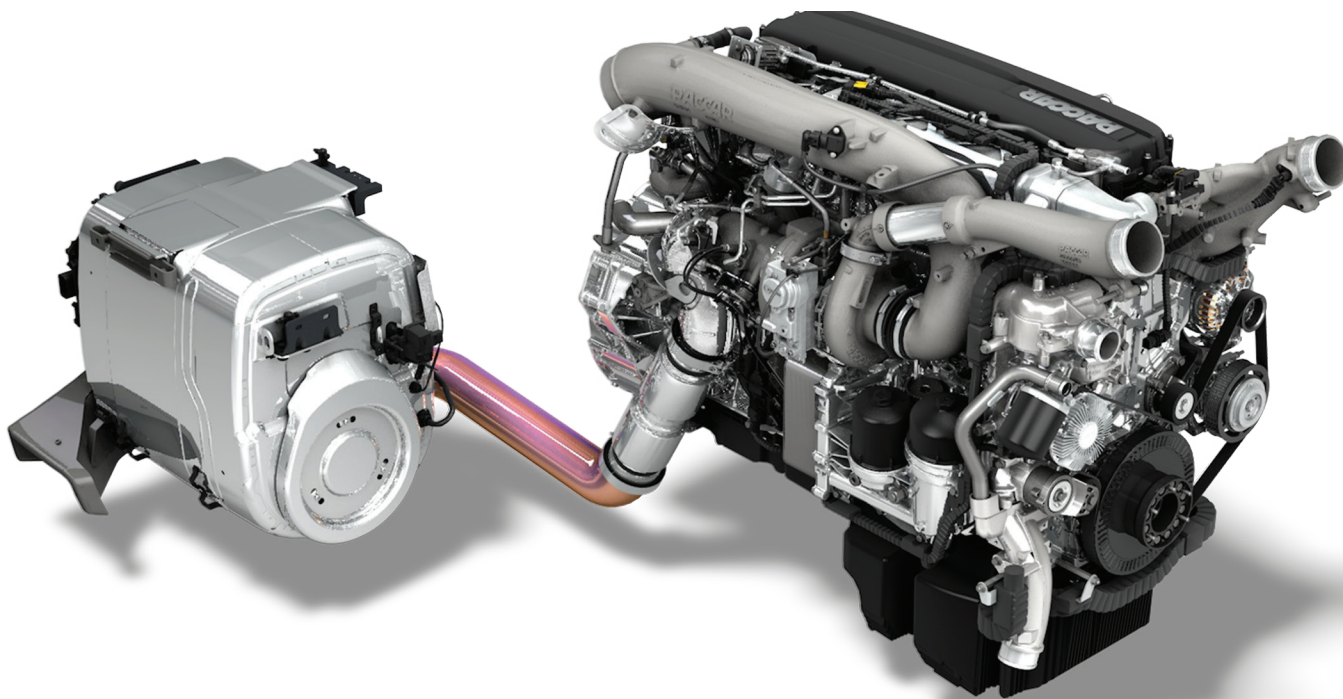


# Sistema de emisiones tratadas

Nueva serie CF / XF



## Sistema de emisiones tratadas (EAS)

El sistema de postratamiento de emisiones con el depósito de AdBlue y la unidad EAS forman la mayor parte del sistema de escape. Está montado en el chasis, justo detrás de la cabina. En el sistema de postratamiento, los niveles de  $\text{NO}_x$  y MP (materia particulada - partículas) se reducen para cumplir los requisitos sobre emisiones de la norma Euro 6.

