



**Программа самообучения 424**

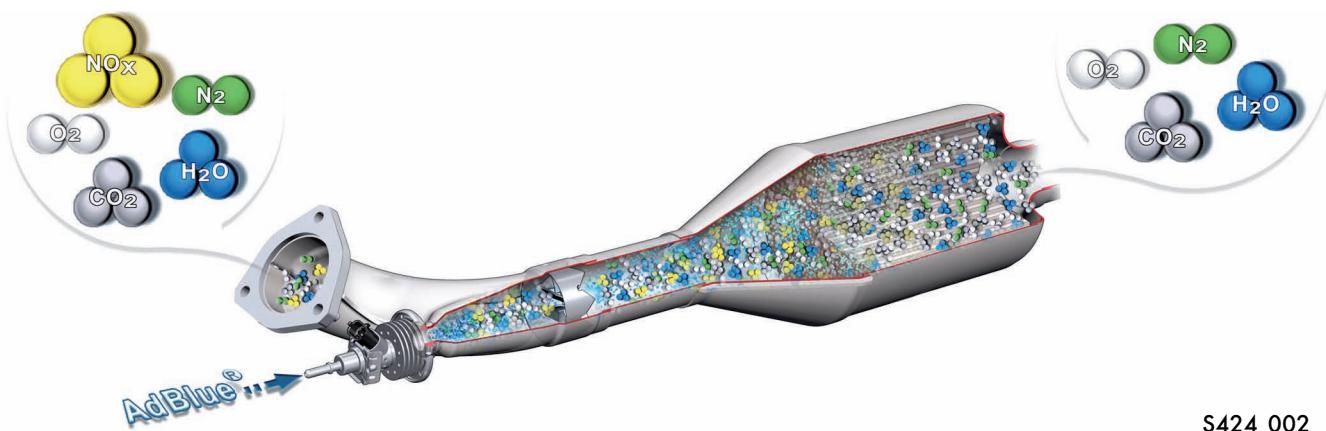
**Система нейтрализации отработавших газов  
Selective Catalytic Reduction**

**Конструктивные особенности и описание работы**



Ужесточение требований к токсичности отработавших газов легковых и коммерческих автомобилей с дизельными двигателями во всём мире помимо постоянного улучшения процесса сгорания топливной смеси внутри двигателя требует всё более эффективных систем нейтрализации отработавших газов.

С помощью системы нейтрализации отработавших газов Selective Catalytic Reduction концерн Volkswagen вносит дополнительный вклад в защиту окружающей среды и климата.



Данная программа самообучения знакомит с системой нейтрализации отработавших газов, которая снижает уровень вредных оксидов азота (NO<sub>x</sub>) в отработавших газах и применяется на легковых автомобилях с дизельными двигателями.

Программа самообучения информирует о конструкции и действии новых разработок! Содержание программы не актуализируется.

Действующие указания по проверке, регулировке и ремонту приведены в предусмотренной для этого сервисной литературе.



# Оглавление



<b>Введение .....</b>	<b>4</b>
	
<b>Схема .....</b>	<b>8</b>
	
<b>Принцип действия .....</b>	<b>12</b>
	
<b>Система впрыска мочевины .....</b>	<b>18</b>
	
<b>Датчик оксидов азота .....</b>	<b>22</b>
	
<b>Мочевина (восстановитель) .....</b>	<b>25</b>
	
<b>Система заправки и подачи мочевины .....</b>	<b>26</b>
	
<b>Предупредительная индикация системы подачи AdBlue® .....</b>	<b>37</b>
	
<b>Система подогрева .....</b>	<b>42</b>
	
<b>Функциональная схема .....</b>	<b>48</b>
	
<b>Сервис .....</b>	<b>50</b>
	
<b>Проверьте свои знания .....</b>	<b>53</b>
	

# Введение



## Система Selective Catalytic Reduction в автомобиле Passat Blue TDI

Важной задачей автомобилестроения является снижение выбросов вредных веществ.

Уже в предыдущие годы Volkswagen решительно форсировал разработку чистых дизельных двигателей и таким образом проявил заботу об окружающей среде. Примером этого является эффективная и экономичная технология впрыска TDI, а также мощные системы впрыска и системы нейтрализации отработавших газов.

Новой системой нейтрализации отработавших газов является система SCR. Она предназначена для снижения уровня оксидов азота, содержащихся в отработавших газах.

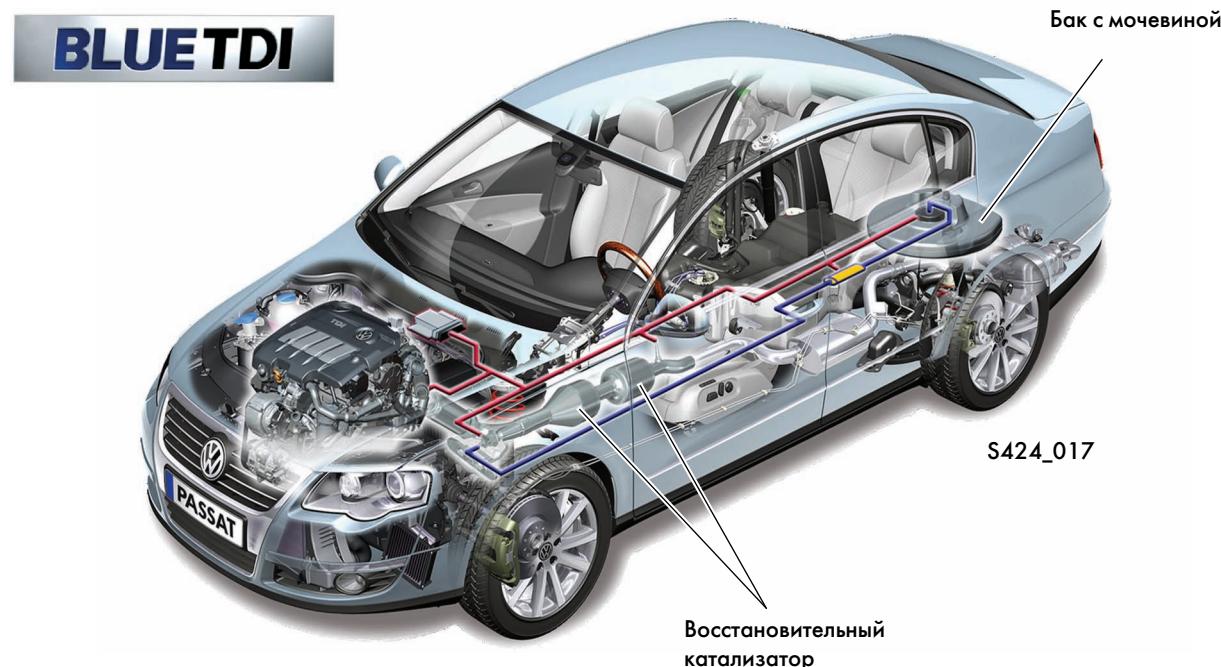
Сокращение **SCR** означает **Selective Catalytic Reduction** (избирательное каталитическое восстановление).

В данной технологии химическая реакция восстановления (нейтрализации) происходит избирательно. Это означает, что в составе отработавших газов целенаправленно снижается только содержание оксидов азота.

Содержащиеся в отработавших газах оксиды азота ( $\text{NO}_x$ ) в катализаторе восстановления превращаются в азот ( $\text{N}_2$ ) и воду ( $\text{H}_2\text{O}$ ). Для этого в поток отработавших газов перед катализатором непрерывно впрыскивается восстановитель (мочевина). Мочевина содержится в отдельном дополнительном баке.

