 2008
Notre President avec Prof. Rogelio Oropeza

TUV PFALZ



Les essais effectués sur la route par le TUV ont permis de constater que l'augmentation de la vitesse (en l'occurrence le nombre de tours du moteur), la quantité de carburant non brûlé et, par conséquent, les résultats en matière d'économie de carburant, augmentaient également.

TUV a démontré qu'à des révolutions de moteur élevées, nous avions plus de combustible non brûlé et a donc démontré que plus les révolutions de moteur sont élevées, plus le résultat obtenu sera évident.

Fonctionnant à une vitesse constante de 75 km / h en troisième vitesse, TUV a démontré que notre "GENIUS" donnait les meilleurs résultats à hautes révolutions du moteur.

En fait, lors de l'essai sur route, on s'aperçoit qu'en augmentant la vitesse finale, les résultats augmentent également.



Le Directeur Général
chez TUV

Technischer
Überwachungs-Verein
Pfalz e.V.

Technologiezentrum
Typprufstelle
Röntgenstraße 20 d
76136 Ludwigshafen
Telefon (0 62 33) 25 66-10
Telefax (0 62 33) 25 66-20



Firma EAST - WEST
Euro Fuel Saver
Via Liberta 87
I-90049 Terrasini

23.05.1997

BERICHT

Über Vorabmessungen zur Versuchsdurchführung hinsichtlich Veränderung der Abgasemission und des Kraftstoffverbrauchs mit Flüssigbrennstoff-Verdampfungsbeschleuniger Typ SUPER TECH FUEL SAVER.

I. Allgemeines

Durch die Firma EAST-WEST wurden wir beauftragt, den Flüssigbrennstoff-Verdampfungsbeschleuniger Typ SUPER TECH FUEL SAVER bei Verwendung in Fahrzeugen mit Otto- und Dieselmotor hinsichtlich der Veränderung der Abgasemission sowie des Kraftstoffverbrauches zu beurteilen.

Für eine aussagekräftige und reproduzierbare Begutachtung und Besättigung der Funktion des Gerätes wurde ein Prüfprogramm erarbeitet, das umfangreiche Messungen an mehreren Fahrzeugen verschiedener Kategorien vorsieht.

Zur Vorabbeurteilung des Produkts, deren Ergebnisse über die Durchführung der umfangreichen Prüfungen entscheiden, wurden auszugsweise Messungen aus dem vorgeschlagenen Gesamtprüfprogramm durchgeführt, die jedoch nicht zu einer Gesamtbewertung geeignet sind bzw. herangezogen werden dürfen.

II. Technische Daten

Art: Zylindrischer Flüssigbrennstoff-Verdampfungsbeschleuniger mit perforierter Außenwand zum Einsatz in Kraftstofftanks. Befestigung mittels Drahtseil.

Hersteller: Firma EAST-WEST

Typ: SUPER TECH FUEL SAVER

Seite 1 von 4

10.000 10.04 Baum

RÉDUCTION DE
LA
CONSOMMATION
DE CARBURANT
10,5% obtenus à
vitesse constante,
sur banc
dynamométrique

III. Durchführung der Vorabmessungen

Folgende Messungen wurden mit und ohne Flüssigbrennstoff-Verdampfungsbeschleuniger durchgeführt:

1. Kraftstoffverbrauch:

1.1 Prüffahrzeug: VW, Typ 1HKO (Golf 3)
Motor 1600 cm³ / 44 kW

Fahrzyklus: a) Konstanfahrt 20 km mit 75 km/h im 3.Gang auf einem Rollenprüfstand. Radleistung 20 kW. Vor Beginn der Messung wurde das Gerät ca. 142 km eingefahren.

b) Konstanfahrt auf der Straße über
27,7 km bei 80 km/h
40,0 km bei 100 km/h
33,7 km bei 120 km/h

Vor Beginn der Messung wurde das Gerät ca. 142 km eingefahren.

IV. Ergebnis der Vorabmessungen:

1. Kraftstoffverbrauch

Art der Messung	ohne FUEL-SAVER (l/100 km)	mit FUEL-SAVER (l/100 km)
zu II 1.a) Konstanfahrt 75 km/h am Rollenprüfstand	5,97	5,32
zu II 1.b) Straßenfahrt 80 km/h 120 km/h 160 km/h	4,106 6,28 8,41	4,06 5,62 7,34

Ludwigshafen, den 23. Mai 1997

TÜV Pfalz e.V.
Technologiezentrum, Typprufstelle

Dipl. Ing. (FH) Xaver Fackler





LABORATOIRE D'INVESTIGATIONS SCIENTIFIQUES DE MOSCOU MOSAVTOPROGRESS

À la fin des tests, un contrôle visuel des pistons, des culasses et des soupapes de moteur des véhicules en question a été effectué, regardant la surface à travers le trou de la bougie. La vérification a confirmé l'absence totale de suie à la surface interne du moteur ainsi que dans la bougie.



