



# IRESA ING

Producción de Catalizadores Metálicos de Altas Prestaciones

## Catalizadores deportivos metálicos de alto flujo



Catalizadores deportivos para pequeña y media cilindrada



Catalizadores deportivos para alta cilindrada



Catalizadores deportivos para motores diesel



Catalizadores deportivos para alta potencia específica

homologación **ITV**  
**8%** de la potencia

mayor **desahogo** de los gases de escape  
aumento del **20%** del par motor

FERRARI 360 MODENA



CILINDRADA (cm3)	3686	
AÑO	2004	
POTENCIA MAX (Kw/cv a rev/min)	294/400@8500	309/420
PAR MAX (N/m a rev/min)	373@4750	392

AUDI A6 4.2



CILINDRADA (cm3)	4163	
AÑO	2004	
POTENCIA MAX (Kw/cv a rev/min)	246/332@6200	260/352
PAR MAX (N/m a rev/min)	420@3000	445

AUDI TT ROADSTER 3.2 V6 QUATTRO DSG 250



CILINDRADA (cm3)	3189	
AÑO	2004	
POTENCIA MAX (Kw/cv a rev/min)	184/250@6300	195/266
PAR MAX (N/m a rev/min)	320 da 2800 a 3200	339,2

CHRYSLER DODGE VIPER SRT-10



CILINDRADA (cm3)	8275	
AÑO	2000	
POTENCIA MAX (Kw/cv a rev/min)	368/500@5600	386/525
PAR MAX (N/m a rev/min)	680@4600	714

En ocasiones no es posible colocar un catalizador estandar, ya fabricado, debido a las extrañas formas que puede adoptar el original y es mejor optar por sustituir el monolito original por otro deportivo IRESAing.

A continuación les mostramos algunos ejemplos de catalizadores deportivos instalados, con datos de sus respectivos aumentos de potencia y par motor.

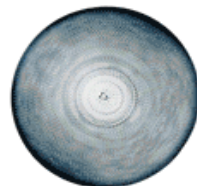


# IRESA ING

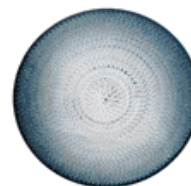
Producción de Catalizadores Metálicos de Altas Prestaciones

Cuando se desea **incrementar la potencia del motor**, instalar un catalizador deportivo es una buena idea, puesto que se mejora con ello el flujo de gases en el tiempo de escape, **disminuyendo así la contrapresión de descarga**. Con un catalizador convencional de 400 cpsi (celdillas por pulgada cuadrada), que son las tradicionalmente usadas en los catalizadores cerámicos, el flujo de gases es muy restrictivo y el escape resulta demasiado obstruido. La solución no es vaciar o suprimir el catalizador, ya que entonces el colector se vacía demasiado deprisa y puede ocurrir que en motores de tipo deportivo con amplio cruce de válvulas exista una pérdida de carga de mezcla fresca que disminuya la potencia. Por otra parte, eliminar el catalizador está prohibido por las leyes, debido a la alta contaminación que se produce. A veces, incluso, el sonido del escape se ve afectado negativamente y en vez de sonar el motor a coche "deportivo" suena a "cacharros".

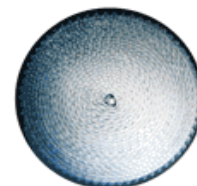
**BRAIN**



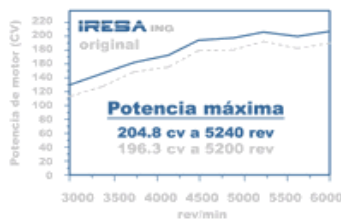
original IRESA ING  
400 cpsi



deportivo IRESA ING  
200 cpsi



competición IRESA ING  
100 cpsi

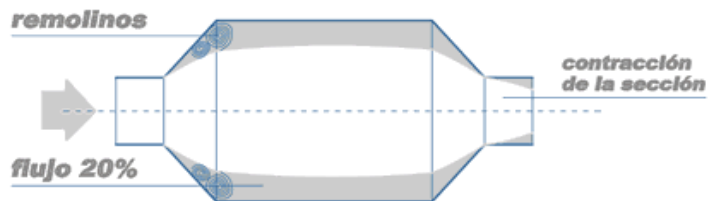


IRESA Ingeniería le ofrece catalizadores deportivos metálicos de alto flujo, con tecnología **BRAIN**, estudiados y homologados para los coches deportivos o para quien desee aumentar las prestaciones de su vehículo sin aumentar la contaminación. Todos los modelos están homologados Euro 3 y garantizados por dos años.

