

INSTRUCTIONS D'INSTALLAITON NE-S1, Sjm-S D; Sjm-S


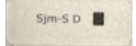
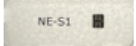

Titre : Instructions d'installation & Test_Fuel Catalyst_FR_2025_V001
Classification : Confidentiel
Date: 1.8.2025
Auteur: CatalystTechPerformance (CTP)

Table des matières

INSTRUCTIONS D'INSTALLATION POUR NE-S1, Sjm-S D; Sjm-S	3
1. VUE D'ENSEMBLE:	3
2. Installation générale	4
Détails de l'installation produit Sjm-S D	4
Détails de l'installation produit Sjm-S	4
Installationsdetail Produkt NE-S1	4
3. DÉTAIL D'INSTALLATION : SPÉCIFIQUE À L'EMPLACEMENT D'INSTALLATION	5
Installation sur le câble négatif de la batterie	5
Installation sur le câble positif de la batterie	5
Installation sur le réservoir de carburant	6
4. CONDITIONS GÉNÉRALES	6
5. NOTES IMPORTANTES POUR DES RÉSULTATS DE TEST PRÉCIS	7
Méthode 1 : Utilisation des données OBFCM (pour les véhicules européens récents)	7
Méthode 2 : Mesure à la station-service (pour tous les autres véhicules)	7
6. INFORMATIONS IMPORTANTES	9
7. Protocole de mesure de la consommation	11

INSTRUCTIONS D'INSTALLATION POUR NE-S1, Sjm-S D; Sjm-S

1. VUE D'ENSEMBLE:

Fuel Catalyst			Placement																	
			Fuel Type					Field of effect					Tank		Batterie-Kabel		USB	...		
			Benzin / Gasoline	Diesel	Gas	Wasserstoff / Hydrogen	Kerosin / Kerosene	...	Fuel	Oil	Mechanic	...	Kunststoff / Plastic	Metall / Iron	Aluminium	Minus Kabel	Plus Kabel	USB	...	
2024	R7		X								X	-	-		X	X	-	X		
2025	Sjm-S D		-	X	-	-	-				X	-	-		-	-	-	-	X	-
	Sjm-S		X	-	-	-	-				X	-	-		-	-	-	-	X	-
	NE-S1		X	X	(x)	(x)	(x)				X	-	-		X	X	X	X	-	-
...	USB-Stick		X	X	(x)	(x)	(x)				X	-	-		-	-	-	-	-	X

Video Installation Guide	Legend/Explication:	
	-	not applicable
	x	probably applicable
	(x)	probably applicable, not tested
	X	application confirmed & tested

L'installation ne requiert aucune connaissance particulière et peut être effectuée par n'importe qui !

- **Activation complète :**

Nos puces atteignent leur pleine efficacité dans les 7 jours suivant leur installation.

Une conduite active d'au moins 2 heures par jour après l'installation est nécessaire pour activer les puces. Veuillez patienter.

Si vous ne constatez aucun résultat après 7 jours de conduite, contactez-nous ou votre concessionnaire pour obtenir de l'aide.

- **Fonctionnement automatique :**

Après l'installation, les puces commencent à fonctionner automatiquement. Aucun appairage supplémentaire n'est requis.

- **Réutilisable :**

Les puces peuvent être transférées vers un autre véhicule. Veuillez les retirer avec précaution pour éviter tout dommage.

Trois choses peuvent affecter le fonctionnement de nos puces :

- **Destruction mécanique - Couper en morceaux.**
- **Exposition à un rayonnement électromagnétique extrême.**
Nous avons eu des cas où nos plaquettes Catalyst ne fonctionnaient plus. Cela s'est produit en lien avec les scanners d'aéroport, mais aussi dans des laboratoires, car elles y ont été exposées à des rayonnements électromagnétiques extrêmes.
Nous n'avons pas encore effectué de mesures de niveau pour déclarer précisément l'étendue dangereuse du rayonnement.
En règle générale : là où c'est sûr pour le corps humain, c'est aussi sûr pour nos plaquettes Catalyst.
- **Électronique embarquée.**
Les véhicules sont équipés de capteurs et de programmes de traitement de qualité variable, produisant des résultats variables.