“EFFET
RAMONEUR”

Avent l'utilisation du SUPERTECH®



Après l'utilisation du SUPERTECH®

MOSAVTOPROGRESS
MOSCOW RUSSIA

SUPER-TECH DEVICE

BENCH AND FIELD TESTS
TO CHECK EFFECTS ABOUT:
POWER, ECOLOGICAL IMPACT AND FUEL
CONSUMPTION IN FUEL AND DIESEL ENGINE

составило 0,42-0,76 %, а содержание СН составило 35-510 ppm.

Содержание NO + NO₂ определялось в конце испытаний с включенным и выключенным антиокисческим устройством «Супер Тек». При этом установлено снижение NO + NO₂ на 12 %.

После окончания эксплуатационных испытаний были осмотрены через отверстия для свечей поршни, головки блока цилиндров, клапаны двигателей испытуемых автомобилей. Осмотр показал полное отсутствие на них нагара. На зажиганиях свечей нагар также отсутствовал.

Таким образом, результаты эксплуатационных испытаний антиокисческого устройства «Супер Тек» на автомобилях ГАЗ-3102 и ГАЗ-31029 показали, что их применение позволяет уменьшить содержание вредных веществ в отработавших газах: CO - на 38-39%; СН - на 32-60%; NO + NO₂ на 12%.

Экономия расхода топлива автомобилями, оснащенными антиокисческими устройствами «Супер Тек» составляет 8-12 %.

3.2. Результаты измерения токсичности отработавших газов

RAPPORT DE TEST SUPERTECH®

Client: CIMCOP

Date: 17/04/2017

Localité: Mina Fábrica/ Congonhas
MG



Escavadeira John Deere 350G



Metodologia do teste:

1ª fase: Apuração do consumo L/H. (Medição do tempo no relógio e Medição do consumo pelo computador de bordo)

2ª fase: Instalação do SUPERTECH e repetição da apuração de consumo L/H. (Medição do tempo no relógio e Medição do consumo pelo computador de bordo)

Medição pelo Relógio			
1ª Fase		2ª Fase (com Supertech)	
Hora Inicial	13:24	Hora Inicial	16:25
Hora Final	15:53	Hora Final	18:25
Duração	2:29	Duração	2:00
Conversão para Horímetro	2,48	Conversão para Horímetro	2,00
Abastecimento (L)	108,70	Abastecimento (L)	83,00
Consumo L/H	43,83	Consumo L/H	41,50
		Economia	5,32%

Medição pelo Computador de Bordo			
1ª Fase		2ª Fase (com Supertech)	
Tempo Horímetro (H)	2,60	Tempo Horímetro (H)	2,00
Consumo (L)	112,50	Consumo (L)	81,50
Consumo L/H	43,27	Consumo L/H	40,75
		Economia	5,82%

Caminhão Mercedes Axor 4144 (278 e 280)



Metodologia do teste:

1^a fase: Apuração do consumo L/H. Medição do tempo no relógio.

2^a fase: Instalação do SUPERTECH somente no caminhão 280 e repetição da apuração de consumo L/H para comparação da variação entre os dois caminhões.

Caminhão 278			
1 ^a Fase		2 ^a Fase	
Hora Inicial	13:21	Hora Inicial	16:28
Hora Final	15:52	Hora Final	18:19
Duração	2:31	Duração	1:51
Tempo (H)	2,516	Tempo (H)	1,850
Abastecimento (L)	30,60	Abastecimento (L)	18,90
Consumo L/H	12,16	Consumo L/H	10,22
		Diferença consumo	16,0%
OBSERVAÇÕES:			
Viagens por hora:	5,96	Viagens por hora:	4,86
Total de viagens:	15	Total de viagens:	9

RAPPORT E TEST SUPERTECH®

Client: CIMCOP

Date: 17/04/2017

Localité: Mina Fábrica/ Congonhas MG

Économie de carburant améliorée =

13,6%

Caminhão 280			
1 ^a Fase		2 ^a Fase (com Supertech)	
Hora Inicial	13:20	Hora Inicial	16:25
Hora Final	15:49	Hora Final	18:23
Duração	2:29	Duração	1:58
Tempo (H)	2,483	Tempo (H)	1,966
Abastecimento (L)	30,50	Abastecimento (L)	17,00
Consumo L/H	12,28	Consumo L/H	8,65
		Diferença consumo	29,6%