В автомобилестроении технология SCR с некоторого времени уже применяется на коммерческом транспорте, в грузовых автомобилях и автобусах. В концерне Volkswagen автомобиль Passat Blue TDI в сочетании с двигателем TDI 2,0 л, мощностью 105 кВт, с системой впрыска Common Rail, впервые оборудуется катализатором с технологией SCR. Таким образом, он является первопроходцем серии образцово чистых моделей с двигателем Blue-TDI.

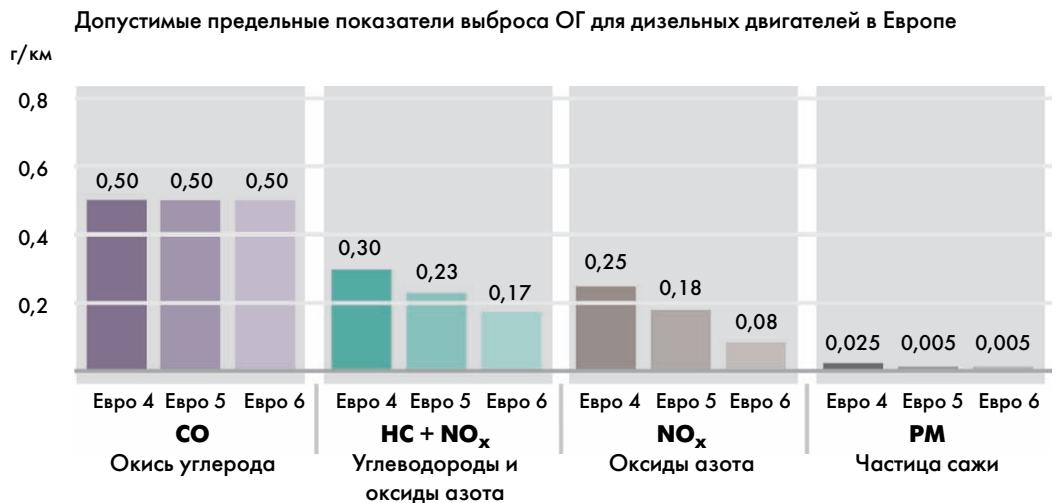
### Passat Blue TDI, оснащённый системой нейтрализации SCR





## Нормы токсичности ОГ

Двигатель с системой нейтрализации SCR соответствует самым строгим действующим нормам токсичности ОГ. Уже сегодня он выполняет нормы токсичности Евро 6, которые начнут действовать в Европе с 2014 года.



S424\_079

## Двигатель CR-TDI 2,0 л, 105 кВт

Применяемый в Passat Blue TDI двигатель TDI 2,0 л, 105 кВт с системой впрыска Common Rail, создан на основе двигателя CR-TD 2,0 л, 103 кВт, впервые установленного на модели Tiguan.

### Технические характеристики

Буквенное обозначение двигателя	CBAC
Конструктивное исполнение	4-цилиндровый рядный двигатель
Кол-во клапанов на цилиндр	4
Рабочий объём	1968 см <sup>3</sup>
Ход поршня/диаметр цилиндра	95,5 мм / 81 мм
Макс. мощность	105 кВт при 4200 об/мин
Макс. крутящий момент	320 Н·м при 1750-2500 об/мин
Степень сжатия	16,5:1
Система управления двигателя	Bosch EDC 17
Топливо	Дизельное топливо, соответствующее стандарту DIN EN 590
Нейтрализация токсичных веществ в ОГ	Рециркуляция ОГ, катализатор окисления, фильтр сажевых частиц, система SCR
Соответствие нормам токсичности ОГ	Евро 6



S424\_074



Более подробная информация об этом двигателе содержится в Программе самообучения № 403 «Двигатель TDI 2,0 л с системой впрыска Common Rail».

# Введение

## Оксиды азота

Оксиды азота — это собирательное понятие для химических соединений азота и кислорода (например, NO, NO<sub>2</sub> ...).

Они образуются в результате высокого давления, высоких температур и избытка кислорода во время сгорания топливной смеси в двигателе.

Оксиды азота ответственны, в том числе, за ущерб, наносимый лесам «кислотными дождями», и образование смога.



S424\_080

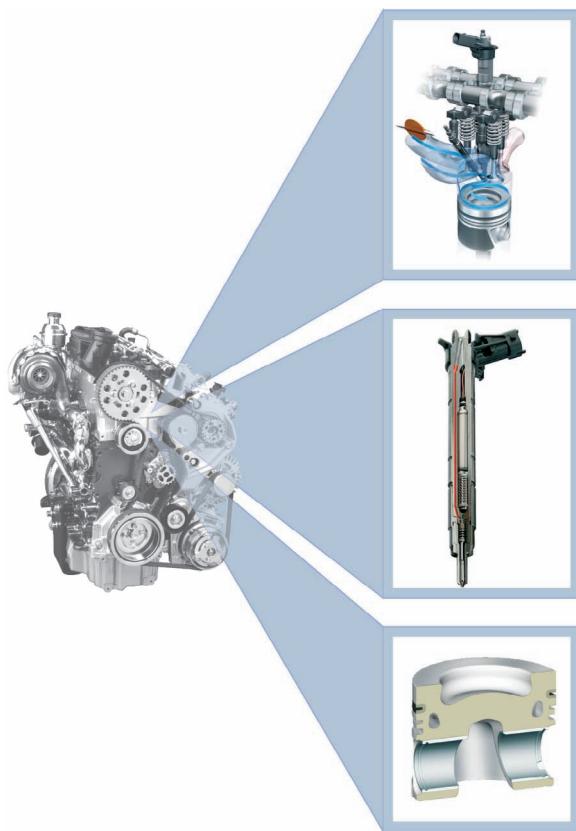
## Меры по снижению уровня оксидов азота

Прежде чем катализатор системы SCR начнёт нейтрализовать оксиды азота, для уменьшения их выброса применяется ряд различных технических решений.

Снижение выбросов можно обеспечить за счёт мер, предпринимаемых внутри двигателя. Эффективная оптимизация процесса сгорания заботится о том, чтобы вредных веществ вовсе не образовывалось.

К мерам, предпринимаемым внутри двигателя, относятся:

- конструктивное исполнение впускного и выпускного трактов для оптимальных условий течения потока газов;
- высокие давления впрыска для хорошего смесеобразования;
- конструкция камеры сгорания, например исполнение полости камеры сгорания в поршне и снижение степени сжатия.



S424\_081

## Рециркуляция ОГ

При рециркуляции часть отработавших газов повторно возвращается в процесс сгорания топлива. При этом доля кислорода в топливо-воздушной смеси уменьшается, что приводит к уменьшению скорости горения. В результате снижается максимальная температура сгорания и уменьшаются выбросы оксидов азота.



S424\_082  
Клапан рециркуляции ОГ N18

## Охлаждение рециркулируемых ОГ

Для ещё более эффективного снижения уровня оксидов азота при рециркуляции ОГ, на двигателе, прогретом до рабочей температуры, рециркулируемые отработавшие газы проходят через радиатор.

