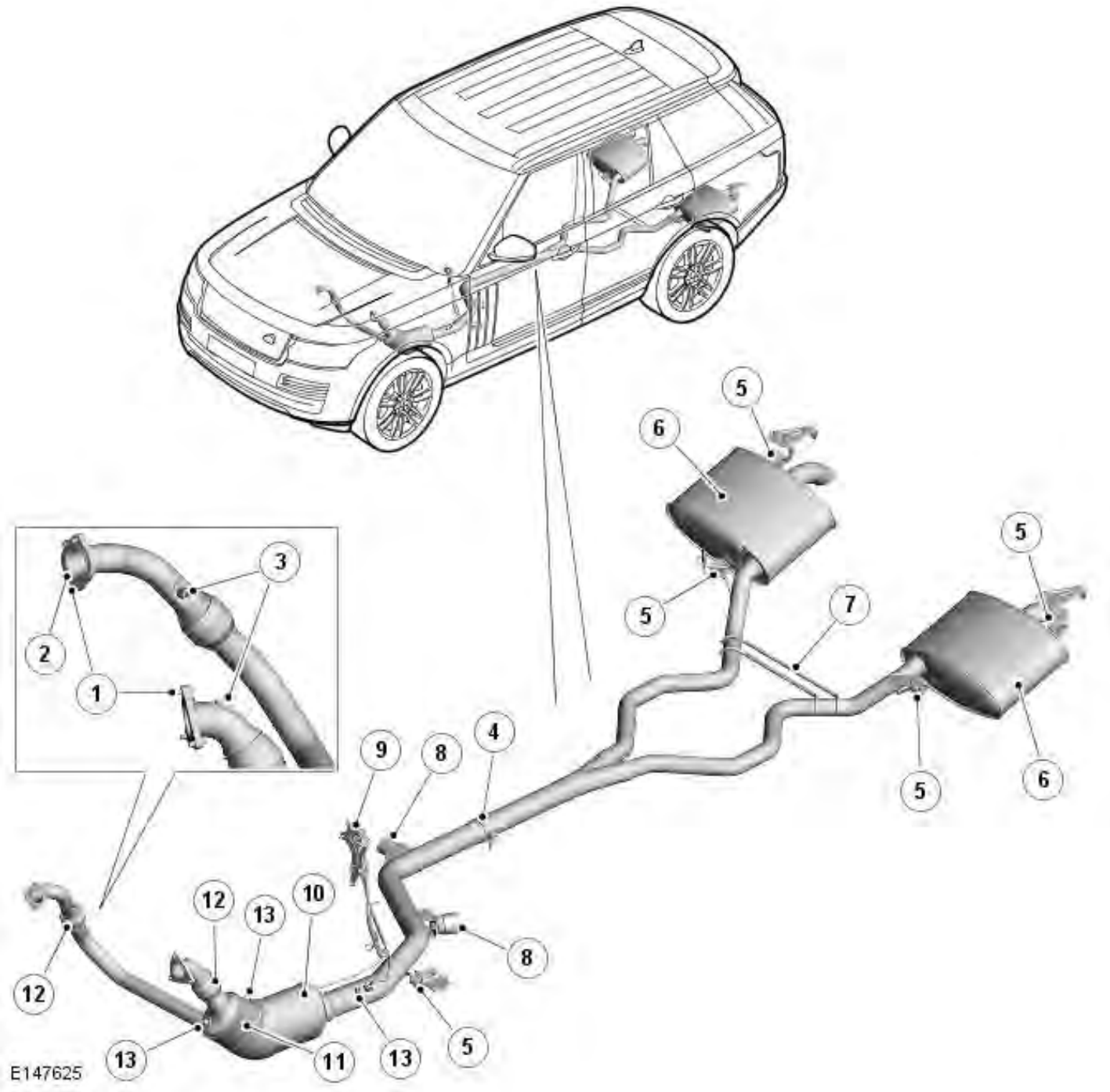


10 - 挠性联轴节

TDV6 3.0 升柴油机 - 排气系统部件位置 - 带柴油颗粒过滤器



项目	零件号	说明
1	-	螺栓（5 个）
2	-	衬垫
3	-	HO2S 安装凸台
4	-	夹紧器
5	-	安装橡胶垫（5 个）
6	-	消声器 — 后
7	-	排气撑杆
8	-	质量减振器（2 个）
9	-	差速器压力传感器
10	-	柴油微粒过滤器
11	-	催化转换器
12	-	挠性联轴节

