



PI 2163
Nur für Fachpersonal!
1/2

PRODUCT INFORMATION

ADDITIVPUMPEN FÜR CITROËN / PEUGEOT

Motorservice erweitert das Produktprogramm und bringt Additivpumpen für das Kraftstoffadditiv Eolys in den Aftermarket.

Dieses spezielle Additiv wird bei Fahrzeugen der PSA-Gruppe (z. B. Peugeot oder Citroën) dem Kraftstoff im Tank zugemischt. Das Additiv verringert die Entzündungstemperatur der Rußpartikel im Dieselpartikelfilter (DPF). Dadurch kann eine Regeneration des DPF bereits im Stadtverkehr erfolgen, anstatt erst bei den Betriebsbedingungen einer Überlandfahrt. Weitere Informationen zur Funktionsweise finden Sie auf der Rückseite.

Die Additivpumpen sind robuste Bauteile. Erfahrungen zeigen, dass sie auf zwei Arten beschädigt werden:

- beim Wechseln des Additivbeutels wird der Anschlussstutzen abgebrochen.
- bei Fahrzeugen, die häufig offroad unterwegs sind, z. B. Baustellenfahrzeuge, kann die Pumpe beschädigt werden, wenn das Fahrzeug auf dem Boden aufsetzt.

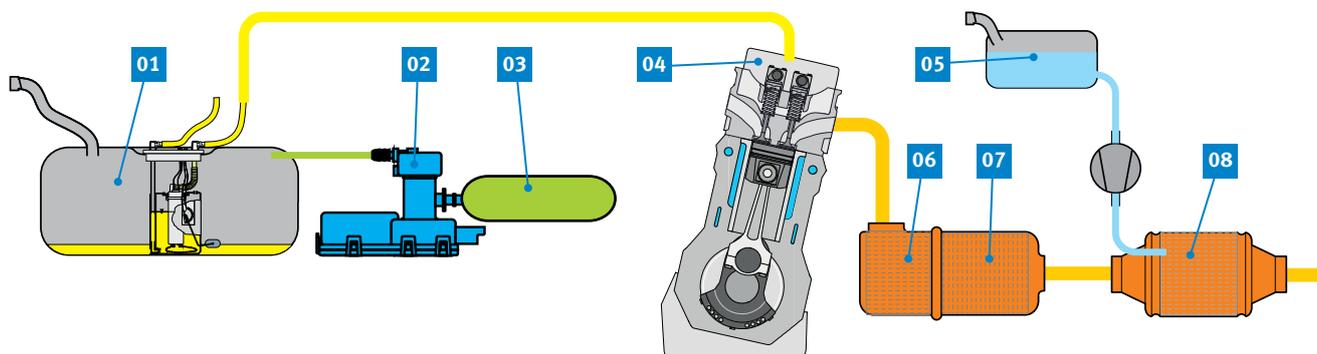


Art.-Nr.	Ref.-Nr. *	Hersteller	Fahrzeuganwendungen
7.10716.00.0	1525HP, 1525LK	Citroën	Berlingo, C4 Cactus / Picasso / Grand Picasso, C-Elysee
		Peugeot	207, 208, Partner, 2008
7.10716.01.0	1525JW, 1525LH	Citroën	C3 Picasso, C4, C4 Coupé
		Peugeot	307, 308, 3008
7.10716.03.0	1525KV	Citroën	C2, C3, DS3
		Peugeot	1007

Änderungen und Bildabweichungen vorbehalten. Zuordnung und Ersatz, siehe die jeweils gültigen Kataloge bzw. die auf TecAlliance basierenden Systeme.
* Die aufgeführten Referenznummern dienen nur zu Vergleichszwecken und dürfen nicht auf Rechnungen an den Endverbraucher verwendet werden.



HINTERGRUNDINFORMATIONEN



Systemübersicht (schematisch)

FUNKTIONSWEISE DES DIESELPARTIKELFILTERS (DPF)

Bei der Verbrennung im Fahrzeug entsteht Ruß. Da die Rußpartikel schädlich für die Umwelt sind, werden sie im Dieselpartikelfilter (DPF) aufgefangen. Nach ca. 400-800 km, abhängig von der Fahrweise, ist der Dieselpartikelfilter gesättigt und muss regeneriert werden. Zur Regeneration wird der Ruß verbrannt. Die Abgastemperatur (ca. 150 – 250 °C) reicht dazu allein nicht aus. Dazu sind Temperaturen von 550 – 600 °C erforderlich.

Darum wird nach der eigentlichen Verbrennung im Brennraum zusätzlicher Kraftstoff eingespritzt, der sich am heißen Katalysator entzündet und unter Wärmeabgabe verbrennt.

Die dabei entstehenden unverbrannten Kohlenwasserstoffe werden durch den Oxidationskatalysator beseitigt.

WIRKUNGSWEISE DES EOLYS

Die hohen Temperaturen zur Regeneration des DPF werden nur bei bestimmten Fahrbedingungen erreicht (längere Zeit Vollgas).

Das Additiv Eolys senkt die Selbstentzündungstemperatur des Kohlenstoffs. Dadurch verbrennen die Partikel schon bei 450 °C. Diese Temperaturen können bereits im Stadtverkehr erreicht werden. Die Regeneration dauert 2 bis 4 Minuten. Der Fahrer merkt in der Regel nichts davon.

Bei jedem Tankvorgang wird die Menge des getankten Kraftstoffs gemessen. Durch das Steuergerät gesteuert, mischt die Additivpumpe die entsprechende Menge Eolys zu.

UNTERSCHIEDE ZU ADBLUE

AdBlue ist dagegen eine Mischung aus Harnstoff mit demineralisiertem Wasser. Nach dem Einspritzen in den Abgasstrang verdampft der Harnstoff zu gasförmigem Ammoniak.

Mit Hilfe des Ammoniaks wandeln sich die schädlichen Stickoxide im SCR-Katalysator (Selective Catalytic Reduction) in mehreren parallel ablaufenden Reaktionen zu unschädlichen Stickstoff und Wasserdampf.

- 01 Kraftstofftank
- 02 Additivpumpe
- 03 Behälter/ Beutel für Additiv
- 04 Dieselmotor
- 05 AdBlue-Tank
- 06 Oxidationskatalysator
- 07 Dieselpartikelfilter
- 08 SCR-Katalysator

**HINWEIS**

Es gibt unterschiedliche Arten von Additiven.

Die Farbe des Rings am Verschluss des Additivbehälters gibt die Art des Additivs an (siehe Serviceunterlagen des Fahrzeugs). Additive mit unterschiedlicher Farbcodierung dürfen nicht gemischt werden.