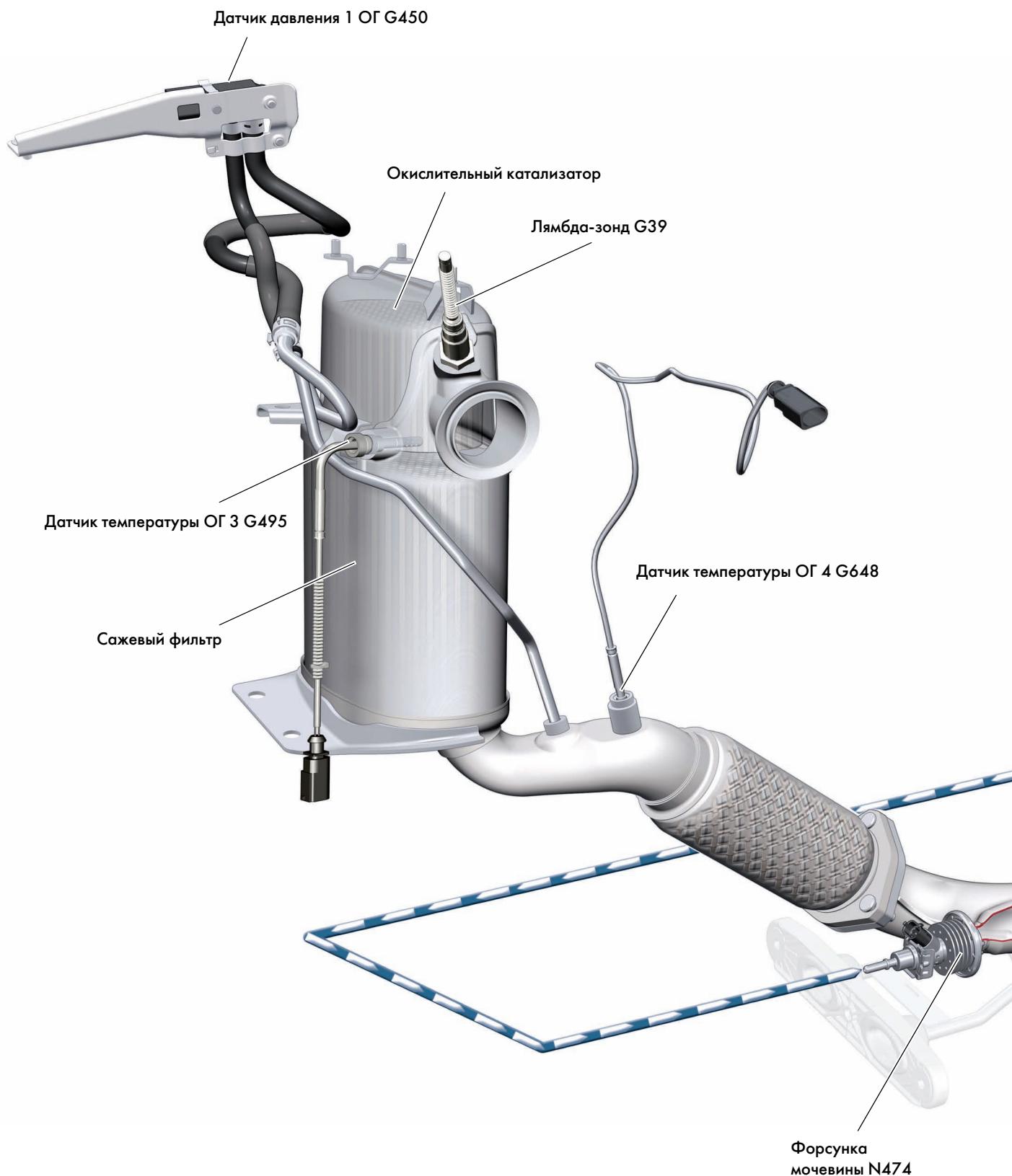
Благодаря этому температура сгорания дополнительно снижается и большее количество отработавших газов может быть рециркулировано.