13 - 废气温度传感器安装凸台

概述

TDV6 3.0 升排气系统有两种型号：

- 不包含 DPF 的系统 - EU4 排放规定。
- DPF 系统 - EU5 排放规定。

在装配有 DPF 的车辆上仅安装一个催化转换器，其位于气缸组 2 排气歧管的下行管中。在未装配有 DPF 的车辆上，第二个催化转换器装配在 DPF 的位置。

该系统连接到车身底部，车身配有 5 个安装橡胶垫，这些安装橡胶垫位于与系统焊为一体的悬挂支架上。

橡胶垫位于栓接到车身底部的相应悬挂支架上。

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，使其不符合后消声器排放法规，从而需要更换催化转化器和 DPF。



如果车辆涉深水且发动机停转、后消声器浸没，则可能有水进入系统，因此也会污染 DPF 和催化转化器。这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。

说明

前部

前部由两个催化转化器构成，如果安装有 DPF 则由一个催化转化器和柴油颗粒过滤器构成。气缸组 2 进气管道连接到催化转化器，气缸组 1 进气管道将连接到两个催化转化器之间或催化转化器和柴油颗粒过滤器（如果 DPF 已安装）之间的一个半轴瓦上。

每个入口管安装有一个法兰，法兰与每个气缸组的涡轮增压器相连。气缸组 2 进气法兰采用 3 颗螺栓紧固，气缸组 1 进气法兰采用 2 颗螺栓紧固。这些螺栓安装在各涡轮增压器的螺纹孔内。每个法兰都由衬垫密封，且两个入口管装配有挠性联轴节。

催化转化器或 DPF（如已安装）配有一根排气管，其通过卡夹固定中央位置。排气管配有 2 个质量减振器，用于吸收系统的共振。排气管还配有一个悬挂支架，支架焊接在管道上。

