


PI 2163

Só para técnicos especializados!

1/2

PRODUCT INFORMATION

BOMBAS DE ADITIVO PARA CITROËN / PEUGEOT

A Motorservice está expandindo seu portfólio de produtos com a introdução de bombas de aditivo para o aditivo de combustível Eolys no aftermarket (mercado de pós-venda).

Esse aditivo especial é usado em veículos do grupo PSA (por ex., Peugeot ou Citroën) e deve ser misturado ao combustível no tanque. O aditivo reduz a temperatura de ignição das partículas de fuligem no filtro de partículas diesel (DPF). Significa que a regeneração do DPF pode ocorrer no tráfego urbano em vez de apenas nas condições operacionais de uma viagem mais longa. Para mais informações sobre como funciona, consulte o verso da página.

As bombas de aditivo são componentes robustos.

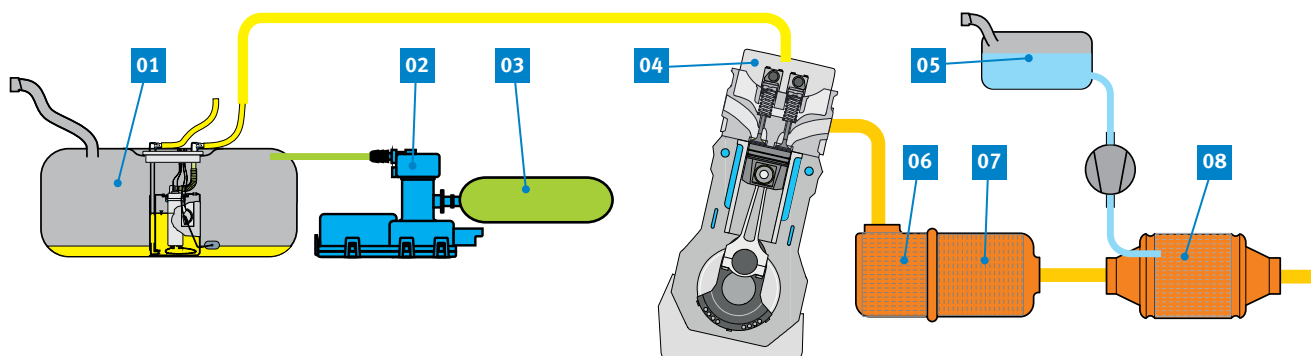
A experiência mostra que são danificadas de duas maneiras:

- Quebra da peça de conexão durante a troca da bolsa de aditivo.
- Danos à bomba no caso de veículos que frequentemente são off-road, por ex., veículos de construção civil, ao colocar o veículo no solo.



Nº do produto	Nº de ref.*	Fabricante	Aplicações automotivas
7.10716.00.0	1525HP, 1525LK	Citroën	Berlino, 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

Reservadas alterações e divergências de imagens. Para alterações relativas à atribuição e substituição, ver os respectivos catálogos válidos ou os sistemas baseados na TecAlliance.
 * Os números de referência indicados servem apenas para efeitos comparativos e não podem ser utilizados em faturas para os consumidores finais.

**INFORMAÇÕES BÁSICAS**

Visão geral do sistema (diagrama)

FUNCIONAMENTO DO FILTRO DE PARTÍCULAS DIESEL (DPF)

Com a combustão no veículo, há a geração de fuligem. Como as partículas de fuligem são prejudiciais ao meio ambiente, elas são coletadas pelo filtro de partículas diesel (DPF). Após cerca de 400-800 km, dependendo do tipo de condução, o filtro de partículas diesel fica saturado e precisa ser regenerado. Para essa regeneração, ocorre a queima da fuligem.

A temperatura dos gases de escape (aprox. 150 – 250 °C) sozinha não é suficiente para tanto. São necessárias temperaturas de 550 a 600 °C para essa finalidade.

Portanto, após a combustão real, ocorre a injeção de combustível adicional na câmara de combustão, que se inflama no catalisador quente e queima pela dissipação de calor.

Os hidrocarbonetos não queimados resultantes são eliminados pelo catalisador de oxidação.

MODO DE OPERAÇÃO DO EOLYS

As altas temperaturas para regeneração do DPF são atingidas somente sob certas condições de condução (tempo longo em aceleração total).

O aditivo Eolys reduz a temperatura de autoignição do carbono. Como resultado, as partículas já queimam a 450 °C. Essas temperaturas podem ser alcançadas durante o tráfego urbano. A regeneração demora entre 2 e 4 minutos. O motorista normalmente não percebe nada.

A quantidade de combustível abastecido é medida durante cada processo de reabastecimento. Comandada pela unidade de controle, a bomba de aditivo mistura a quantidade correspondente de Eolys.

DIFERENÇAS PARA O ADBLUE

O AdBlue, por outro lado, é uma mistura de ureia e água desmineralizada. Após a injeção no coletor de escape, a ureia evapora em amônia gasosa. Com a ajuda da amônia, os óxidos de nitrogênio prejudiciais são convertidos no catalisador SCR (Selective Catalytic Reduction, redução catalítica seletiva) em nitrogênio inofensivo e vapor de água em várias reações paralelas.

- 01 Tanque de combustível
- 02 Bomba de aditivo
- 03 Recipiente / Bolsa de aditivo
- 04 Motor diesel
- 05 Tanque de AdBlue
- 06 Catalisador de oxidação
- 07 Filtro de partícula diesel
- 08 Catalisador SCR

**NOTA**

Existem diversos tipos de aditivo. A cor do anel na tampa do recipiente de aditivo indica o tipo de aditivo (consulte os documentos de serviço do veículo). Aditivos com diferentes códigos de cores não devem ser misturados.