2. Installation générale

Détails de l'installation produit Sjm-S D

Champ d'application : **Moteurs diesel uniquement**

Installation **Câble positif de la batterie** (câble rouge, généralement plus épais)

Pour plus de détails, veuillez-vous référer au sous-chapitre correspondant dans "Installation en détail".

Détails de l'installation produit Sjm-S

Champ d'application : **Moteurs essence uniquement**

Installation **Câble positif de la batterie** (câble rouge, généralement plus épais)

Pour plus de détails, veuillez-vous référer au sous-chapitre correspondant dans "Installation en détail".

Installationsdetail Produkt NE-S1

Champ d'application : **Moteurs essence et diesel**

Installation **Câble négatif de la batterie** (surtout noir) **et réservoir carburant**

Pour plus de détails, veuillez-vous référer au sous-chapitre correspondant dans "Installation en détail".

Attention: Pour **réservoirs en aluminium**, connectez d'abord le SE-S1 au câble de la batterie.

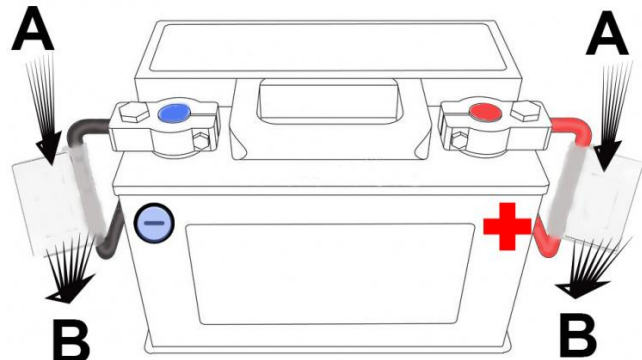
Conduisez pendant 7 jours, puis vérifié la réduction de consommation carburant.

Vous pouvez ensuite fixer la puce sur le réservoir en aluminium et observer si la consommation de carburant continue d'augmenter (dans ce cas, retirez la puce du réservoir) ou diminue.

3. DÉTAIL D'INSTALLATION : SPÉCIFIQUE À L'EMPLACEMENT D'INSTALLATION

Nous avons différents types de puces qui doivent être installées à des endroits variés, mais qui ont finalement le même effet.

Voici une représentation schématique de la manière dont notre dispositif transmet les informations via le câble de la batterie jusqu'au carburant.

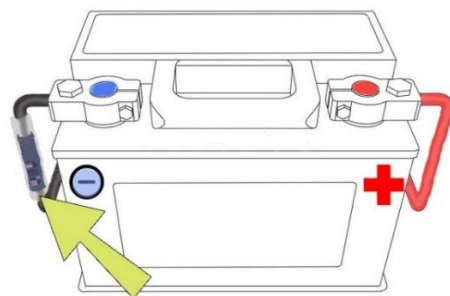


Installation sur le câble négatif de la batterie

Cas d'utilisation : **NE-S1 pour moteurs essence et diesel et Sjm-S pour moteurs essence**

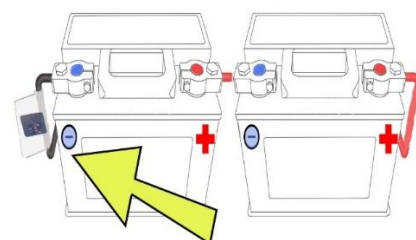
1. Retirez le film protecteur de l'arrière de la puce.
2. Positionnez la puce de manière que **les lettres** soient orientées vers le câble. L'orientation du reste de la puce et la distance par rapport à la connexion peuvent être choisies librement.
3. Enroulez ou fixez la puce autour du câble négatif de la batterie (souvent noir), qui est directement connecté à la borne négative de la batterie. Veuillez référer à l'illustration.
4. Enroulez/collez du ruban isolant (pas en aluminium) dessus pour une protection supplémentaire.

N'enlevez pas l'isolant des câbles !



La puce peut être pliée !

Si votre véhicule est équipé de deux batteries, vous devez installer les plaquettes Catalyst sur les câbles qui mènent au véhicule, et non sur ceux qui connectent directement les deux batteries entre elles.



