PIERBURG

SYSTEMKNOWLEDGE

SISTEMA DE AIRE SECUNDARIO

REDUCCIÓN DE SUSTANCIAS NOCIVAS POR COMBUSTIÓN POSTERIOR

PASSION FOR **TECHNOLOGY.**

RHEINMETALL

SISTEMAS DE AIRE SECUNDARIO – UN MÉTODO ACREDITADO

REDUCCIÓN DE SUSTANCIAS NOCIVAS POR COMBUSTIÓN POSTERIOR

Inmediatamente tras el arranque en frío de un motor de gasolina hasta la aplicación de la señal de la sonda Lambda se produce un elevada cantidad no deseada de emisiones nocivas de HC y CO. El sistema de aire secundario se encarga de que en la fase de arranque en frío estas sustancias nocivas se reduzcan claramente. Pierburg adopta como proveedor de sistemas un papel precursor mediante el desarrollo continuo en el área de los sistemas de aire secundario. Mediante la experiencia de muchos años como proveedor de recambios originales, Pierburg está en disposición de ofrecer un sistema compacto y eficiente para la reducción de las sustancias nocivas.

La insuflación de aire secundario se efectúa por una bomba de aire secundario de alto número de revoluciones.

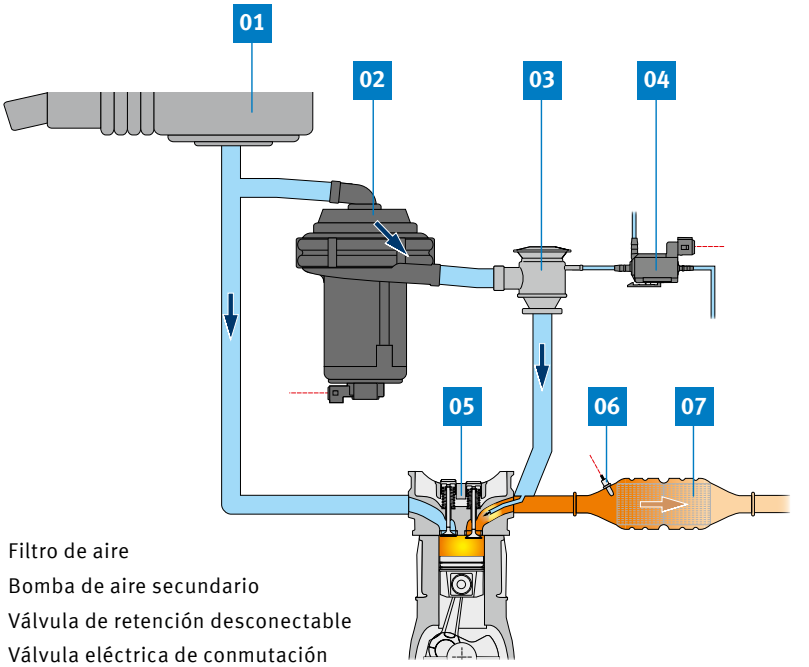
Las válvulas eléctricas de aire secundario controladas por diagnóstico de a bordo (OBD) son el futuro.

Con herramientas sencillas se pueden comprobar fácilmente componentes neumáticos.

COMPONENTES DEL SISTEMA DE AIRE SECUNDARIO PRODUCTOS CON POTENCIAL

Para el arranque en frío de un motor de gasolino es necesaria una “mezcla grasa“, es decir, una mezcla con exceso de combustible.
Debido a que el catalizador en estado de funcionamiento aún no está a temperatura de servicio, se produce entre el arranque en frío y la aplicación de la señal de la sonda Lambda una elevada cantidad de monóxido de carbono e hidrocarburos sin quemar – incluso en vehículos con motor Otto de bajas emisiones.
Mediante la insuflación de aire ambiental rico en oxígeno al colector de escape (“aire secundario“) se produce allí una oxidación posterior (“combustión posterior“) de las sustancias nocivas.

Experimentará más cosas sobre el tema en www.ms-motorservice.com



01 Filtro de aire
02 Bomba de aire secundario
03 Válvula de retención desconectable
04 Válvula eléctrica de conmutación
05 Cilindro
06 Sonda Lambda
07 Catalizador

Principio de la insuflación de aire secundario (de accionamiento neumático)

Válvulas de aire secundario
La válvula de retención desconectable se encarga de que el aire secundario sólo llegue en la fase de arranque en frío al colector de escape. Una válvula de retención integrada impide que los gases de escape, el condensado o los picos de presión en el ramal de gases de escape (p. ej. encendidos incorrectos) ocasiones daños en la bomba de aire secundario.

Válvulas electromagnéticas
Las válvulas de inversión eléctricas (EUV) actúan como conmutadores para componentes controlados por depresión. Mediante ellas pueden abrirse o cerrarse en primer lugar las válvulas neumáticas de aire secundario. La más moderna generación de válvulas de aire secundario proviene sin activación de una EUV.

Bombas de aire secundario
Las bombas de aire secundario son sopladores radiales de alto número de revoluciones. Por la forma constructiva compacta y robusta se pueden montar casi en todo el vehículo.

HEADQUARTERS:

MS Motorservice International GmbH
Wilhelm-Maybach-Straße 14–18
74196 Neuenstadt, Germany
www.ms-motorservice.com

MS Motorservice Aftermarket Iberica, S.L.
Barrio de Matiena
San Prudentzio 12
48220 Abadiano / Vizcaya, España
Teléfono: +34 94 6205-530
Telefax: +34 94 6205-476
www.ms-motorservice.es

www.rheinmetall.com
© MS Motorservice International GmbH – 50 003 957-04 –ES – 06/15 (042019)