

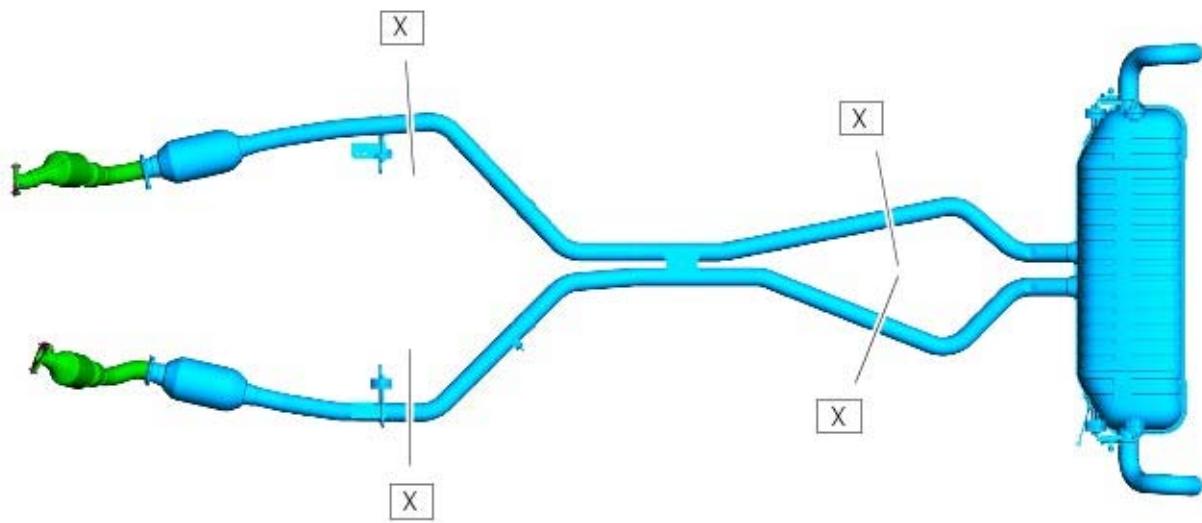
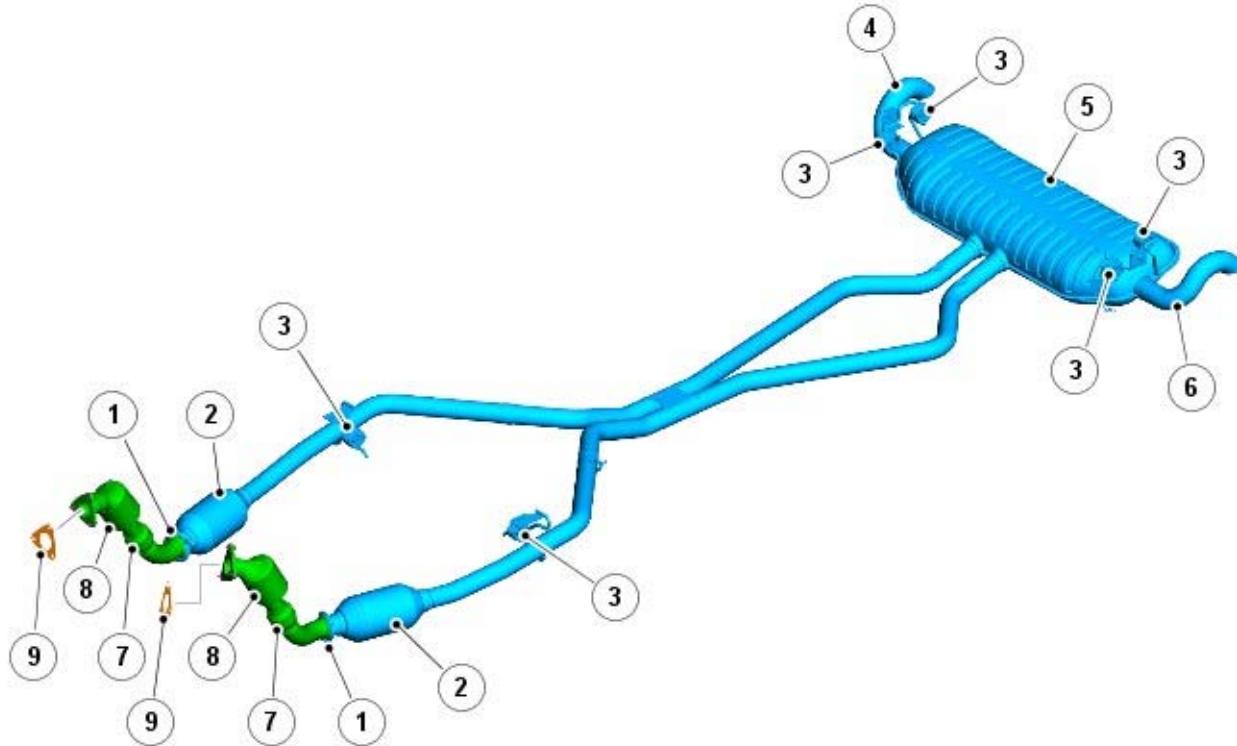
已发布： 07-二月-2012

