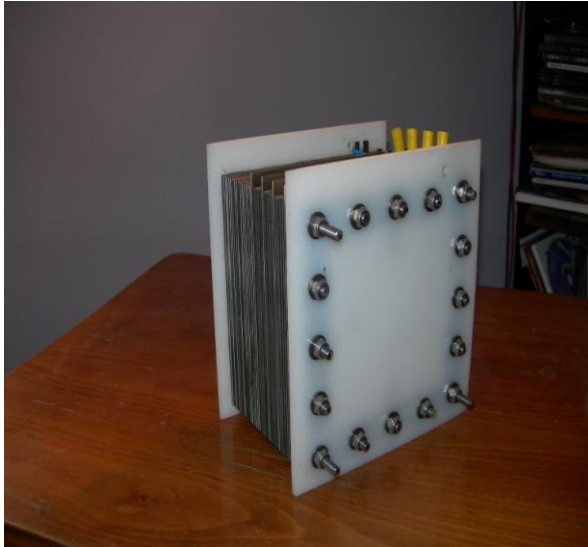


Economisez du carburant et être propre

Pour l'environnement en 2011

Générateur d'hydrogène s'adapte sur tout type de moteur essence-diesel-GPL.

Générateur Créé par SUDHHO



www.sudhho.com

DRY-CELL PL21

DRY-CELL PL36

L'électrolyte pour la DRY-CELL est une préparation à base de carbonate de potassium prêt à l'emploi en vente sur le site, conditionné en bidon de 5 litres. www.sudtronic.com

[Fonctionnement du Générateur HHO Type Dry Cell](#)

[Comment Ca Marche ?](#), [Conseils Technique Truc Astuces](#)

Les générateurs HHO à plaques, dont font partie les Dry Cells, sont actuellement les plus efficaces sur le marché des générateurs de gaz hho. Leur développement est évidemment lié au fait que la "HHO Mania" nous vient tout droit des Etats Unis.

Aux US les moteurs sont très "gros", ils ont donc besoin de générateurs qui produisent beaucoup de gaz, voilà pourquoi ce type de générateur est si populaire là bas.

La particularité de la Dry Cell est donc d'avoir des électrodes, le plus souvent en forme de plaques, qui, contrairement à la plupart des autres générateurs, ne baignent pas dans l'eau. On trouve d'ailleurs des [générateurs HHO à plaques qui ne sont pas des dry cells](#) et dont les plaques baignent dans l'eau

Le réservoir d'eau est placé plus haut que la Dry Cell et l'eau descend donc vers les électrodes par pesanteur. Lorsque la Dry Cell est alimentée en électricité, il y a production de gaz, qui remonte naturellement en entraînant avec lui l'eau pour ramener le tout dans le réservoir.

Le gaz s'échappe alors par une sortie située au dessus du niveau de l'eau du réservoir, pour aller finir dans le système d'admission d'air de votre moteur.

Le tour est joué ! Vous économisez du carburant, et vous polluez moins !

A noter :

Démonter une Dry Cell n'est pas rapide et pas recommandé pour des raisons d'étanchéité. L'électrolyte utilisé n'est pas le classique bicarbonate de soude qui provoque trop d'oxydation et nécessiterait un nettoyage trop fréquent des plaques.

Si vous optez pour une Dry Cell vous devrez donc utiliser l'électrolyte recommandé par le vendeur, soit en commandant régulièrement l'électrolyte en question, soit en trouvant cet électrolyte dans le commerce et en faisant votre propre mélange. Comme chez le docteur bien sûr, en respectant la dose prescrite ! Sous peine de détérioration. L'électrolyte fréquemment utilisé dans les Dry Cells est l'hydroxyde de potassium.