Acréscimo de economia entre 278 e 280 → 13,6%

OBSERVAÇÕES:

Viagens por hora:	6,04	Viagens por hora:	5,09
Total de viagens:	15	Total de viagens:	10

Caminhão 280 (com Supertech) fez 10 viagens enquanto o outro fez apenas 9 viagens na 2^a fase

RAPPORT DE TEST SUPERTECH®

Client: CIMCOP

Date: 17/04/2017

Localité: Mina Fábrica/
Congonhas MG

RETORNO SOBRE INVESTIMENTO

ESCAVADEIRA JOHN DEERE 350G	
Preço Equipamento (R\$)	2.490,00
Consumo (L/H)	43,83
Uso diário (horas)	20
Dias trabalhados no mês	30
Valor Litro Diesel (R\$)	2,76
Economia aferida (%)	5,3%
Economia mensal (R\$)	3.861,39
Retorno do Investimento	20 dias
Economia anual (R\$)	46.336,66
Economia no período de Garantia (5 anos)	231.683,28

CAMINHÃO MERCEDES AXOR 4144

CAMINHÃO MERCEDES AXOR 4144	
Preço Equipamento (R\$)	2.490,00
Consumo (L/H)	10,22
Uso diário (horas)	18
Dias trabalhados no mês	30
Valor Litro Diesel (R\$)	2,76
Economia aferida (%)	13,6%
Economia mensal (R\$)	2.071,54
Retorno do Investimento	36 dias
Economia anual (R\$)	24.858,44
Economia no período de Garantia (5 anos)	124.292,21



Avaliação SuperTech

1 APRESENTAÇÃO

Somos uma empresa de manufatura de equipamentos para o mercado de mineração e agregados dentro dos quais produzimos unidades de britagem e usinas de concreto também somos distribuidores de máquinas sobre esteiras para mineração.

O Trabalho desenvolvido neste estudo busca dimensionar a capacidade do SuperTech em prover uma redução de custo referente ao consumo de combustível em nossas máquinas e frota que sejam economicamente viável e tecnicamente comprovada.

Recebemos 3 modelos do SuperTech para teste, modelo B, modelo D e modelo E, respectivamente para tanques de até 70 Litros, tanques até 350 Litros e tanques até 800 Litros.

Os teste foram realizados em um período de 10 dias para o modelo B, sendo destes 5 dias para avaliação sem a instalação do SuperTech para referência e nos 5 dias após foi testado com o produto instalado.

Para os modelos D e E os testes foram realizados em um período de 2 Dias, sendo 1 dia sem a instalação do SuperTech para parametrização e referência e 1 dia com a instalação do equipamento.

Gasolina Utilizada: Comum – Octanagem 87, sem aditivos (Teor de Álcool – 25%)*

Diesel Utilizado: Comum S500*

*Ver anexos

Simplex | BRAZIL





Réduction des consommations de
carburant = **7,69% et 7,41%**



2 AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO E CONSUMO

SUPERTECH B

Para o SuperTech B, realizamos o teste em um dos veículos de passageiro da frota empresarial, modelo Ford EcoSport 2012, tamanho do tanque: 55 Litros

Durante o período de referência, o veículo foi utilizado em meio urbano com ciclo de uso de aproximadamente 20 Km diários sendo estes distribuídos em 4 viagens de 5 Km cada sempre no mesmo percurso, 2 viagens de ida e 2 viagens de volta.

Para efeito de redundância foram feitas duas medições,

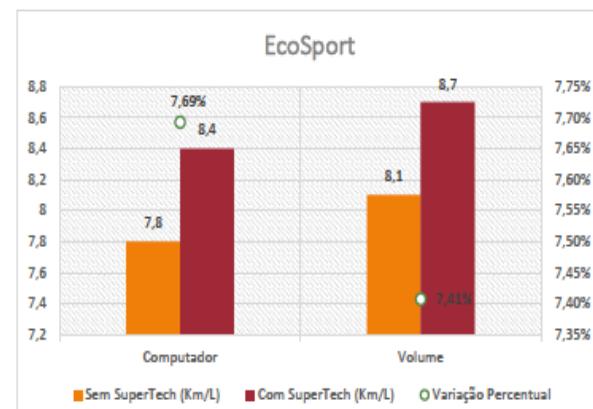
1 – Medição realizada pelo computador de bordo do veículo.

2 – Medição realizada através do volume de combustível abastecido.

Os resultados apresentados por ambas as medições foram bastante sólidos, no primeiro caso o resultado apresentado foi de apenas 7,8Km/L e no segundo caso, apesar de um resultado um pouco melhor podemos também considerar que a probabilidade de erro é também um pouco maior sendo o resultado encontrado de 8,1Km/L.