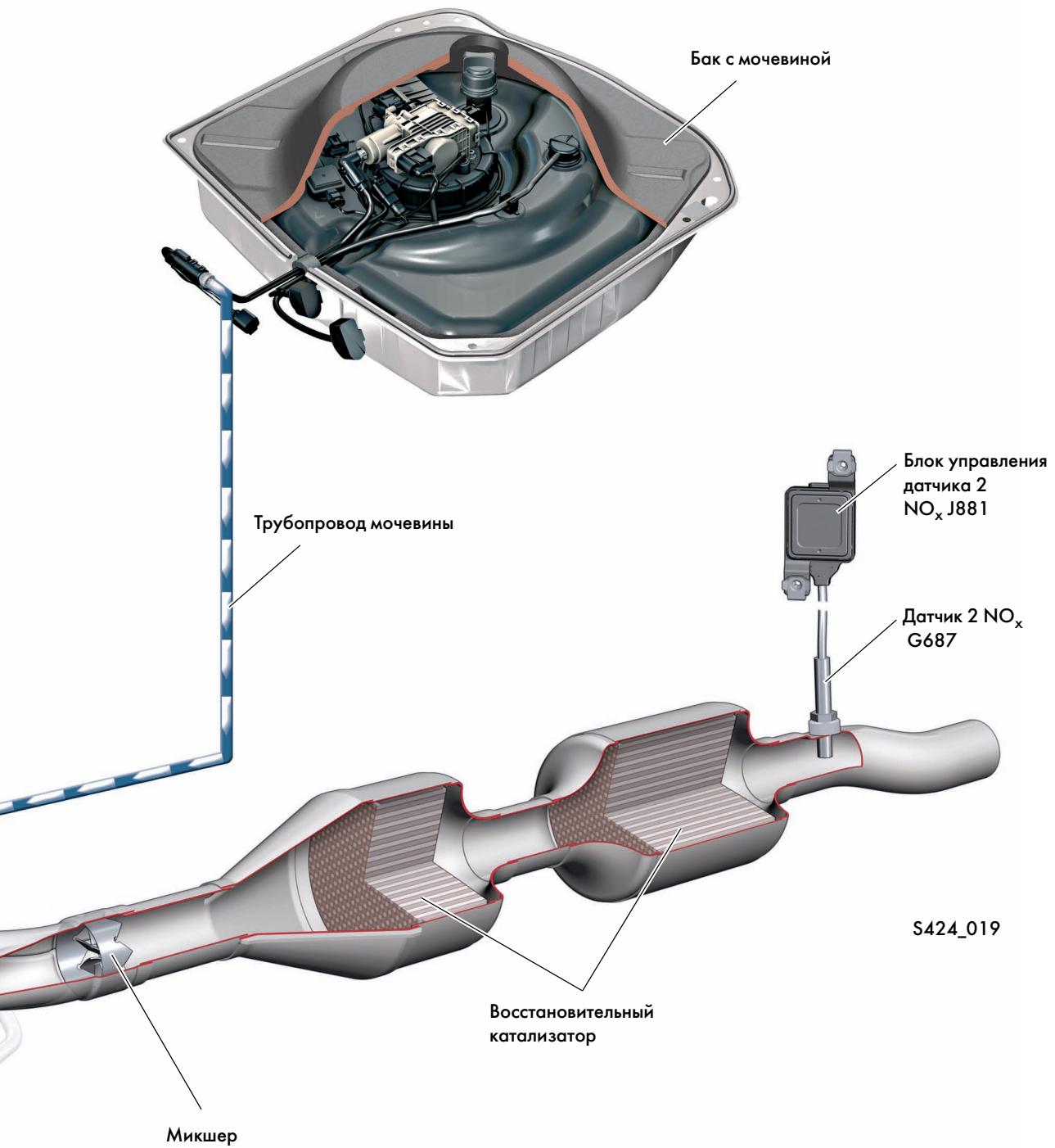


S424\_083  
Радиатор системы рециркуляции ОГ

# Схема

## Система выпуска ОГ с системой нейтрализации SCR

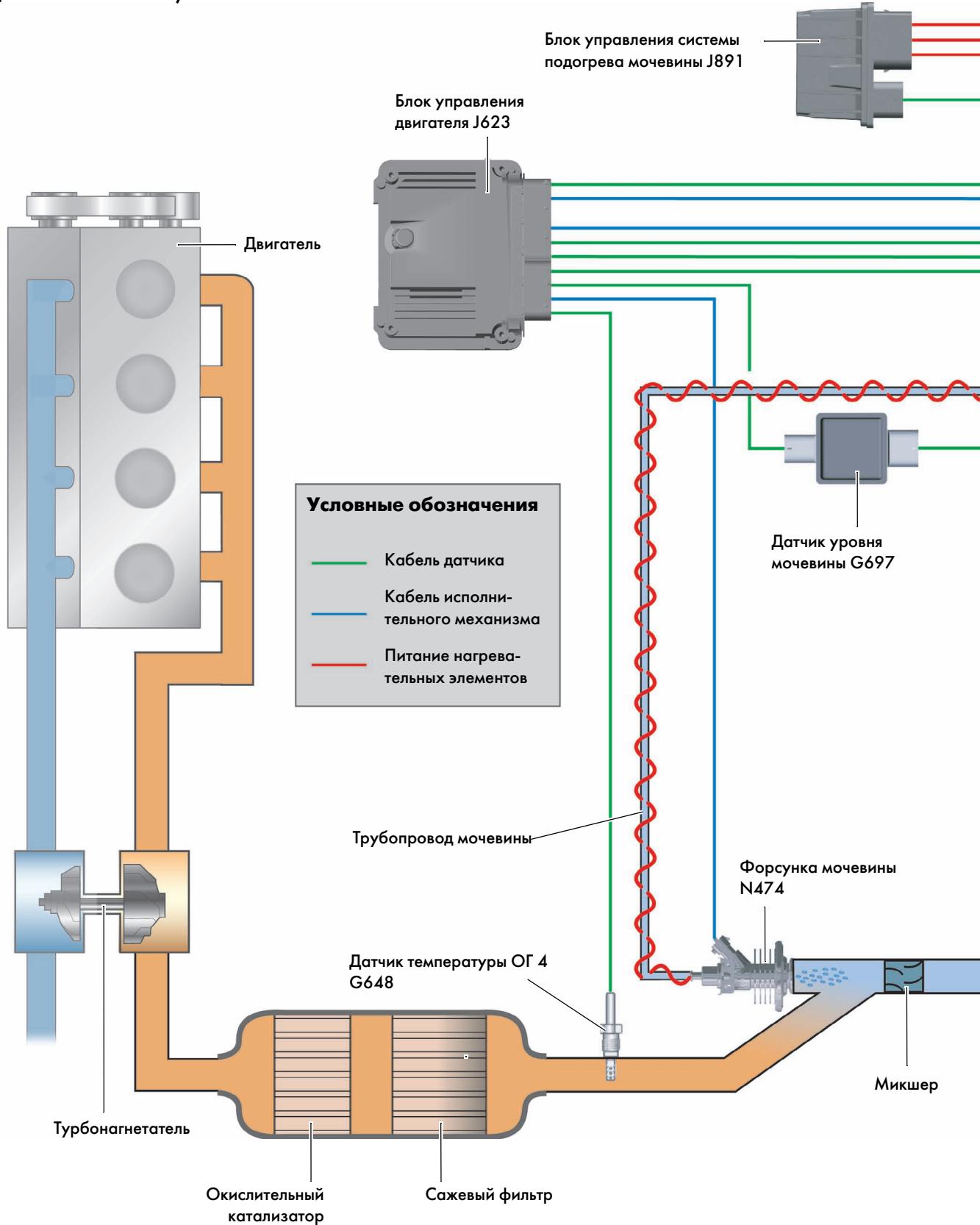


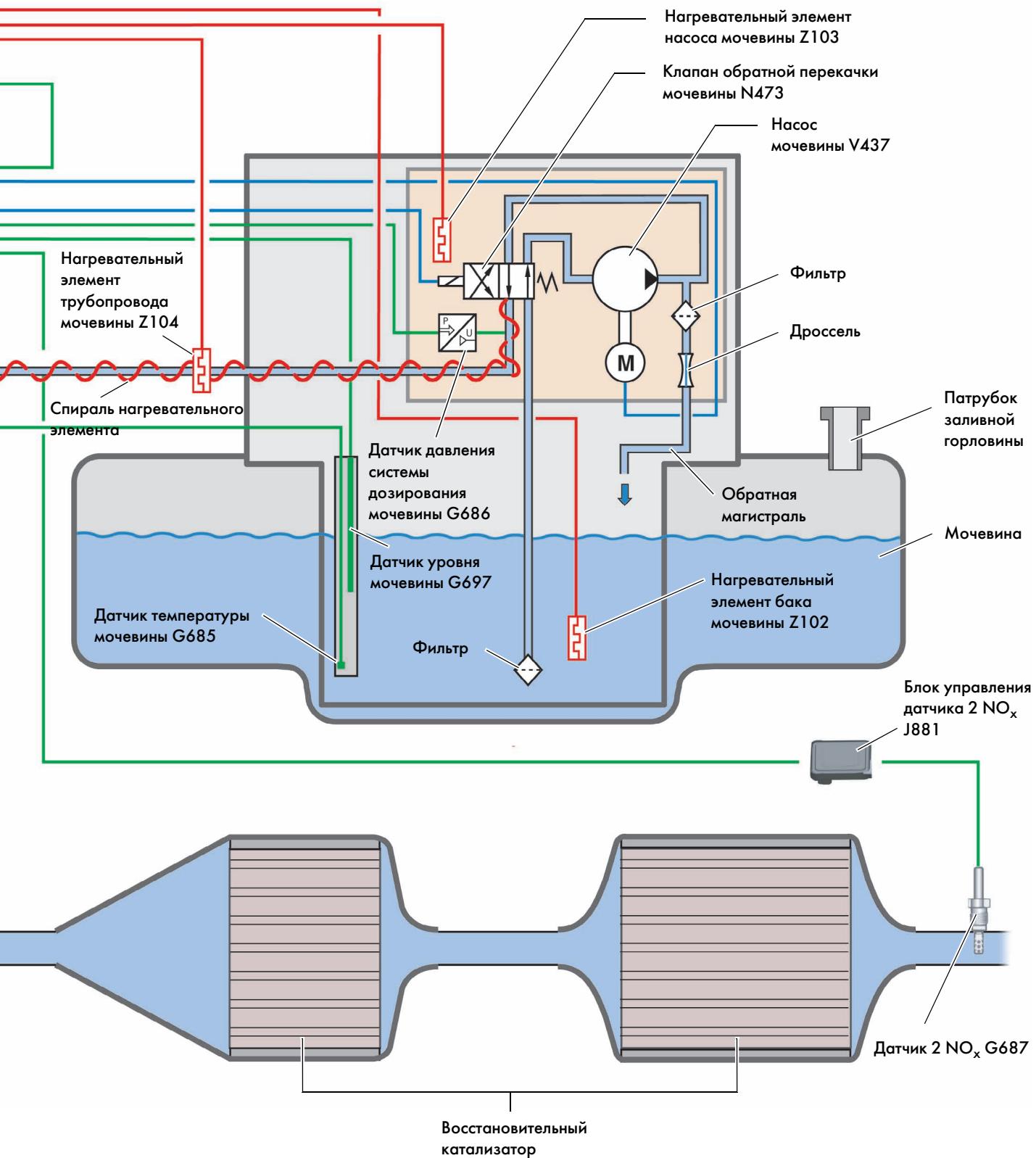
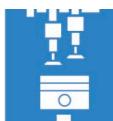


# Схема

## Система нейтрализации ОГ SCR

(общая схема системы)