Installation sur le câble positif de la batterie

Cas d'utilisation : **Sjm-S D pour moteurs diesel**

L'installation est similaire à celle décrite précédemment. La seule différence est que la puce doit être fixée au **câble positif** (souvent rouge et plus épais), qui provient de la borne positive de la batterie.

Installation sur le réservoir de carburant

Cas d'utilisation : **NE-S1 pour moteurs essence et diesel**

La puce catalytique NE-S1 peut être installée sur des réservoirs de tous matériaux.

Positionnez la puce de manière que **les lettres** soient **orientées vers le réservoir**.

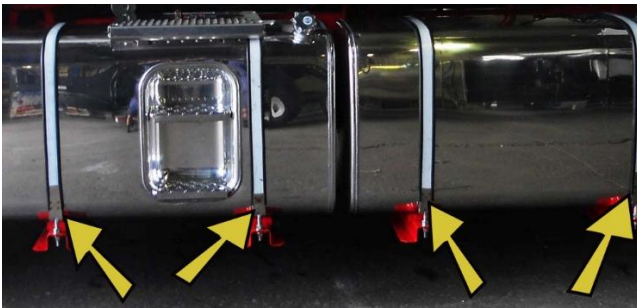
Veillez informer votre fournisseur si vous possédez des réservoirs en aluminium.

Voitures : 1 plaquette Catalyst

Fixez le NE-S1 à l'extérieur du réservoir de carburant à n'importe quel point **près du fond du réservoir** à l'aide d'un adhésif ou d'un ruban adhésif afin que les appareils puissent continuer à se charger même lorsque le niveau de carburant dans le réservoir est bas.

Camions : 2 plaquettes Catalyst (pour réservoirs de plus de 90 cm).

Fixez les plaques du catalyseur sous le ruban adhésif qui fixe les réservoirs de carburant et fixez-les avec du ruban isolant. Placez les plaques entre le ruban adhésif et le réservoir de carburant.



Pour ce faire, desserrez les sangles, fixez la plaque catalytique en dessous sur le réservoir, puis appliquez une ou deux couches de ruban adhésif (pour une protection supplémentaire) et resserrez les sangles.

Si le camion possède plusieurs réservoirs de carburant, des plaques catalytiques distinctes doivent être installées sur chaque réservoir. Idéalement, elles devraient être placées au centre du réservoir (la portée de la plaque catalytique est de 0,5 m). Pour les réservoirs de plus grande taille, où la distance entre le point d'installation de la plaque catalytique et le bord du réservoir est supérieure à 0,5 m, l'utilisation de plusieurs plaques catalytiques peut être envisagée.

4. CONDITIONS GÉNÉRALES

- **Protection et flexibilité :**

Les puces peuvent être recouvertes de plastique ou de métal (sauf aluminium) pour les protéger des dommages extérieurs. Flexibles, elles peuvent être installées dans n'importe quelle position (verticale, horizontale, etc.).

- **Exposition aux produits chimiques :**

Comme tous les plastiques, les puces peuvent se dégrader en cas d'exposition prolongée à de grandes quantités d'essence, d'huile ou de solvants. Ne pas immerger les puces dans ces liquides.

- **Réutilisabilité :**
Les puces de catalyseur peuvent être transférées sur un autre véhicule. Pour préserver leur fonctionnalité, veillez à ne pas les endommager lors du retrait.
- **Durée de vie et entretien :**
La durée de vie garantie est de 10 ans. Sauf destruction par les intempéries ou une mauvaise manipulation, leur durée de vie est illimitée. Les puces ne nécessitent aucun entretien et résistent à la contamination normale.
- **Conditions environnementales :**
Les puces fonctionnent à une température comprise entre -65 °C et +110 °C et sont résistantes aux éclaboussures et à l'eau.
- **Informations importantes :**
Éviter les dommages mécaniques et la casse.
- **Installation et fonctionnement :**
Aucune étape de connexion supplémentaire n'est requise ; La mise en service s'effectue automatiquement après l'installation et le système atteint sa pleine efficacité en 7 jours. L'effet global sur le carburant dépend également de la distance entre le réservoir et le point d'installation, ainsi que de la quantité de carburant à modifier.

5. NOTES IMPORTANTES POUR DES RÉSULTATS DE TEST PRÉCIS

Souhaitez-vous découvrir comment nos dispositifs d'économie de carburant peuvent aider votre voiture ou votre camion ?