## Filtro

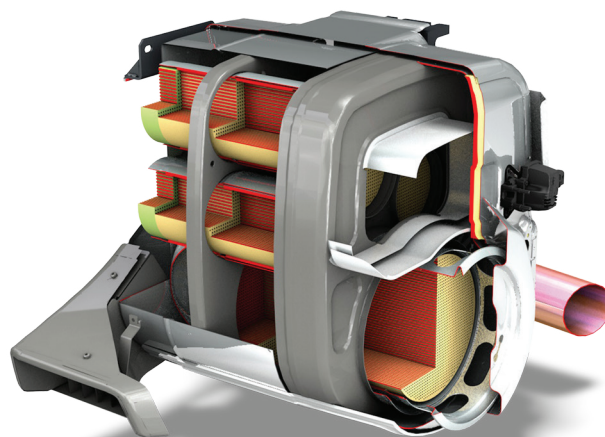
Desde el motor, los gases de escape pasan a través de una bajante aislada hasta la caja de filtro. La caja de filtro contiene el catalizador de oxidación diésel (DOC) y el filtro de partículas diésel (DPF). En el DOC, parte de las partículas de carbonilla de los gases de escape se eliminan a través de un proceso químico. El resto de las partículas se recogen en el DPF.

## Gases

Después del filtro, los gases se mezclan con AdBlue (solución de urea). A través del catalizador SCR, el contenido de  $\text{NO}_x$  de los gases de escape se convierte en inofensivo nitrógeno ( $\text{N}_2$ ) y agua  $\text{H}_2\text{O}$ . En el catalizador AMOX, el exceso de amoníaco ( $\text{NH}_3$  - escape de amoníaco) también se convierte en nitrógeno y agua. Después, los gases de escape una vez limpios se pueden emitir a la atmósfera a través de un difusor.

## Regeneración del filtro DPF

Si las condiciones son favorables (temperatura y nivel de  $\text{NO}_x$ ), que fundamentalmente dependen del ciclo de trabajo del vehículo, la mayor parte del hollín recogido en el DPF se quemará de forma pasiva. Si el nivel de hollín del DPF es demasiado alto (indicado por una caída de la presión del DPF), el sistema comenzará un ciclo de regeneración activa.



# Sistema de emisiones tratadas

Nueva serie CF / XF

## Regeneración activa

El motor acciona el modo de regeneración para aumentar la temperatura en el DOC. En cuanto la temperatura alcanza los 250 °C, se inyecta una mezcla de combustible/aire en la caja de filtro. Como resultado, la temperatura del DPF subirá por encima de los 500 °C y, a continuación, se quemará el hollín. Una vez limpio el filtro, la dosificación de combustible/aire se detiene y el motor regresa al modo de funcionamiento normal.

El conductor no recibirá ningún aviso acerca de que se está realizando la regeneración activa durante la conducción.

## Difusor de escape

Al final del sistema de postratamiento hay montado un difusor de escape para liberar los gases de escape. En este difusor, los gases de escape se separan y se mezclan con aire para que se enfríen y se disipe el calor.

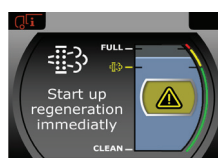


## Regeneración forzada en parada

En condiciones de funcionamiento en las que la temperatura del DPF permanece a niveles demasiado bajos como para que se inicie una regeneración automática (carga del motor baja), situación que suele ir acompañada de una salida de partículas elevada (ciclo de conducción transitorio), el conductor deberá iniciar la regeneración activa manualmente. Esta acción se indicará con tres notificaciones sucesivas en el panel de instrumentos:



- **NIVEL DE HOLLÍN ALTO**  
(regeneración necesaria)



- **NIVEL DE HOLLÍN DEMASIADO ALTO**  
(regeneración necesaria inmediatamente)



- **FILTRO DE PARTÍCULAS LLENO**  
(límite de potencia del motor - regeneración inmediata)

El conductor deberá aparcar el vehículo en un lugar seguro y pulsar el botón para iniciar la regeneración. El motor cambiará a modo de regeneración y el proceso de regeneración se iniciará según el modo descrito anteriormente.

## Módulo de control de postratamiento (ACM)

El proceso completo de postratamiento y regeneración, así como la emisión de gases del tubo de escape se monitorizan y controlan a través del módulo de control de postratamiento y la unidad de control del motor (inyección multipunto PMCI - PACCAR). La información del ACM la proporcionan varios sensores situados en el sistema de postratamiento.