S424\_004

# Принцип действия

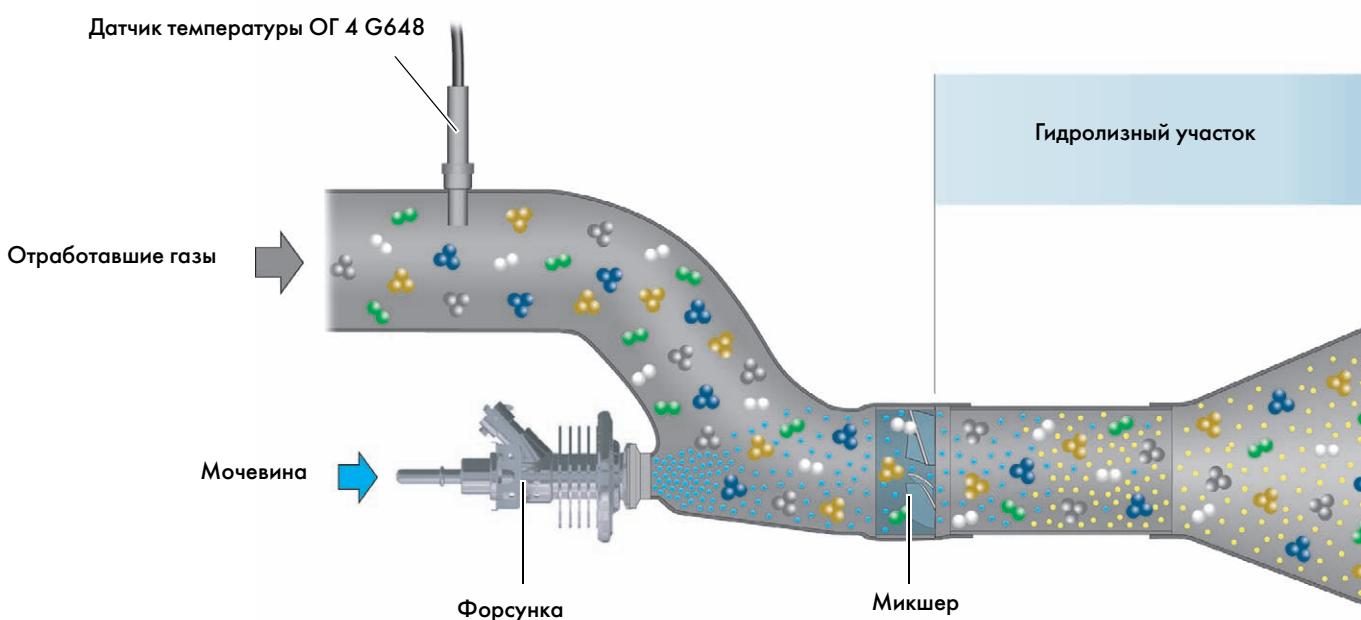
## Принцип действия системы нейтрализации SCR

При нагреве примерно до 200°С катализатор восстановления достигает рабочей температуры. Блок управления двигателя получает данные о температуре ОГ перед катализатором восстановления от датчика температуры ОГ 4 G648.

Раствор мочевины AdBlue® забирается насосом мочевины из бака мочевины и под давлением примерно 5 бар прокачивается через обогреваемый трубопровод мочевины к форсунке мочевины.

Форсунка мочевины управляет блоком управления двигателя и впрыскивает мочевину в дозированном количестве в трубопровод системы выпуска ОГ. Впрынутая мочевина подхватывается потоком ОГ и равномерно распределяется микшером в отработавших газах. На участке к восстановительному катализатору, так называемом гидролизном участке, мочевина распадается на аммиак ( $\text{NH}_3$ ) и углекислый газ ( $\text{CO}_2$ ).

В восстановительном катализаторе аммиак ( $\text{NH}_3$ ) вступает в реакцию с оксидами азота ( $\text{NO}_x$ ), образуя азот ( $\text{N}_2$ ) и воду ( $\text{H}_2\text{O}$ ). Коэффициент полезного действия системы SCR определяется датчиком 2  $\text{NO}_x$  G687.



### Составные части ОГ



Мочевина — AdBlue®



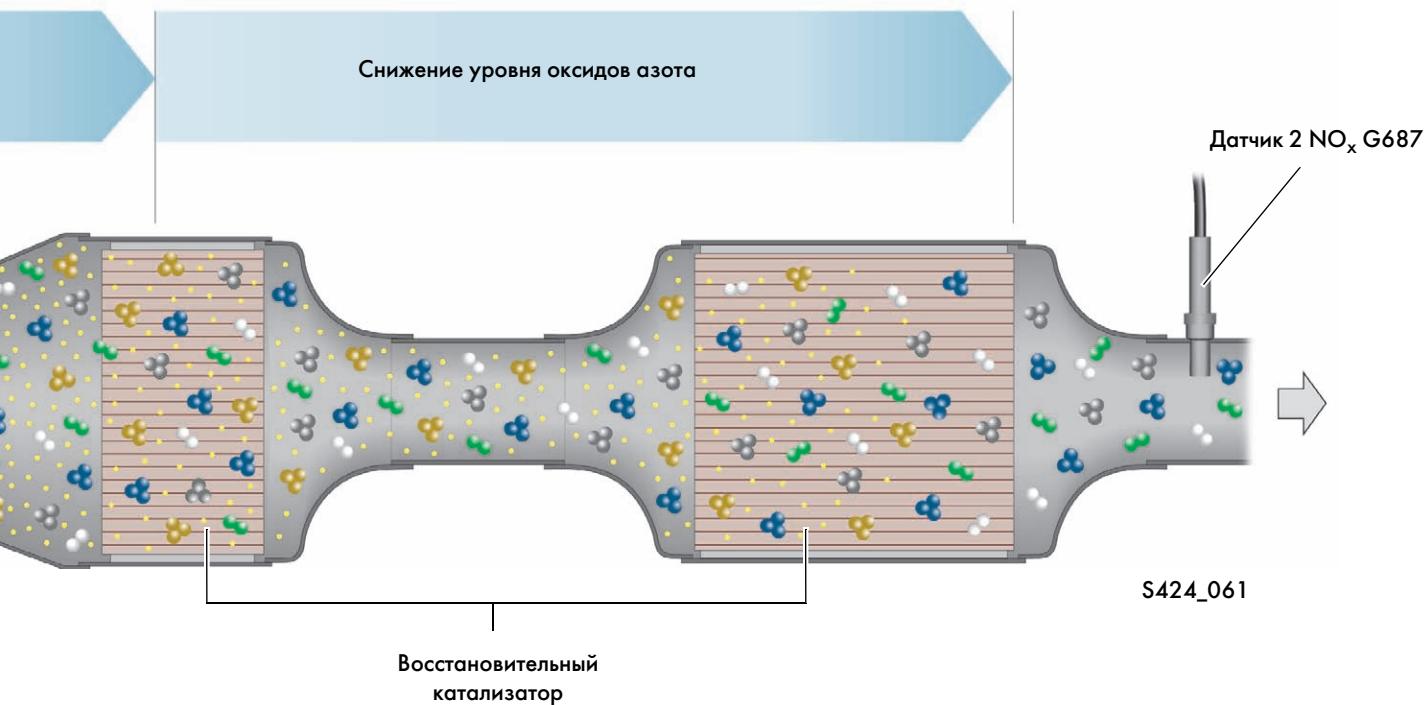
Аммиак —  $\text{NH}_3$

Для того чтобы блок управления двигателя дал команду на впрыск мочевины, должны быть выполнены следующие условия.

- Восстановительный катализатор достиг рабочей температуры примерно 200°C.
- При низкой температуре окружающей среды обеспечено достаточное количество жидкой мочевины для впрыска.