Nous vous recommandons deux essais routiers d'au moins 100 km environ : un premier sans catalyseur et un second avec, dans des conditions aussi similaires que possible.

Méthode 1 : Utilisation des données OBFCM (pour les véhicules européens récents)

Si votre véhicule est destiné au marché européen à partir de 2021, vous pouvez utiliser les données OBFCM (surveillance embarquée de la consommation de carburant).

Procurez-vous un scanner OBD2 compatible OBFCM : vous avez besoin d'un petit appareil qui se branche sur la prise OBD2 de votre véhicule. Nous recommandons le MUCAR BT200 PRO (environ 40-50 €). Tout autre scanner OBD2 doté de la fonctionnalité OBFCM fera également l'affaire. Effectuez les deux essais routiers en suivant nos instructions et lisez les résultats de consommation de carburant avec le scanner OBD2.

Méthode 2 : Mesure à la station-service (pour tous les autres véhicules)

Pour tous les autres véhicules, mesurez la consommation de carburant directement à la station-service. Veuillez noter les points suivants :

Ravitaillement et quantité de carburant

- **Définition "remplir jusqu'au col" :**

Remplissez toujours le réservoir jusqu'à ce que le carburant soit visible au niveau du goulot de remplissage. Le clic du pistolet de ravitaillement n'est pas une mesure fiable, car le niveau de remplissage peut varier.

- **Vérifier l'étanchéité du réservoir :**

Sur certains véhicules, un remplissage complet jusqu'au col n'est pas possible en raison de fuites. Vérifiez si du carburant s'échappe ; de tels véhicules ne sont pas adaptés à des tests précis.

- **Éviter les poches d'air :**

Des poches d'air peuvent subsister dans le réservoir, surtout dans les voitures de tourisme. Remplissez le réservoir jusqu'au col, puis attendez cinq minutes que le niveau se stabilise. Si le carburant baisse, continuez à remplir jusqu'à ce qu'il n'y ait plus d'air qui s'échappe. Cela peut prendre jusqu'à 15 minutes. Sur certains véhicules, un bouton de purge sur le goulot de remplissage peut accélérer le processus.

- **Moteur éteint lors du ravitaillement :**

Faites toujours le plein de carburant avec le moteur éteint. Sinon, le moteur en marche fausserait le niveau de remplissage et un remplissage précis serait impossible.

- **Préparation pour le deuxième test :**

Avant le deuxième test, remplissez complètement le réservoir 12 heures à l'avance. Juste avant le test proprement dit, faites un nouveau plein jusqu'au col pour assurer une activation maximale du carburant par notre dispositif.

Conditions de conduite et environnement

- **Conduite constante :**

Pendant les tests, conduisez à une vitesse constante, sans freinages brusques ni dépassements. Sur les routes très fréquentées où cela est difficile, le test doit être programmé pendant une période de faible trafic.

- **Utiliser le régulateur de vitesse :**

Si votre véhicule est équipé d'un régulateur de vitesse, utilisez-le pour une conduite régulière pendant le test.

- **Conditions identiques :**

Effectuez les deux tests dans des conditions aussi similaires que possible :

- **Température du moteur :** Chauffez le moteur de manière égale avant les deux tests.

- **Température extérieure** : Essayez d'effectuer les tests à des températures similaires. Utilisez si nécessaire les différences de température entre le jour et la nuit.
- **Météo** : Effectuez les deux tests par temps sec, car les routes mouillées peuvent influencer la consommation. Les tests sous la pluie sont difficiles en raison des conditions variables.
- **Pneus** : Assurez un gonflage constant des pneus et utilisez les mêmes pneus pour les deux tests, car ils influencent la consommation de carburant.

Carburant et station-service

- **Source d'approvisionnement unique** :
Pour les deux tests, utilisez la même pompe et la même station-service. Même en cas de possibles écarts de précision de mesure de la pompe, cela n'affectera pas l'économie en pourcentage.
- **Carburant homogène** :
Utilisez si possible du carburant provenant du même réseau de stations-service, car différents fournisseurs proposent des qualités de carburant variées qui peuvent influencer la consommation.