L'hydroxyde de potassium est assez difficile à trouver dans le commerce, votre pharmacien refusera certainement de vous en vendre sans ordonnance, mais on retrouve le KOH (c'est le petit nom de l'hydroxyde de potassium) en vente libre dans certains domaines d'application, comme le jardinage et la fabrication de savons et cosmétiques, voici quelques adresses :

[Hydroxyde de Potassium KOH sur ebay.fr](http://www.generateurhho.com/electrolytes-avantages-inconvénients)

D'autres électrolytes sont possibles je vous en cite quelques uns qui peuvent convenir pour un générateur hho de type dry cell, si vous voulez en savoir plus vous pouvez lire cet article sur les avantages et inconvénients de chaque électrolyte :

<http://www.generateurhho.com/electrolytes-avantages-inconvénients>

Hydroxyde de sodium (soude caustique)

Carbonate de potassium

Vinaigre Blanc

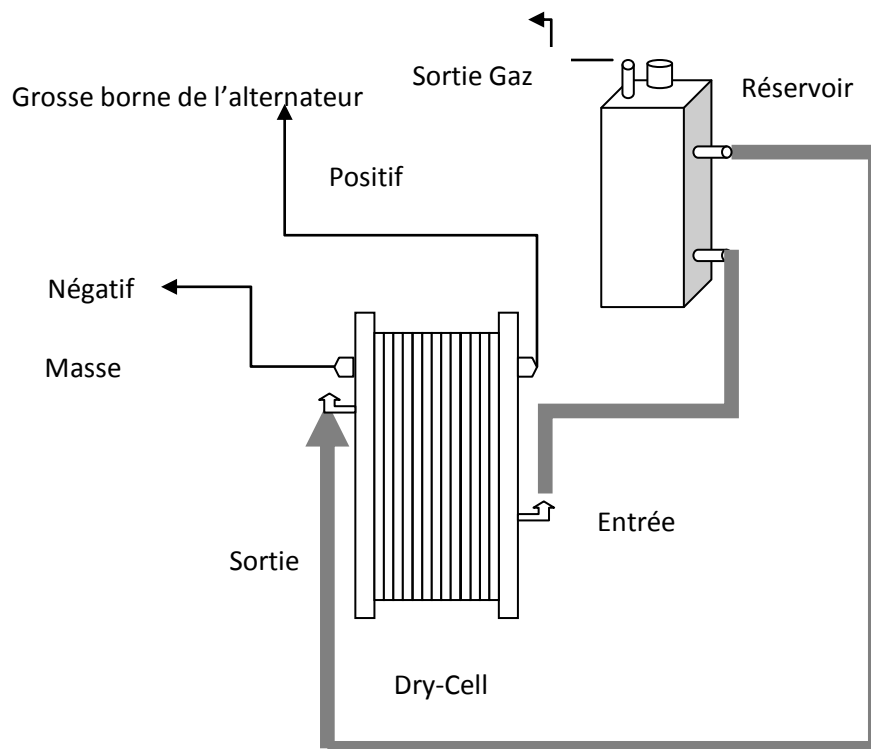
Puisqu'on est dans l'électrolyte, lorsque le niveau baisse dans le réservoir, il faut ajouter de l'eau pure, ne rajoutez de l'électrolyte que si vous constatez une baisse d'ampérage. L'électrolyte reste en effet présent dans le réservoir, il ne s'évapore pas comme l'eau ! Toutefois des altérations dues à l'électrolyse interviennent plus ou moins rapidement suivant l'électrolyte utilisé et les conditions d'utilisation.

Vous devrez donc nettoyer votre cellule en la vidant et en la rinçant, une fois par an et/ou à chaque fois que vous constatez une baisse importante de l'ampérage . Portez ensuite le liquide de vidange à la décharge. Vous n'avez plus qu'à refaire un mélange électrolyte/eau distillé tout neuf, et vroom !

Les principaux avantages des [générateurs HHO](#) Dry Cells sont qu'elles ne prennent pas de place, produisent beaucoup de gaz, nécessitent moins d'entretien, le réservoir est facile à remplir, sont généralement de conception robuste.

Voilà pour les Dry Cells, à vous de voir si votre moteur en a besoin et si votre porte monnaie est suffisamment garni.