При следующих условиях впрыск мочевины блоком управления двигателя прерывается.

- При малом объёмном потоке ОГ, например на холостом ходу.
- Когда температура ОГ снижается слишком сильно и рабочая температура восстановительного катализатора не достигается.



Конструкция восстановительного катализатора соответствует конструкции окислительного катализатора с сотовообразным керамическим элементом.

Покрытие восстановительного катализатора состоит из цеолита меди. Оно предназначено для ускорения процесса восстановления оксидов азота.

# Принцип действия

## Гидролизный участок

Гидролизный участок находится между форсункой мочевины и восстановительным катализатором. Там из восстановителя (водного раствора мочевины) образуется необходимый для восстановления оксидов азота аммиак ( $\text{NH}_3$ ). Это происходит в результате реакции термолиза и гидролиза впрынутой мочевины.

Когда мочевина впрыскивается в поток горячих ОГ, вначале испаряется вода.

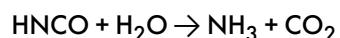


При термолизе восстановитель (водный раствор мочевины) распадается на аммиак и изоциановую кислоту.

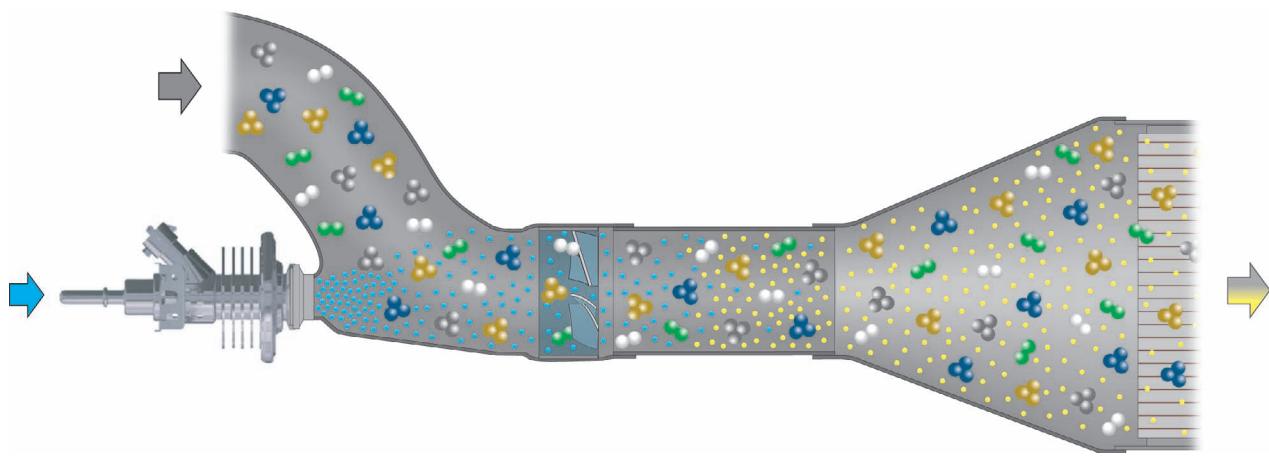


**мочевина → аммиак + изоциановая кислота**

За этим следует реакция гидролиза, при которой изоциановая кислота реагирует с содержащейся в ОГ водой. При этом возникает ещё одна молекула аммиака и углекислый газ.



**изоциановая кислота + вода → аммиак + углекислый газ**



**Термолиз** = химическая реакция, при которой в результате нагревания исходное вещество распадается на несколько веществ.

**Гидролиз** = распад химического соединения в результате реакции с водой.

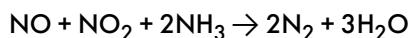
Тщательное смешивание и равномерное распределение мочевины и отработавших газов очень важно! До входа в катализатор SCR мочевина должна полностью испариться. Чем выше равновесное распределение, тем выше коэффициент полезного действия восстановительного катализатора.

# Восстановительный катализатор

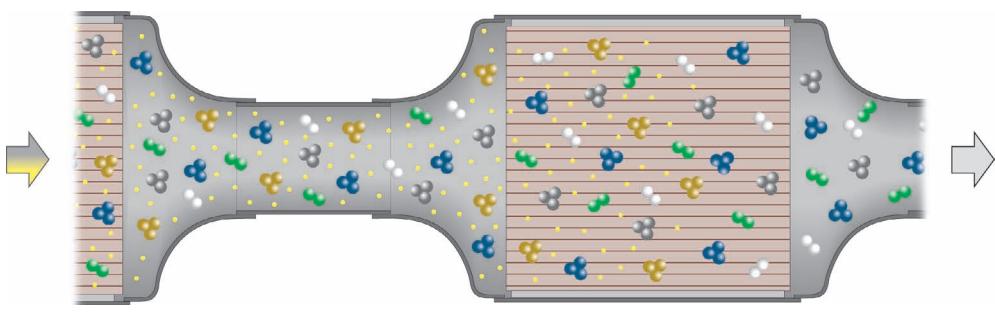
## Принцип восстановления оксидов азота

В восстановительном катализаторе происходит восстановление оксидов азота. Это означает, что в процессе восстановления оксид азота ( $\text{NO}_x$ ) отдаёт молекулы кислорода или, другими словами, у оксида азота забираются молекулы кислорода. В восстановительном катализаторе оксиды азота ( $\text{NO} + \text{NO}_2$ ) вступают в реакцию с аммиаком ( $\text{NH}_3$ ) с образованием азота ( $\text{N}_2$ ) и воды ( $\text{H}_2\text{O}$ ).

Важное для процесса восстановления соотношение оксидов  $\text{NO}$  и  $\text{NO}_2$  в отработавших газах образуется в окислительном катализаторе. Покрытие окислительного катализатора адаптировано под систему нейтрализации SCR.



**монооксид азота + диоксид азота + аммиак → азот + вода**



S424\_063

После процесса восстановления в отработавших газах содержатся следующие вещества:



# Принцип действия

## Общая схема системы

### Датчики

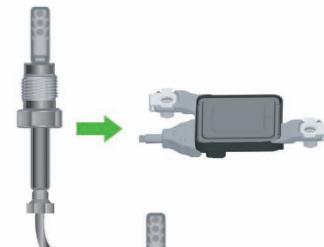
Датчик давления системы дозирования мочевины G686