Vérification des résultats

- Si vous ne constatez aucune économie malgré tous ces points, vérifiez votre consommation moyenne de carburant en conduite normale. Si vous ne constatez toujours aucune économie, contactez votre concessionnaire pour faire remplacer les puces.

6. INFORMATIONS IMPORTANTES

Nos appareils ne modifient pas les propriétés du carburant immédiatement, mais progressivement sur plusieurs heures. Pour une efficacité et des économies maximales, nous recommandons donc de faire le plein lorsqu'il reste environ 25 % de carburant, plutôt que d'attendre que le réservoir soit vide. L'ancien carburant se mélange au nouveau, et ce dernier est structuré et activé plus rapidement.

Pourquoi mesurer d'abord la consommation sans notre appareil ?

Notre appareil génère une micro-émission qui se transmet non seulement au carburant, mais aussi aux composants du véhicule. Ces composants deviennent eux-mêmes une source de rayonnement. Une fois l'appareil retiré du véhicule, ces composants continuent de rayonner et d'affecter le carburant pendant environ un mois. Par conséquent, si vous souhaitez vérifier l'efficacité de notre appareil, mesurez d'abord la consommation de carburant sans

catalyseur, puis avec, à au moins un mois d'intervalle. Si vous faites l'inverse, les composants du véhicule continueront d'affecter le carburant et vous obtiendrez un résultat inexact. Par conséquent, effectuez **TOUJOURS la mesure d'abord sans catalyseur, puis avec.**

7. Protocole de mesure de la consommation

Fahrzeug Identifikation:

Fahrzeug Marke & Modell & JG VW Passat Variant GTE 1.4 TSI PHEV 156PS/115kW, 2023
 Motorkennzeichen WVWZZZ3CZPE022211
 Kraftstoff Benzin / Hybrid
 Kennzeichen AG 301144
 Fahrgestellnummer WVWZZZ3CZPE022211

Musterdaten:

Echte Daten vom Testfahrzeug:

/

/

/

/

/

/

Tracking Referenzfahrten:

	Datum	KM-Stand	Aktivität	Betankung (Liter)	Fahrstrecke (KM)	Bemerkungen
Referenz Werte ohne Catalyst	-----	-----	Tanken	-----	-----	Volltankung bis zum Hals befüllen.
	-----	-----	Tanken	-----	-----	Start Testfahrt, Tank bis zum Hals befüllt.
	-----	-----	Fahren & Tanken	-----	-----	
	-----	-----	Fahren & Tanken	-----	-----	
	-----	-----	Fahren & Tanken	-----	-----	
	-----	-----	Fahren & Tanken	-----	-----	Ende Testfahrt
	-----	-----	Tanken	-----	-----	Volltankung (bis zum Hals befüllen)
			Total Verbrauch	-----	-----	
			Total Fahrstrecke	-----	-----	
Total ohne Catalyst			Berechnung (Verbrauch/100KM)	-----	-----	
<hr/>						
Fahrzeugvorbereitung für Test mit Catalyst	-----	-----	Einbau des Catalysten	-----	-----	Beginn der 7-Tage-Aktivierungsphase.
	-----	-----	Wartezeit 7 Tag	-----	-----	
	-----	-----	Testbetankung	-----	-----	Volltankung, bis zum Hals befüllen.
	-----	-----	Testbetankung	-----	-----	Tank 12 Stunden vor Testfahrt befüllen (Aktivierung maximieren)
Referenz Werte mit Catalyst	-----	-----	Fahren & Tanken	-----	-----	Start Testfahrt, Tank bis zum Hals befüllt.
	-----	-----	Fahren & Tanken	-----	-----	
	-----	-----	Fahren & Tanken	-----	-----	
	-----	-----	Fahren & Tanken	-----	-----	
	-----	-----	Fahren & Tanken	-----	-----	Ende Testfahrt
	-----	-----	Tanken	-----	-----	Volltankung (bis zum Hals befüllen)
				Total Verbrauch	-----	-----
			Total Fahrstrecke	-----	-----	
Total mit Catalyst			Berechnung (Verbrauch/100KM)	-----	-----	

Ohne genaue Protokollierung kann der Vorgang nicht nachgeprüft und folglich nicht auf Einsparungen reagiert werden ! Danke fürs Verständnis.