后部

后部由一根单独的管道构成。该管道分为两段，均与后消声器相连。后部与前部通过 Torca 夹紧器相连。

两个后消声器通过两个排气悬挂支架分别与车身相连。

管道之间采用焊接支架固定系统，防止排气管被扭曲。

催化转化器

氧化催化转化器位于气缸组 2 入口管的前部、在前置催化剂排气温度传感器（仅限配有 DPF 的车辆）和加热型氧传感器 (HO2S) 之后。

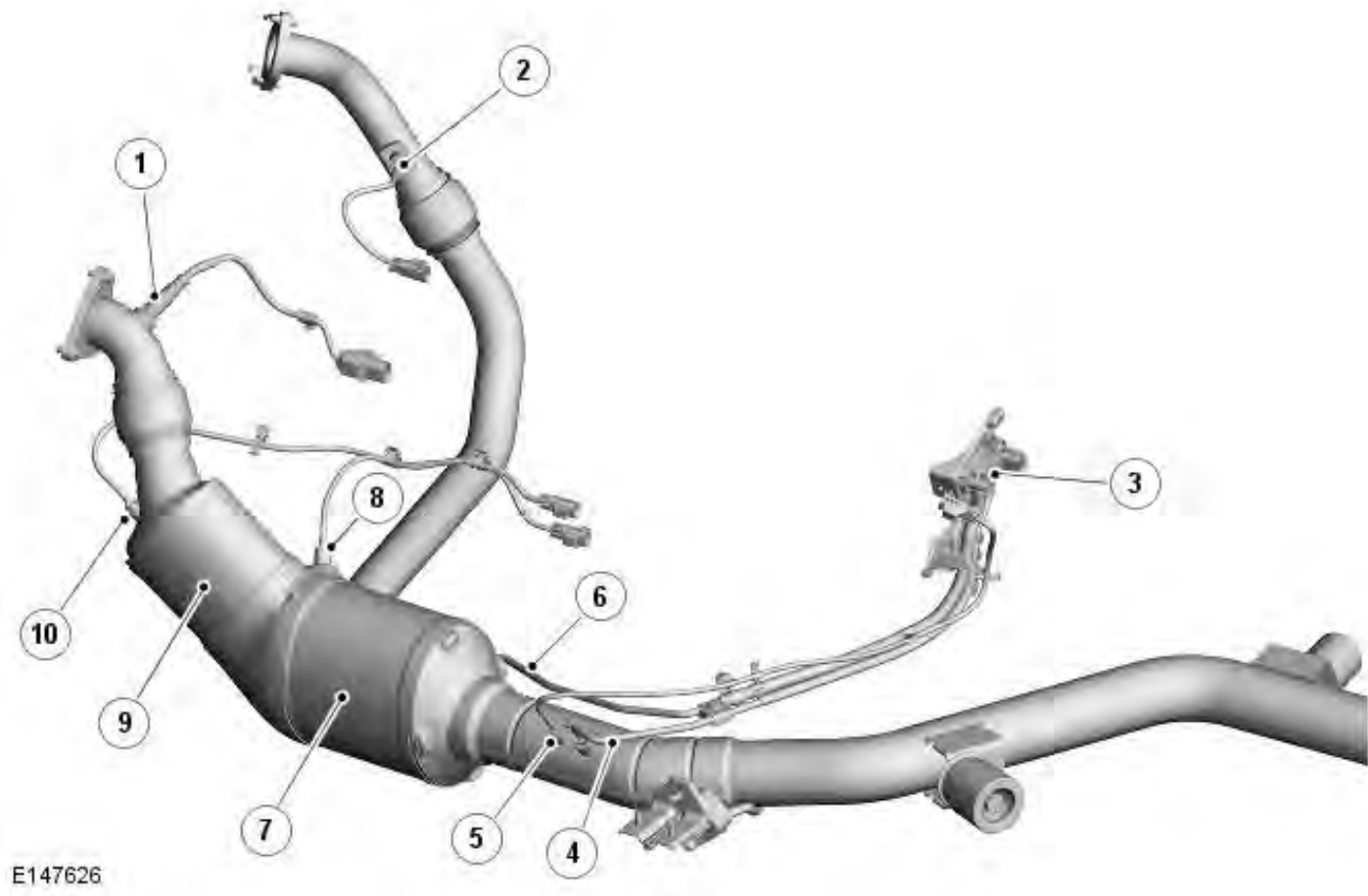


注意：配备 DPF 的车辆：由发动机管理系统使用前置和后置 DPF 温度传感器来监控用作再生用途的 DPF。

在未装配有 DPF 的车辆上，第二个催化转换器装配在 DPF 的位置。

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。在未配备 DPF 的车辆上，安装第二个催化转化器以进一步降低废气中的一氧化碳和碳氢化合物的含量。在催化转化器中，排放的气体将通过蜂窝结构的陶瓷组件，该组件的表面经过特殊处理，带有称为催化剂中间层膜的涂层。涂层将陶瓷组件的表面积扩大约 7000 倍。该涂层为一种含铂和钯的涂层，其为将有害废气转化为惰性副产物的活性成分。金属铂和钯可以向含有一氧化碳和碳氢化合物的废气中加入氧，并将它们分别转化为二氧化碳和水。

柴油微粒过滤器



E147626

项目	零件号	说明
1	-	加热型氧传感器
2	-	前置 DPF 温度传感器
3	-	差速器压力传感器
4	-	低压管
5	-	后置 DPF 温度传感器
6	-	高压管
7	-	柴油微粒过滤器
8	-	后置催化剂温度传感器
9	-	催化转换器
10	-	前置催化剂温度传感器

有关柴油颗粒过滤器的更多信息，请参阅“排气系统”（第 309-00A 节：排气系统 - TDV6 3.0 升柴油机、柴油颗粒过滤器系统操作和部件说明）