Installation sur le véhicule



Le Positif Doit être impérativement branché à un fusible de 15 Amps sur la grosse borne de votre alternateur prévoir un interrupteur au tableau de bord pour la mise en marche et l'arrêt du générateur HHO.

Caractéristique : Dry-Cell PL36

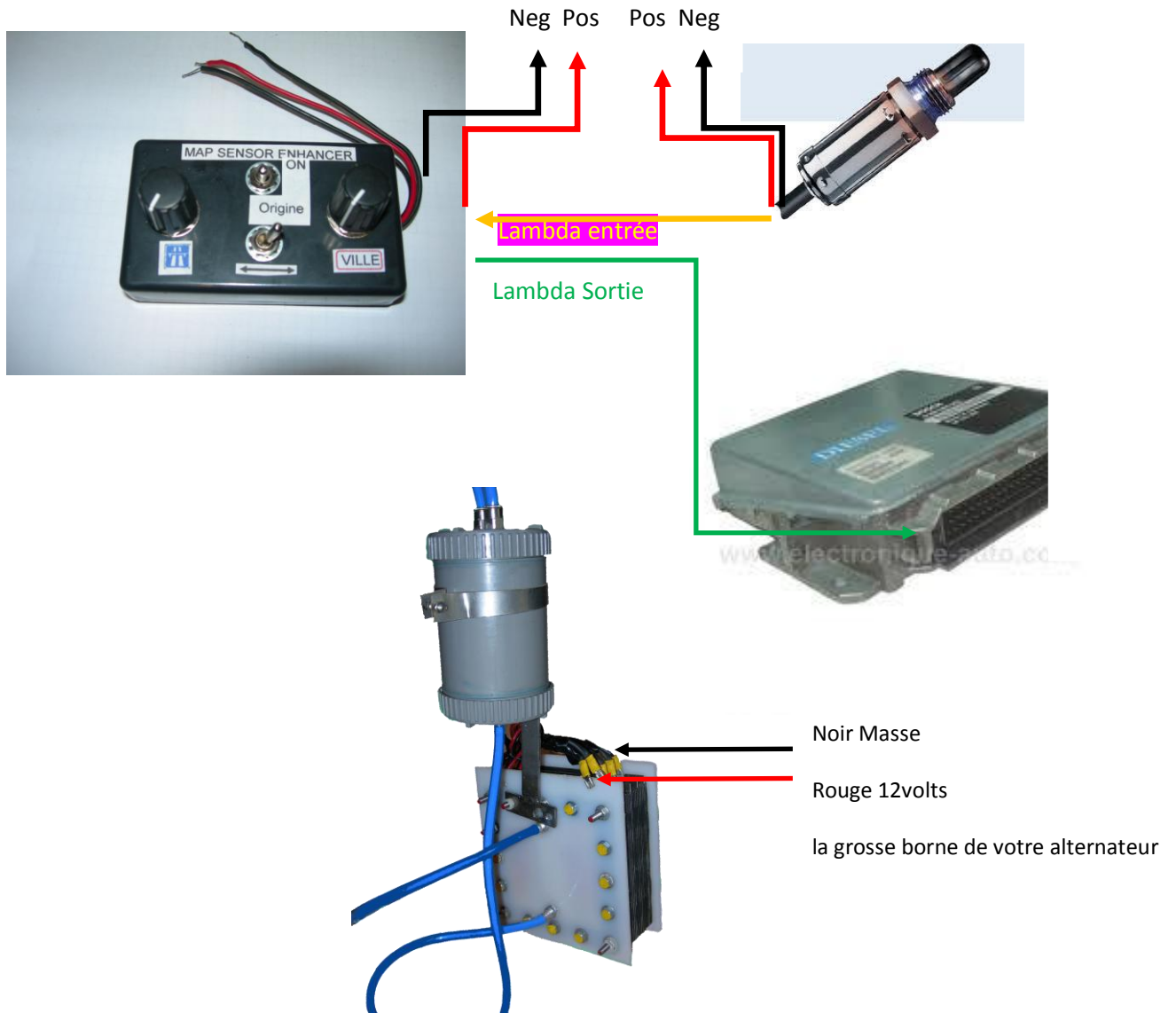
Volts : 12v

Amps : 10A

Watts : 150w

Installation d'un modulateur de tension pour un système avec injection électronique (optionnel)