Датчик уровня мочевины G697  
Модуль оценки уровня мочевины G698



Датчик 2 NO<sub>x</sub> G687  
Блок управления датчика 2 NO<sub>x</sub> J881



Датчик температуры ОГ 4 G648



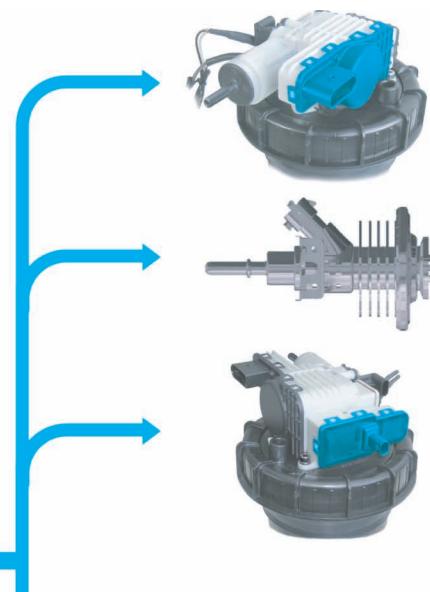
Датчик температуры мочевины G685



Блок управления двигателя J623



## Исполнительные механизмы



Насос мочевины V437



Форсунка мочевины N474



Клапан обратной перекачки мочевины N473



Блок управления системы подогрева  
мочевины J891



Блок управления  
комбинации приборов  
J285

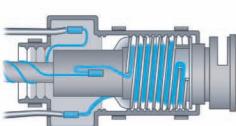
S424\_049



Нагревательный элемент бака мочевины  
Z102



Нагревательный элемент насоса мочевины  
Z103



Нагревательный элемент трубопровода  
мочевины Z104

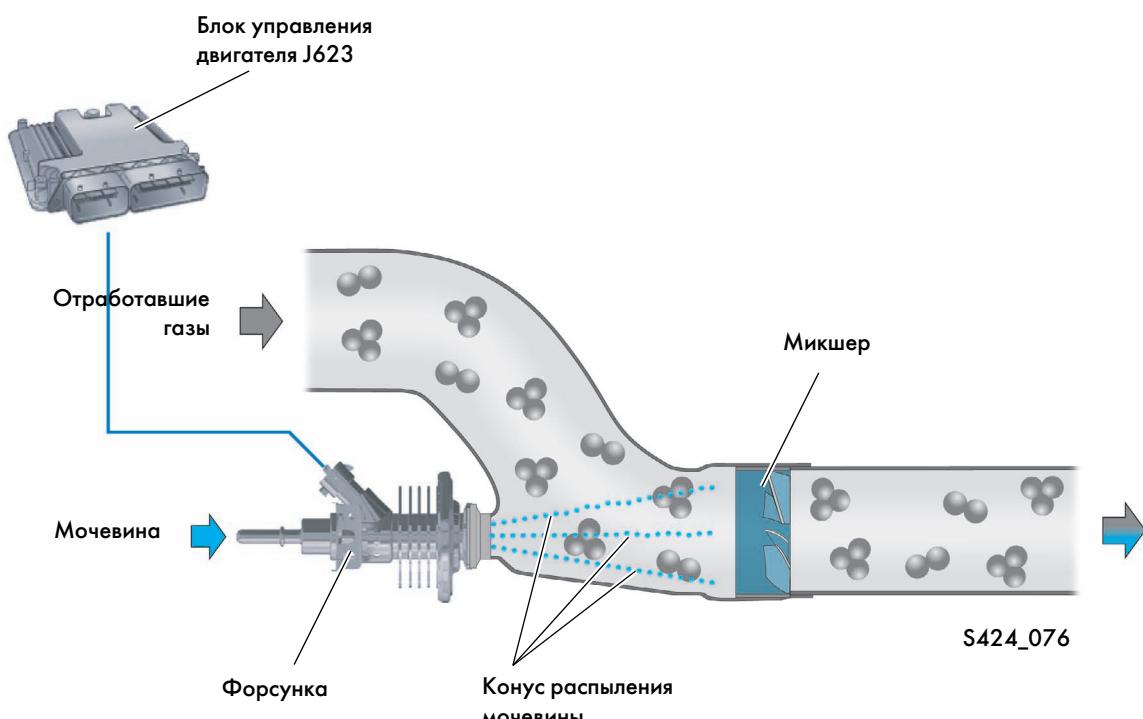
# Система впрыска мочевины

## Форсунка мочевины N474

Форсунка мочевины закреплена на S-образной направляющей трубы системы выпуска ОГ с помощью хомута.

### Задача форсунки

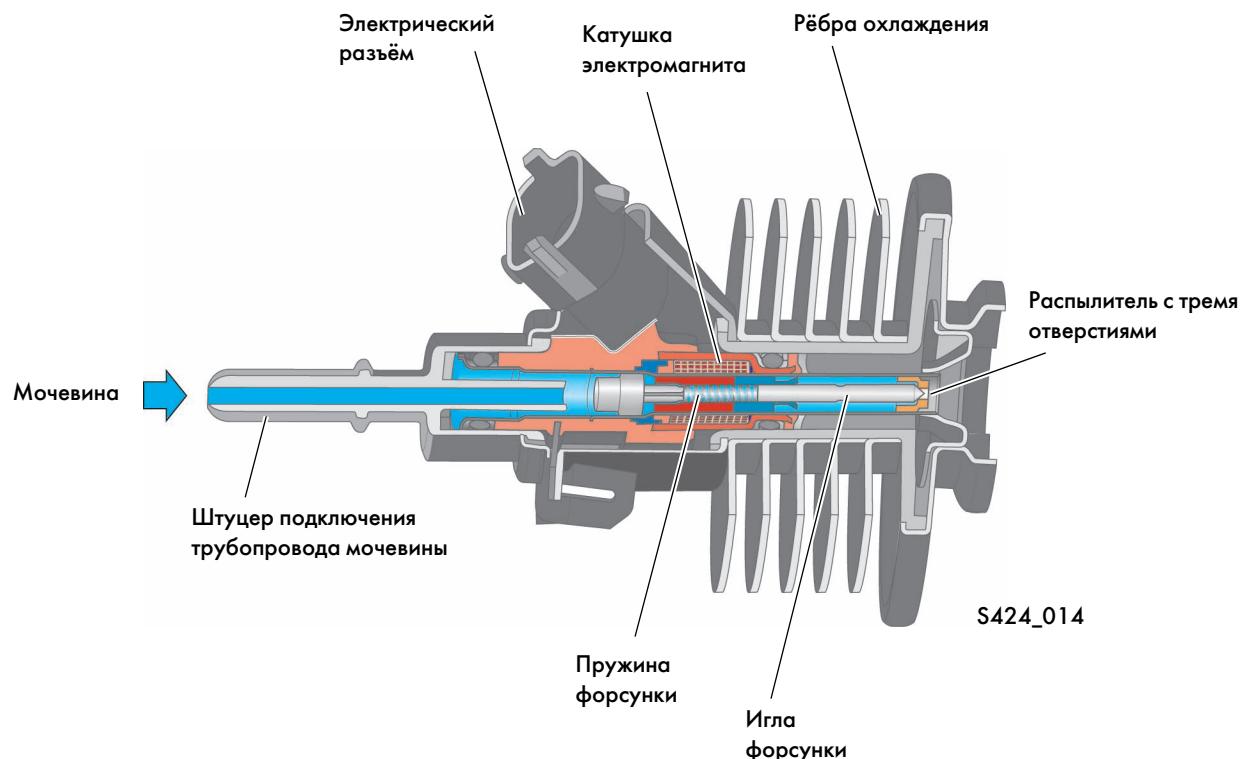
Форсунка дозирует подачу мочевины в поток отработавших газов. Управление форсункой осуществляется блоком управления двигателя с помощью сигнала с широтно-импульсной модуляцией.



Благодаря размещению форсунки на S-образной направляющей трубы системы выпуска ОГ мочевина впрыскивается в осевом направлении относительно направления потока ОГ.

Это позволяет исключить отклонение конуса распыления и обеспечивает хорошее смещивание и равномерное распределение мочевины в потоке ОГ. Благодаря этому конструктивному решению мочевина может быстро и полностью перейти в газообразное состояние.

## Конструкция



## Принцип работы

В форсунке мочевина находится под давлением, создаваемым насосом мочевины.

В положении покоя игла форсунки перекрывает выходное отверстие за счёт усилия пружины форсунки.

Для впрыска мочевины блок управления двигателя посылает управляющий сигнал на электромагнитную катушку. При этом возникает магнитное поле, которое вытягивает якорь форсунки и иглу форсунки.

Форсунка открывается, и происходит впрыск мочевины.

Если управляющий сигнал на электромагнитную катушку больше не поступает, магнитное поле исчезает, и игла форсунки перекрывает отверстие под действием пружины форсунки.

## Последствия отказа

В случае неисправной форсунки впрыск мочевины в систему выпуска ОГ невозможен.

Соблюдение норм токсичности больше невозможно.