排气系统 - TDV8 3.6 升柴油机 - 排气系统

说明和操作

部件位置 - 未配备柴油颗粒过滤器的车辆

注意： X = 保养维修切割点



E80298

零件号

项目		说明
1	-	V形夹
2	-	催化转化器
3	-	橡胶安装座
4	-	右侧 (RH) 排气尾管
5	-	后部消声器总成
6	-	左侧 (LH) 排气尾管
7	-	挠性接头分离器
8	-	弯管/进气锥道
9	-	衬垫

概述

TDV8 不锈钢排气系统是工厂以一件式总成的形式提供的，即使系统的保养部分可以单独更换。由管道上的凹口识别的保养接头显示可以切割的排气管部位以容纳更换部分。

在定位好更换段以后，用单片式衬套来密封维修接缝，再用两个卡夹来连接管的切割点，从而恢复系统的完整性。

该系统悬挂于车身底部，车身配有六个橡胶减振器，这些橡胶减振器位于与系统焊为一体的不锈钢悬挂杆上。橡胶垫位于焊接到车身底部的相邻吊杆支架上。

在 2008 车型年款起的车辆上，可提供选装的柴油颗粒过滤器 (DPF)。在自 2008 车型年款起的车辆上，也有非柴油颗粒过滤器 (DPF) 的排气系统，因为在满足 EU4 排放规定时不需要柴油颗粒过滤器 (DPF)。

小心：

 使用生物燃料可能会严重污染和损毁催化转化器上使用的涂层。如果使用非指定机油或燃油，则可能会对 DPF 和催化转化器造成不可逆转的污染。这将导致车辆无法再生 DPF，不符合排放法规，因而将需要更换催化转化器和 DPF。

 如果车辆涉深水且发动机因排气管浸没而停转，则可能有水进入系统，因此也会污染 DPF 和催化转化器。同样，这也会导致催化转化器损毁并损害 DPF 的再生能力，因而两者都需要更换。

前部

前部下管上有一个带有三个孔的焊接法兰，该焊接法兰用于使用三个螺栓连接涡轮增压器。法兰使用金属衬垫进行密封。

法兰焊接在弯管/进气锥道上，该弯管/进气锥道接到 0.55 升催化转化器中，催化转化器又连接到分离器上。该转化器输出管是 48 mm (1.89 英寸) 大的管道，其壁厚 2.0 mm (0.08 英寸)，该管焊接在转化器和分离器之间。每个分离器输出管是直径为 55 mm (2.2 英寸) 管道，其壁厚 1.5 mm (0.06 英寸)。该输出管的后部展开成“V”形，以便为后部提供安装位置。当后部被插入到扩口“V”端，使用一个夹紧器压缩并固定接头。

安装了柴油颗粒过滤器 (DPF) 的车辆

催化转换器出口管焊接到转换器本体上。出口管通过法兰和垫圈连接到柴油颗粒过滤器 (DPF) 的进口一侧，用 2 个螺母/柱头螺栓固定。

后部

后部具有一根较短的直径为 55 mm (2.2 英寸) 的管，其壁厚 1.5 mm (0.06 英寸)，该管位于前下管部分的扩口“V”端中。该管焊接在地板 1.65 升催化转化器上。该转化器管是直径为 55 mm (2.2 英寸) 的管，其壁厚为 1.5 mm (0.06 英寸)，布局在后部消声器总成上。

左侧出口管配备了一个焊接支架，用于将接地束带连接到排气系统上。接地母线的另一端与车底上的一个直销相连。需要接地母线来提高无线电信号。

后部消声器总成由两个压制不锈钢壳体焊接在一起组成，其容积为 33 升 (61 立方英寸)。消声器包含隔音板和穿孔管，它们可以在废气通过消声器时降低噪声。消声器具有两条输出管，其直径都为 60 mm (2.4 in)，壁厚为 1.2 mm (0.05 in)。各尾管向下弯曲，以引导废气从车辆后部排出。

悬挂杆焊接在地板催化转化器之间的管上，四个悬挂杆焊接到后部消声器总成上。每个悬挂杆具有硅橡胶减振器，该减振器通过车底上的相应支架连接排气管。排气管左后侧有通过焊接支架安装在悬挂杆上的接地母线。

安装了柴油颗粒过滤器（DPF）的车辆

排气管后段焊接到 柴油微粒过滤器 (DPF)的出口侧。

催化转化器

发动机管理系统提供燃烧室中准确计量的油量，以确保燃油得到最有效的使用，并最大限度地减少气体排放。为了进一步减少废气的一氧化碳排放和碳氢化合物含量，催化转换器在排气系统的前段与排气系统结为一体。

在催化转换器中，废气通过具有特殊表面处理涂层（称为“活性涂层”）的蜂窝状陶瓷元件。涂层将陶瓷组件表面积扩大约 7000 倍。涂层顶部为一种含铂的涂层，它起到将有害废气转化为惰性副产物的作用。铂向废气中的一氧化碳和碳氢化合物添加氧，分别将它们转换为二氧化碳和水。