Accouplé à un générateur d'hydrogène ce dispositif permet d'obtenir des économies de plus de 50% pouvant aller jusqu'à 60% s'il est bien manipulé. Ce dispositif s'installe sur le tableau de bord et permet de contrôler manuellement les injecteurs ce qui permet d'optimiser la combustion de H₂/O₂ dans le moteur.



Améliorer la combustion de son moteur grâce à un système externe d'électrolyse. Connecté à la batterie, il produit de l'hydrogène à la demande du moteur. Cet hydrogène est alors envoyé dans le circuit d'admission d'air à l'aide d'une simple durite.

Aucune modification du moteur n'est nécessaire, et ce procédé permet d'économiser environ minimum 30% de sa consommation de carburant, tout en rejetant moins de Co₂ dans l'atmosphère. Rouler propre tout en payant moins, c'est possible.

Ce système est entièrement compatible avec tous les carburants : Diesel, Essence, GPL, Bioéthanol, etc...

Les véhicules équipés de système à injection électronique devront s'équiper d'un modulateur de fréquence (ou EFIE) afin que la sonde Lambda ne soit pas perturbée d'une arrivée massive

d'air. Elle injecterait alors d'avantage de carburant dans le circuit, ce qui équivaldrait économiquement à ne rien faire.

Plusieurs modèles sont disponibles sur la toile, pour ma part je n'en retiendrais que quelques uns.

Il faudra absolument éviter les modèles du type « bocaux », beaucoup plus économiques mais artisanaux, instables, dépassés et même parfois dangereux. Ils ont l'avantage de pouvoir être fabriqués soi-même mais à un rendement misérable en comparaison des autres systèmes à cellules sèches.

Ces systèmes de cellules sèches que vous trouverez en général sous l'appellation de Dry Cell Kit sont composés d'un réservoir d'électrolyte, d'un boîtier contenant des plaques d'acier inoxydable, diverses durites, des fixations et un relais. Ils chauffent beaucoup moins que les « bocaux » et sont bien plus stables. Il vous en coûtera 1L d'hydroxyde de potassium pour 1000 km approximativement. L'hydroxyde de potassium est en général l'électrolyte le plus employé.

Si vous voulez parfaire votre système et faire pâlir de jalousie tous vos voisins écolos vous pouvez vous munir d'un modulateur de tension (ou PWM). Ce module vous évitera de surcharger l'alternateur en interrompant automatiquement la production d'hydrogène à l'arrêt, et produira en fonction du régime moteur. Du coup vous consommerez encore moins de carburant, car qui dit sollicitation de l'alternateur dit consommation supplémentaire (les adeptes de tuning aux grosses sonos s'étonnent souvent de consommer plus d'essence, je viens de leur apporter un élément de réponse). Ce qui veut dire qu'on économisera non plus 30% sur son plein, mais d'avantage !

Admirez la bête !.

Les avantages :

Moins de rejets polluants ! On estime selon les mesures que seul 30% de votre plein est consommé par votre moteur. Le reste est rejeté dans la nature et en résulte l'encrassement des cylindres de votre belle auto toute neuve. Grâce à ce système vous augmenterez la capacité de votre bien le plus précieux à moins gaspiller. C'est comme si votre enfant chéri ne mangeait que 30% de son assiette et que vous jetiez 70% de ce qu'il y a dans votre frigo ! Vous chercheriez un moyen pour arranger ça, non ?

La longévité accrue de votre moteur ! En nettoyant l'intérieur de votre moteur, vous lui permettrez aussi de respirer mieux, d'augmenter ses compétences et de s'user moins rapidement. Les compressions seront augmentées de manière significatives, puisque l'hydrogène est très volatile.