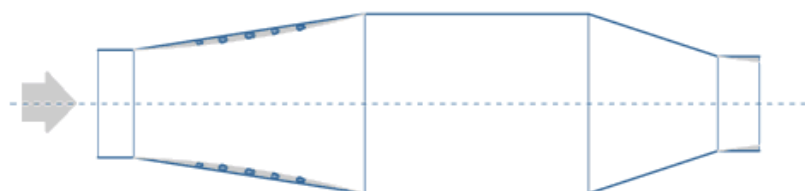
### Aumento de potencia del 8% y de par motor del 20%

Sustituyendo el catalizador original por un catalizador deportivo, el aumento de potencia se obtiene en todos los regímenes de giro del motor. El aumento de par depende mucho del tipo de motor. Así, se obtienen incrementos notables en los motores sobrealimentados o multiválvulas ya en regímenes bajos. En los motores atmosféricos el incremento existe a más altas vueltas del motor.

Para obtener un satisfactorio **aumento de potencia** con un catalizador deportivo, no es suficiente con sustituir el monolito cerámico por otro metálico de 100 o 200 cpsi; es necesario elegir el justo volumen de la masa catalítica y, sobre todo, perfilar las embocaduras de alimentación y escape, reduciendo lo más posible las pérdidas de carga del gas. Tras haber estudiado la mecánica de fluidos del catalizador, **hemos reducido al máximo la existencia de turbulencias** que originen pérdidas. Además, cuando los perfiles de los conos de enlace no son correctos, puede originarse una elevación de las temperaturas, llegando a fundirse los monolitos (especialmente los cerámicos). La comparación gráfica de ambas geometrías puede verse en la figura de la derecha.



**catalizador convencional**



**catalizador deportivo IRESA**



## Catalizadores deportivos

REFERENCIA	FORMA	CILINDRADA		MONOLITOS	CPSI	PRECIO
B6S-90	REDONDO	1600 > 1800		114x 90 Sport	200	330 €
B6S-120	REDONDO	2000 > 2200		114x120 Sport	200	378 €
B6S-150	REDONDO	2200 > 2500		114x150 Sport	200	380 €

REFERENCIA	FORMA	CILINDRADA		MONOLITOS	CPSI	PRECIO
B7SV-90	OVAL	... > 1600		130x95x 95 Sport	200	330 €
B7SV-120	OVAL	1800 > 2200		130x95x120 Sport	200	375 €
B10SV-240 (B2EV-240)	OVAL	3000 > 5000	Doble	2 = 240x100	200	608 €

## Catalizadores deportivos. Euro 3 y 4

REFERENCIA	FORMA	CILINDRADA		MONOLITOS	CPSI	PRECIO
BH6S-90	REDONDO	1600 > 1800		114x 90 HPGM Sport	200	360 €
BH6S-120	REDONDO	2000 > 2200		114x 120 HPGM Sport	200	395 €

REFERENCIA	FORMA	CILINDRADA		MONOLITOS	CPSI	PRECIO
BH7SV-90	OVAL	... > 1600		130x95x 90 HPGM	200	375 €
B7SV-120	OVAL	1800 > 2200		130x95x120 HPGM	200	398 €

## Catalizadores de competición

REFERENCIA	FORMA	CILINDRADA	HOM.	MONOLITOS	CPSI	PRECIO
BR 1052 x	REDONDO	1300 > 1600	FIA	108x150 Racing	100	497 €
BR 1054 x	REDONDO	1600 > 2000	FIA	108x150 Racing	100	497 €
BR 1056 x	REDONDO	2000 > 2500	FIA	108x180 Racing	100	497 €
BR 1174 x	REDONDO	2000 > 2500	FIA	114x120 Racing	100	497 €

Copyright © 2009 www.IRESAing.com | Reservados todos los derechos.

[Queda prohibida la reproducción, distribución, comunicación pública y utilización, total o parcial, de los contenidos de esta web, en cualquier forma o modalidad, incluido este documento pdf, sin previa, expresa y escrita autorización.]