

CATÁLOGO DO ITEM IMPORTADO

Pleito de Inclusão de Ex-Tarifário

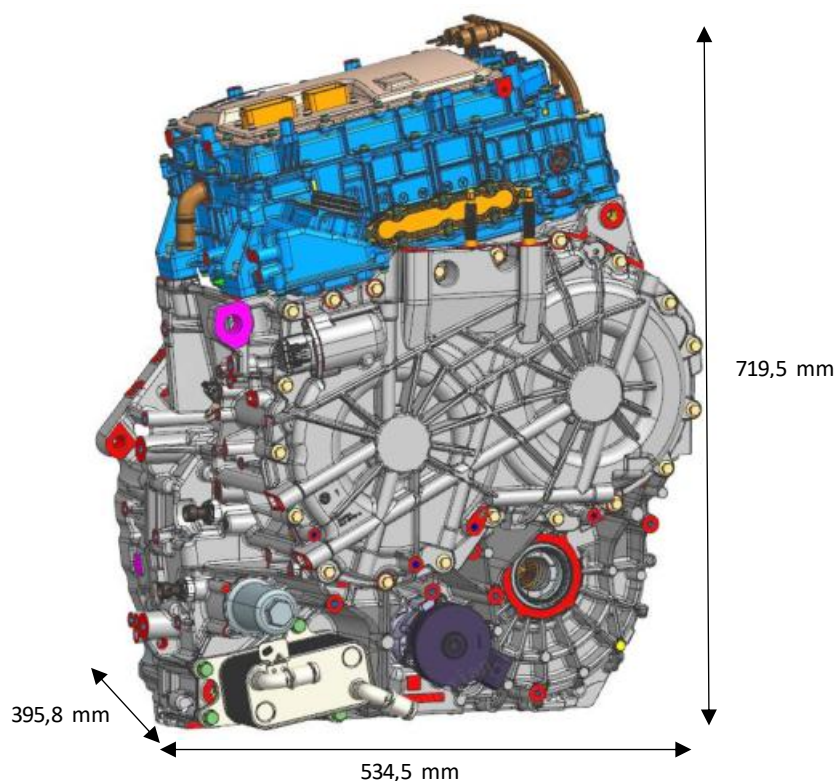
- não confidencial, todo em português, no máximo 3 páginas, orientação retrato, sem qualquer indício que identifique a empresa pleiteante -

Número de Controle SDIC	NCM	Sugestão de descrição do ex-Tarifário (item II – c. da Ficha Técnica – Excel)
B193-22I	8501.33.10	Conjunto de propulsão elétrico, com carcaça fabricada em alumínio e sistema de engrenagens em liga de aço, integrado com motor de acionamento síncrono, de velocidade de rotação igual ou inferior a 15000 rpm; controlador de domínio de potência, dotado de carregador de bordo bidirecional (Bi-OBC), conversor DC/DC, unidade de controle do veículo e sistema de gerenciamento de bateria; controlador do motor de acionamento e unidade de distribuição de energia de alta tensão (PDU); tensão de operação do conjunto de 670 V, potência nominal máxima de 80 kW, torque nominal máximo de 124 Nm, grau de proteção IP67, com dimensões aproximadas de 534,5 x 395,8 x 719,5 mm, próprio para aplicação em veículos automóveis elétricos ou híbridos.

1. Especificações técnicas detalhadas da autopeça:

- O conjunto de transmissão automática é dotado de carcaça em alumínio, com sistema de engrenagens em liga de aço;
- Possui Bi-OnBoardCharger (Bi-OBC), que converte a entrada CA do equipamento de carregamento externo para CC e ajusta a tensão para atender à demanda da bateria de energia. Ele também tem a capacidade de converter o inversor de alta tensão DC da bateria de energia em saída AC.
- O conversor DC / DC (DC) converte DC de alta tensão em DC de baixa tensão, que suporta a carga de baixa tensão do veículo e a bateria.
- A **Unidade de Controle do Veículo (VCU)** tem capacidade de cálculo de energia em tempo real, distribuição de energia, interação de informações em tempo real e processamento centralizado, aquisição e processamento de sinal de sensor, comunicação CAN, processamento de falhas, gravação CAN online, gravação VDS, cooperar com módulos externos, autoteste;
- O **sistema de gerenciamento de bateria (BMS)** tem a capacidade de monitoramento de tensão da bateria de energia, controle de carga e descarga, alcance do veículo e cálculo SOC, comunicação CAN, processamento de falhas, gravação CAN online, gravação VDS, cooperar com módulos externos, autoteste;
- O **controlador do motor de acionamento controla a transmissão de energia entre a bateria de energia e o motor de acionamento**. Usando a técnica IGBT de 4 gerações, a eficiência abrangente do controle elétrico atinge 98,5%, porcentagem da área de alta eficiência do controle eletrônico (onde a eficiência é maior que 90%) é responsável por 93%
- A **Unidade de Distribuição de Energia (PDU)** conecta a rede elétrica, a bateria de energia e a carga elétrica em um circuito de alta tensão através de barra de cobre, empreiteiro, fio fusível e etc. DC de alta tensão da bateria de energia que suporta o equipamento de alta tensão do veículo ou a corrente do OBC ou outro carregador é processada através de PDU. A PDU contém a função de detecção auxiliar, como intertravamento de alta tensão e etc.
- O motor de acionamento é um motor síncrono que pode alternar entre a energia elétrica do controlador do motor de acionamento e a energia mecânica da transmissão. A velocidade máxima de rotação é de 16000 rpm e a eficiência máxima se 97,5%

2. Imagens da autopeça importada e/ou desenho esquemático:



3. Aplicação do item importado:

Veículos automóveis elétricos ou híbridos

4. Função do item importado no produto fabricado pela empresa pleiteante do ex-tarifário:

Converte a energia elétrica da bateria em energia mecânica para movimentar o veículo.