

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 -

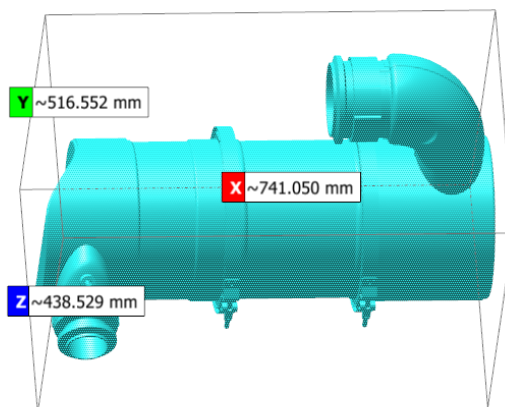
Número de Controle SDIC	NCM	Sugestão de descrição do ex-Tarifário (item II – c. da Ficha Técnica – Excel)
M27-24I	8421.32.00	Conversor catalítico, contendo estrutura externa em aço inoxidável, estrutura interna em cerâmica e metais raros, composto por catalisador de oxidação (DOC) e filtro de material particulado (DPF) integrados em um único invólucro metálico, temperatura de operação de 250 graus celsius a 450 graus celsius, com diâmetro de 272 mm, comprimento de 741 mm (+ - 5 mm), próprio para sistema de pós-tratamento de gases de exaustão de motor diesel de máquinas rodoviárias autopropulsadas e da construção civil.

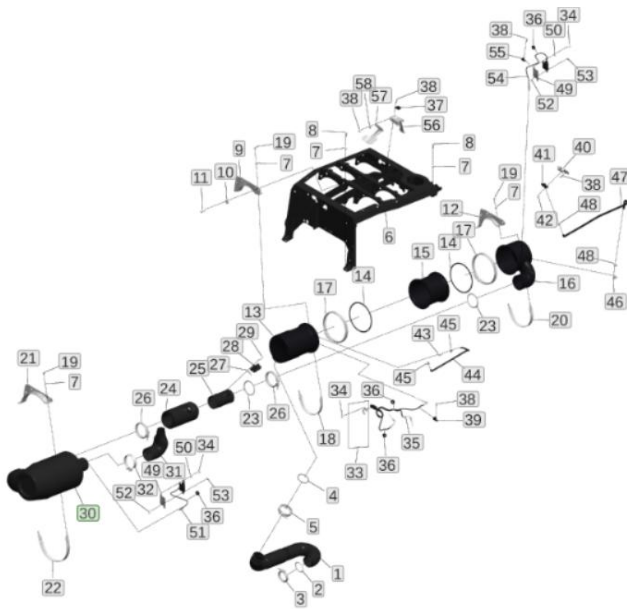
1. Especificações técnicas detalhadas da autopeça:

- Conversor catalítico
- Estrutura externa de aço inox e interna de cerâmica e metais raros como por exemplo: paládio, platina, ródio
- O filtro de exaustão contém o catalisador de oxidação do diesel (DOC) e o filtro de partículas de diesel (DPF).
- Diâmetro de 272 mm e comprimento de 741 mm
- Peso de aproximadamente 34,5kg
- Temperatura de operação de 250 graus celsius a 450 graus celsius

A pressão de trabalho de componente, pode variar conforme as seguintes informações: Motor quente - DPF limpo ou recém-regenerado: Marcha lenta: 0,5 a 1,0 kPa (5 a 10 mbar) Carga leve / cruzeiro: 3 a 6 kPa (30 a 60 mbar). Com carga normal de fuligem (antes de regenerar) Condução normal 6 a 15 kPa (60 a 150 mbar) Limite alto / condição crítica Acima de 20 kPa

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





3. Aplicação do item importado:

Sistema de escapamento do motor diesel em máquinas rodoviárias autopropulsadas e da construção civil.

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

O DOC (Diesel Oxidation Catalyst) é o catalisador responsável por oxidar gases tóxicos como CO e HC, além de converter parte do NO em NO₂ para auxiliar a regeneração, enquanto o DPF (Diesel Particulate Filter) é o filtro que retém a fuligem gerada na combustão do diesel e a queima durante a regeneração, reduzindo drasticamente o material particulado; juntos, eles trabalham para diminuir emissões e cumprir normas ambientais modernas.