

CATÁLOGO DO ITEM IMPORTADO

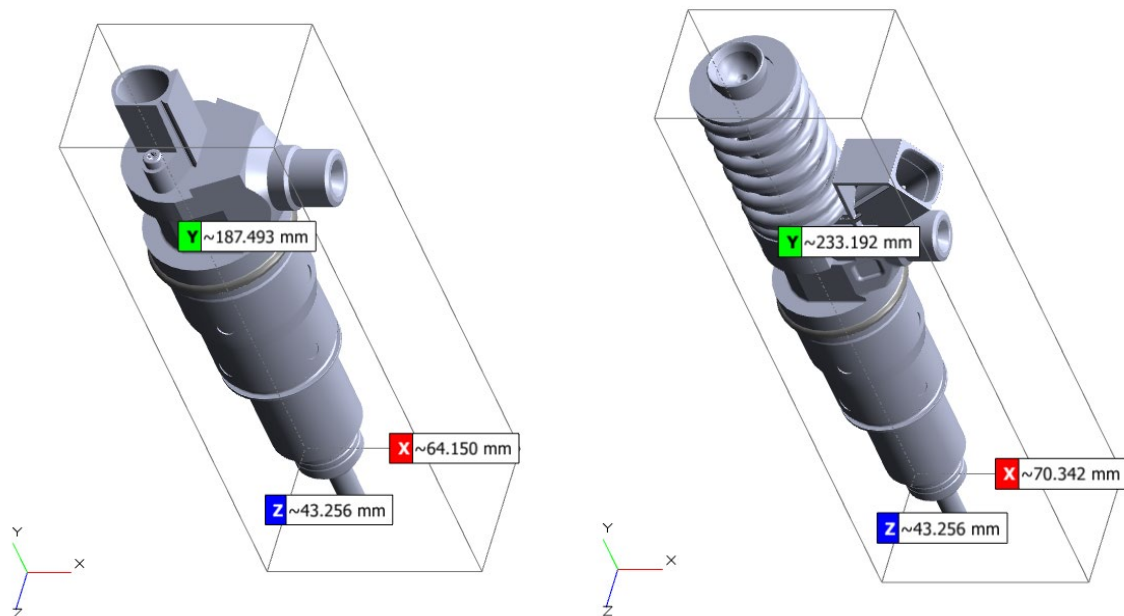
Pleito de Alteração de Ex-Tarifário Vigente

Número de Controle SDIC	NCM (igual a linha 40 do Excel)	Ex-tarifário Vigente Descrição Publicada (igual a linha 45 do formulário Excel)	Descrição Alterada (igual a linha 49 do formulário Excel)
F2-16A	8409.99.69	Ex 011 - Bico injetor de combustível para motores de ignição por compressão (diesel) de veículos caminhões, fabricado em aço inoxidável, aço liga Cromo-Molibdênio e revestimento DLC ("diamond like carbon"), com capacidade de efetuar 8 pulsos de injeção dentro do intervalo (ou ciclo) do motor, injeção realizada dentro de um tempo de +/- 200 microssegundos, queda de pressão entre a entrada do injetor e a bolsa do bico durante um evento de injeção inferior a 15% da pressão do "common rail" a 2.400 bar e com fluxo de 2,5 litros/minuto, dimensionado para operar com variações de temperatura em torno de - 40 graus Celsius a + 400 graus Celsius e pode conter uma bomba acoplada.	Bico injetor de combustível para motores de ignição por compressão (diesel) de veículos comerciais, caminhões, chassis e ônibus , fabricado em aço inoxidável, aço liga Cromo-Molibdênio e revestimento DLC ("diamond like carbon"), com capacidade de efetuar 8 pulsos de injeção dentro do intervalo (ou ciclo) do motor, injeção realizada dentro de um tempo de +/- 200 microssegundos, queda de pressão entre a entrada do injetor e a bolsa do bico durante um evento de injeção inferior a 15% da pressão do "common rail" a 2.400 bar e com fluxo de 2,5 litros/minuto, dimensionado para operar com variações de temperatura em torno de - 40 graus Celsius a + 400 graus Celsius e pode conter uma bomba acoplada.

1. Características técnicas da autopeça (dados técnicos que permitam conhecer o item – não basta repetir a descrição proposta)

- São fabricados com os seguintes materiais: aço inoxidável, aço liga Cromo-Molibdênio e revestimento DLC ("Diamond Like Carbon");
- Foram dimensionados para: efetuar 8 pulsos de injeção dentro do intervalo (ou ciclo) do motor; realizar a injeção dentro de um tempo de +/- 200 microssegundos; a queda de pressão entre a entrada do injetor e a bolsa do bico, durante um evento de injeção, é inferior a 15% da pressão do "Common Rail" a 2.400 bar e com fluxo de 2,5 litros/minuto; operar com variações de temperatura em torno de - 40 °C a + 400 °C;
- Podem vir ou não equipados com uma bomba acoplada, que é responsável pelo bombeamento e o fornecimento de pressão para o "Common Rail" e acionada pelo comando de válvulas;
- Dimensões aproximadas: diâmetro de 40,941 mm ($\pm 0,05$ mm) e altura entre 187,49 mm e 232,55 mm;
- Peso aproximado na faixa de 0,810 kg a 1,100 kg.

2. Desenho esquemático e/ou fotos (legíveis nas versões digital e impressa)



3. Aplicação e funcionamento do item (o item será utilizado em qual produto fabricado pelo pleiteante e como o item funciona neste produto)

Os bicos injetores em análise foram projetados e desenvolvidos exclusivamente para efetuar a injeção controlada de combustível em motores de ignição por compressão (diesel) de veículos comerciais, caminhões, chassis e ônibus.

O sistema “Common Rail” de bombas distribuídas consiste em uma combinação da bomba de alta pressão em injetores de combustível (denominados de “injetores de bombeamento”) e injetores de combustível “Common Rail” (denominados “injetores sem bombeamento”). Dependendo da capacidade de bombeamento necessária para a aplicação do motor diesel, o sistema pode ter de 2 a 6 injetores de bombeamento. As unidades são conectadas a um “Common Rail” com tubos de alta pressão, e a pressão no “Rail” é monitorada por um sensor de pressão (denominado “RPS – Sensor de Pressão por Ressonância”). O sistema também possui uma válvula de segurança/válvula de alívio de pressão para permitir a queda de pressão rápida no “Rail”, tanto no modo transiente quanto no modo de falha.

O injetor de bombeamento consiste na parte de bombeamento e na parte do injetor. De forma simplificada, pode-se dizer que a metade superior do injetor é a bomba, e a metade inferior é a parte injetora. E o injetor sem bombeamento compartilha peças comuns com as “peças injetoras” do injetor bombeador. O fluxo no tubo de alta pressão para o injetor sem bombeamento é unilateral, e o injetor com bombeamento tem um fluxo de 2 vias.