

Dieselbox

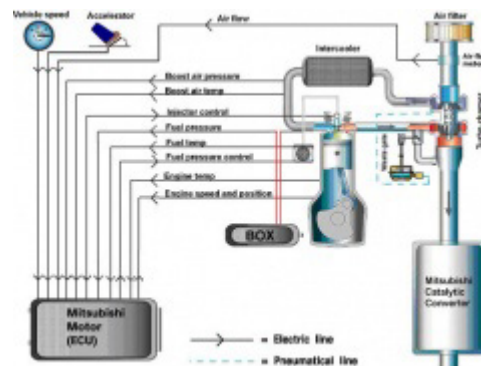
Como funciona un dieselbox

Trimbox, Power box o dieselbox

Puede encontrar sistemas parecidos a un dieselbox bajo diferentes nombres como: Trimbox, Power box, etc. Lo que tienen en común es que la función principal consiste en distorsionar la señal de algunos sensores para aumentar la potencia.

En un motor common rail (tecnología diésel actual), es el sensor de presión de combustible el que está expuesto, lo que aumenta la presión del combustible y, por lo tanto, aumenta el flujo de combustible. Los motores más antiguos con bomba distribuidora controlada eléctricamente se engañan cambiando la señal del sensor de retroalimentación de la bomba para aumentar la cantidad de combustible.

Hemos probado algunas soluciones diferentes para el Mitsubishi L200 (motor Common Rail de 136 CV) en nuestro laboratorio de motores. Algunos de los resultados de las pruebas se presentan a continuación.



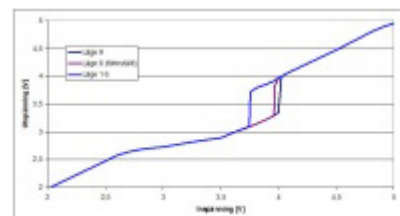
Sistema 1

El sistema viene con un manual de instalación que describe la instalación física y que puede alternar entre diez "posiciones" diferentes (0-9) girando un volante. Según el manual, la posición "0" debe ser la misma que la estándar, la posición "7" u "8" está preestablecida y solo debe cambiarse si el motor se coloca en la posición de emergencia durante la prueba de manejo. De acuerdo con el manual, la señal cambiada del transductor de presión del riel debería dar como resultado una mayor duración del inyector. Esto no es cierto, solo da un aumento de presión.



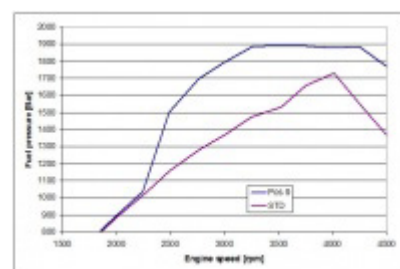
Carácter eléctrico

Se midió el voltaje de salida del sistema en función del voltaje de entrada. Muestra que las posiciones "0" a "5" son las mismas y las posiciones "0" no son en absoluto estándar como dice el manual.



Presión de riel - Presión de combustible

La señal modificada da como resultado una presión máxima de combustible que aumenta de 1730Bar a 1900Bar. Cabe señalar aquí que el fabricante de la bomba de combustible ha establecido un límite superior de 1800 Bar.



Potencia

Este sistema promete un aumento de potencia del 18%. El aumento real es del 6% en la posición "8" con la que viene. En la posición "9" (que en ciertas condiciones de conducción proporciona potencia reducida y códigos de error) el aumento de potencia se convierte en 10%.

En las pruebas en las posiciones "8" y "9", el límite de diseño del turbocompresor se supera en términos de temperatura máxima. Se midió la temperatura de escape cercana a 900 ° C.

