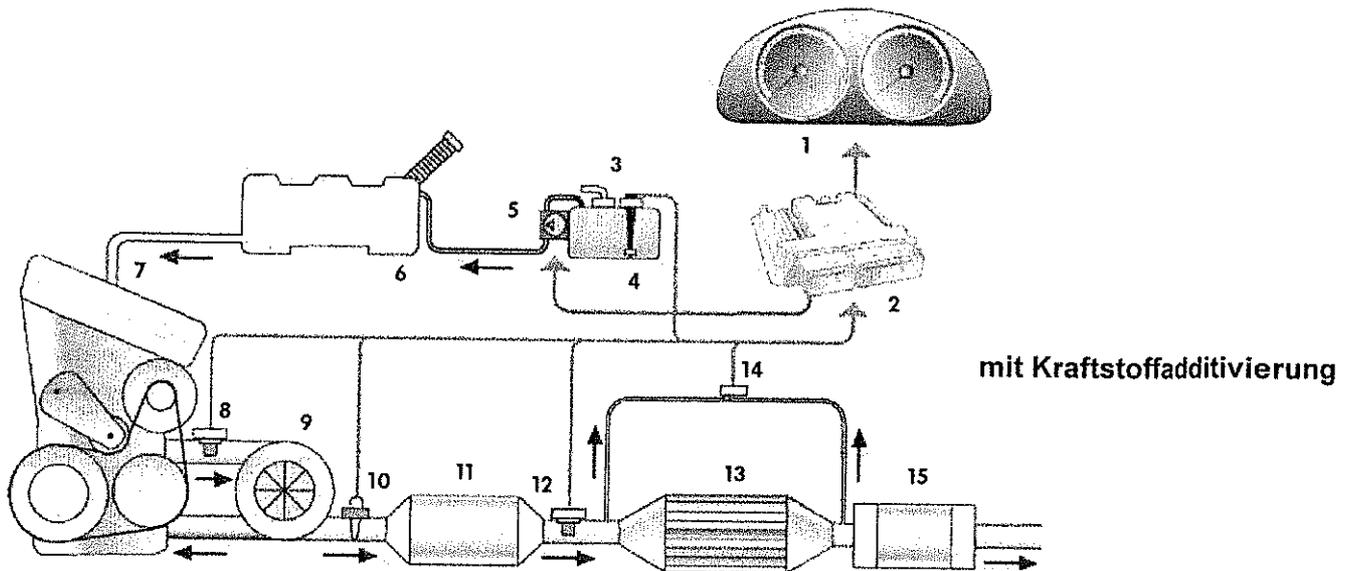


Partikelfiltersystem



- | | |
|---|---|
| 1 Steuergerät mit Anzeigeeinheit im Schalttafелеinsatz J285 | 8 Geber für Temperatur vor Turbolader G507 |
| 2 Motorsteuergerät | 9 Turbolader |
| 3 Additivtank | 10 Lambdasonde G39 |
| 4 Geber für leeres Kraftstoffadditiv G504 | 11 Oxidationskatalysator |
| 5 Pumpe für Additiv Partikelfilter V135 | 12 Geber für Temperatur vor Partikelfilter G506 |
| 6 Kraftstofftank | 13 Partikelfilter |
| 7 Dieselmotor | 14 Geber für Differenzdruck G505 |
| | 15 Schalldämpfer |

Für die Rußverbrennung werden Temperaturen von 600-650°C benötigt. Dieser Temperaturbereich wird bei Dieselmotoren nur bei Vollast erreicht.

Damit eine Regeneration auch bei anderen Betriebszuständen möglich ist wird die Rußzündtemperatur mit Hilfe des Additivs auf ca. 500°C abgesenkt.

Das Additiv setzt sich dabei ab wie „Rosinen im Rußkuchen“ und wirkt wie ein Grillanzünder.

Das Erreichen der Zündtemperatur wird von motorischen Maßnahmen unterstützt.

- Abschalten Abgasrückführung
- Drosselklappe schließen
- Erhöhung Ladedruck
- Verringern Haupteinspritzmenge und Einspritzbeginn
- Zusätzliche Einspritzung ca. 35° nach OT

Überwacht wird die Regeneration von den Temperaturebern und der Lambdasonde.

Systemgrenzen:

Kurzstreckenbetrieb: Bei extremen Kurzstreckenfahrten kann nicht regeneriert werden.

Es wird eine Warnanzeige aktiviert die den Fahrer anzeigt das regeneriert werden muß. In der Betriebsanleitung wird darauf hingewiesen das das Fahrzeug mit höherer Geschwindigkeit für eine bestimmte Zeit gefahren werden muß**.

Die Aschemenge kann im Motorsteuergerät ausgelesen werden.

Kraftstofftauglichkeit:

Ein Betrieb mit RME ist nicht zulässig weil es ranzig wird.