Pas besoin de changer de véhicule pour rouler vert et faire des économies ! Faire un geste pour la planète est désormais à votre portée, dès demain vous pouvez faire 30% d'économies sur votre budget tout en respectant l'environnement.

Produire de l'hydrogène en toute sécurité ! En effet, la production de gaz est stoppée dès qu'on interrompt le moteur et elle reprend dès qu'il redémarre. C'est du flux tendu. Le peu d'hydrogène résiduel s'évacuant dans l'air. Contrairement aux systèmes lourds et coûteux du 100% hydrogène, tel que le gros Hummer du gouverneur Schwarzeneger...

Un système éprouvé ! Depuis les années 70, des mécanos du dimanche partagent leurs connaissances pour parfaire ce système. Aujourd'hui l'acquisition du kit HHO fait tâche d'huile et déjà des dizaine de milliers de foyers américains en ont fait l'acquisition. Et comme c'est Monsieur-tout-le-monde qui a conçu ce système il n'y a pas de brevet ! Si vous avez l'âme d'un industriel, vous pourrez parfaire ce système et le commercialiser dès demain.

Facile à monter ! Pas besoin d'être un professionnel de l'automobile, et si vous ne le sentez pas vous avez toujours un voisin, un cousin, qui, piqué par la curiosité vous le montera gratuitement, non?

L'hydrogène

L'hydrogène est l'élément le plus léger qui présente la structure atomique la plus simple de tous les éléments chimiques : un noyau constitué d'un unique proton, chargé positivement, autour duquel gravite un seul électron chargé négativement. Il possède trois isotopes : protium, deuterium, tritium.

Son abondance ne manque pas, il n'est jamais présent à l'état naturel mais toujours lié à de nombreux composés comme l'eau, le sucre et de nombreuses molécules organiques du monde vivant. L'hydrogène n'est pas une énergie primaire ou directement utilisable mais un vecteur énergétique, c'est-à-dire une énergie qui n'est pas directement accessible mais qui doit être extraite ou fabriquée avant d'être transportée, stockée et utilisée.

Les changements climatiques provoqués par le réchauffement global de planète appellent à utiliser des autres sources d'énergies que le pétrole qui accélère le réchauffement par les divers gaz à effet de serre dont le dioxyde de carbone principalement. L'hydrogène contrairement aux énergies fossiles ne libère pas de gaz polluants lors de sa combustion mais seulement de la chaleur et de l'eau. C'est donc une énergie complètement propre et recyclable.

L'hydrogène est une ressource d'énergie infinie et exploitable à volonté ! Elle pourrait remplacer toutes les énergies que nous connaissons comme le pétrole, le charbon, le bois, etc. La seule raison pour laquelle nous ne pouvons pas l'exploiter réside dans sa production. Avec la technologie actuelle, il est cher de produire l'hydrogène mais de nombreux procédés encore mal exploités existent et pourraient se développer très rapidement. Le pétrole pourra encore être exploité durant 40 ans, le gaz naturel pendant 60 ans et le charbon plus de 200 ans mais ce dernier est très néfaste pour l'environnement contenu des avancées technologiques insuffisantes dans le domaine.

Actuellement, l'hydrogène est tout de même très exploitable dans de nombreux domaines et permet de faire de nombreuses économies si on l'utilise intelligemment. Chauffer sa maison, son entreprise, carburant pour voiture, moto, avion, etc. Tout ce que nous utilisons avec d'autres énergies est possible avec l'hydrogène, il faut juste le savoir et comment faire.

L'hydrogène, présent sous la molécule H₂, est un gaz intéressant. Peu dense, sa combustion dégage une énergie plus grande que les autres combustibles à poids équivalent. C'est un vecteur énergétique à de nombreuses applications pouvant fournir électricité et chaleur. Le problème majeur réside dans sa technologie de production. L'eau étant son seul résidu, c'est une énergie totalement propre, renouvelable et indéfiniment exploitable.