Após realizado a primeira etapa realizamos a instalação do SuperTech conforme instruções no site e manual e repetimos o mesmo teste com as mesmas condições de uso do veículo e os resultados apresentados foram respectivamente 8,4Km/L (Computador de Bordo) e 8,7Km/L (Medição Volumétrica) representando respectivamente 7,69% e 7,41% de economia.

*Durante todo o período de testes o veículo foi utilizado por apenas 1 pessoa e o tanque foi completado com combustível entre a primeira e segunda etapa.





Réduction des consommations de
carburant = **8,81% et 8,71%**



3 AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO E CONSUMO

SUPERTECH D

Para o SuperTech D, realizamos o teste em um dos equipamentos sobre esteira, Metrotrak com unidade de motorização Caterpillar C 6.6 ACERT 187HP a 1800rpm e capacidade total do tanque de 333 Litros.

O período de referência foi de 1 dia (8 Horas) com uso contínuo.

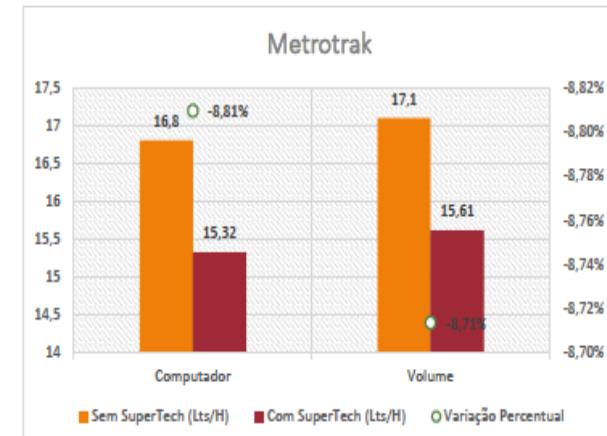
1 – Medição realizada pelo sistema automático do motor.

2 – Medição realizada através do volume de combustível abastecido.

Os resultados apresentados por ambas as medições foram bastante sólidos, no primeiro caso o resultado apresentado foi de 16,8Lts/H e no segundo caso, o resultado apresentado foi um pouco maior que o indicado pelo computador sendo este de 17,1Lts/H

Após realizado a instalação do SuperTech repetimos o mesmo teste com as mesmas condições de uso do equipamento e os resultados apresentados foram respectivamente 15,32Lts/H (Sistema do motor) e 15,61Lts/H (Medição Volumétrica) representando respectivamente 8,81% e 8,71% de economia.

*O tanque foi completado com combustível entre a primeira e segunda etapa.





4 AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO E CONSUMO

SUPERTECH E

Para o SuperTech E, realizamos o teste em um dos equipamentos sobre esteira, Maxtrak 1300 com unidade de motorização Caterpillar C-13 Tier III ACERT com 440Hp a 1800rpm e capacidade total do tanque de 509 Litros.

O período de referência foi de 1 dia (8 Horas) com uso contínuo

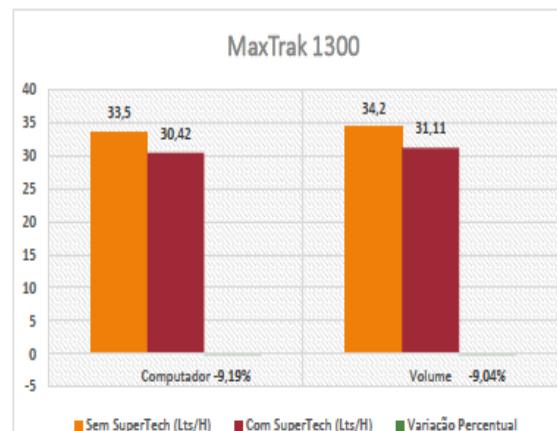
1 – Medição realizada pelo sistema automático do motor.

2 – Medição realizada através do volume de combustível abastecido.

Os resultados apresentados por ambas as medições foram bastante sólidos, no primeiro caso o resultado apresentado foi de 33,5Lts/H e no segundo caso, o resultado apresentado foi um pouco maior que o indicado pelo computador sendo este de 34,2Lts/H

Após realizado a instalação do SuperTech repetimos o mesmo teste com as mesmas condições de uso do equipamento e os resultados apresentados foram respectivamente 30,42Lts/H (Sistema do motor) e 31,11Lts/H (Medição Volumétrica) representando respectivamente 9,19% e 9,04% de economia.

*O tanque foi completado com combustível entre a primeira e segunda etapa.



Simplex | BRASIL

Réduction des consommations de carburant =

9,19% et 9,04%



Pourquoi ne pas utiliser cet
EXEMPLE ÉCOLOGIQUE?