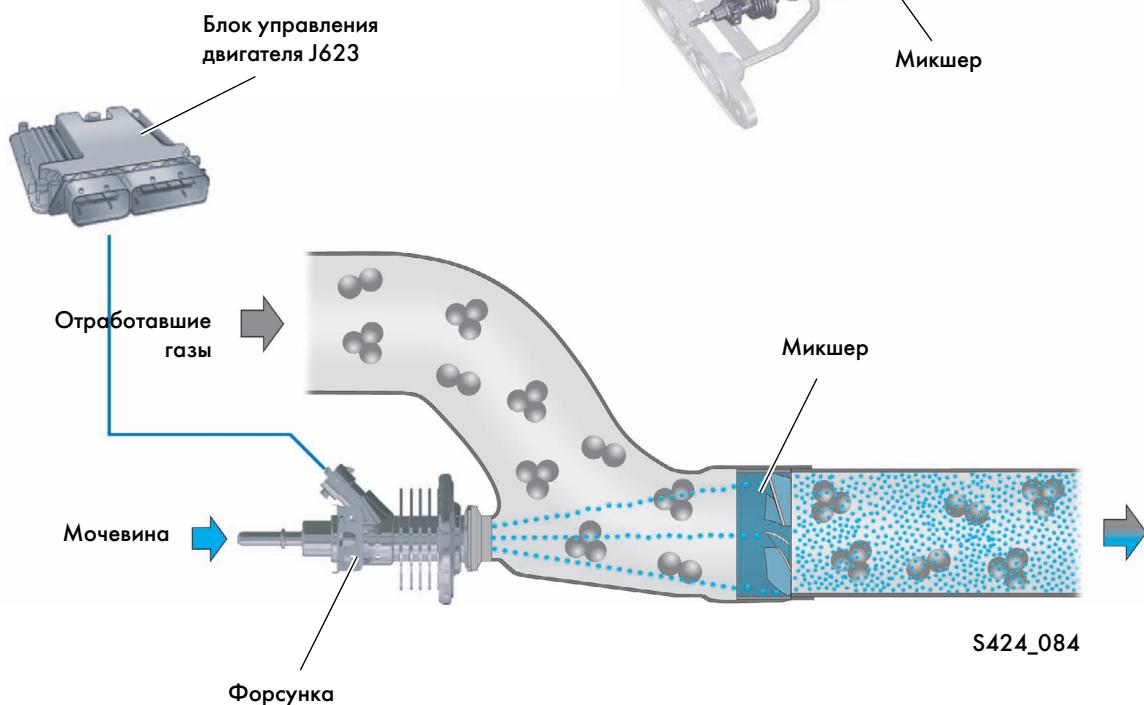
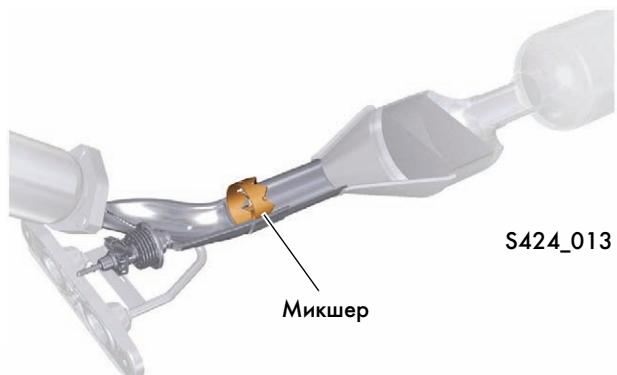
Включаются лампа check engine K83 (MIL) и контрольная лампа системной ошибки AdBlue® на дисплее комбинации приборов.



# Система впрыска мочевины

## Микшер

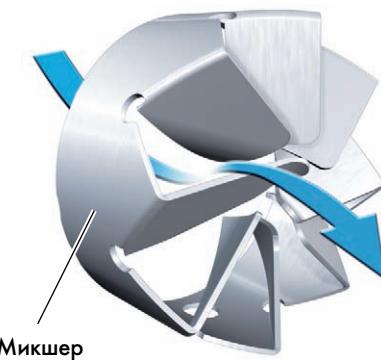
В системе выпуска ОГ, непосредственно за S-образной направляющей трубы, находится механический микшер для впрыснутой мочевины.



В основном микшер играет роль отражающей поверхности для распылённых капель мочевины. Положение пластинчатого микшера выбрано так, что конус распыла впрыснутой мочевины по возможности полностью попадает на отражающую поверхность.

При соударении с отражающей поверхностью распылённые капли дробятся. Это приводит к тому, что впрыснутая мочевина быстрее испаряется и переходит в газообразное состояние. Кроме того, это позволяет исключить попадание крупных капель распылённой мочевины на восстановительный катализатор.

Дополнительно, геометрическая форма микшера придаёт потоку ОГ вращательное движение. Это приводит к лучшему смещиванию и равновесному распределению капель распыла в потоке ОГ.



# Расчёт количества впрыскиаемой мочевины

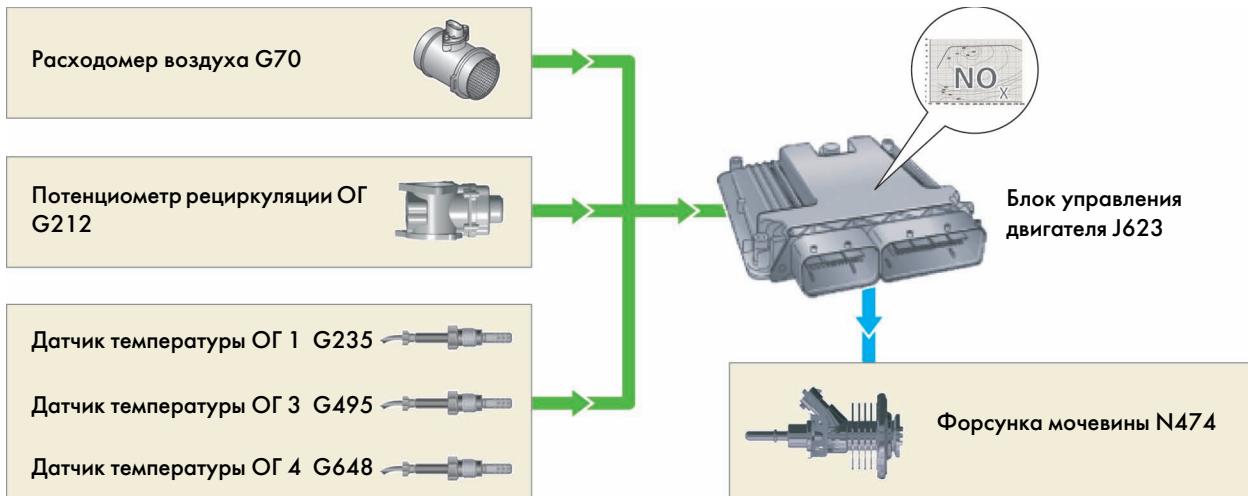
Требуемое для впрыска количество мочевины рассчитывается блоком управления двигателя и зависит от следующих факторов:

- режима работы двигателя;
- температуры ОГ;
- доли оксидов азота в массовом потоке ОГ.

## Доля оксидов азота в массовом потоке ОГ

Доля оксидов азота, поступающая в восстановительный катализатор, рассчитывается блоком управления двигателя по зависящей от характеристик математической модели.

Математическая модель основана на теоретически рассчитанной доле оксидов азота в массовом потоке ОГ. Массовый поток ОГ соответствует массовому расходу воздуха во впускном канале, который определяется расходомером воздуха, и массе впрынутого топлива.



S424\_078

## Накопление аммиака в восстановительном катализаторе

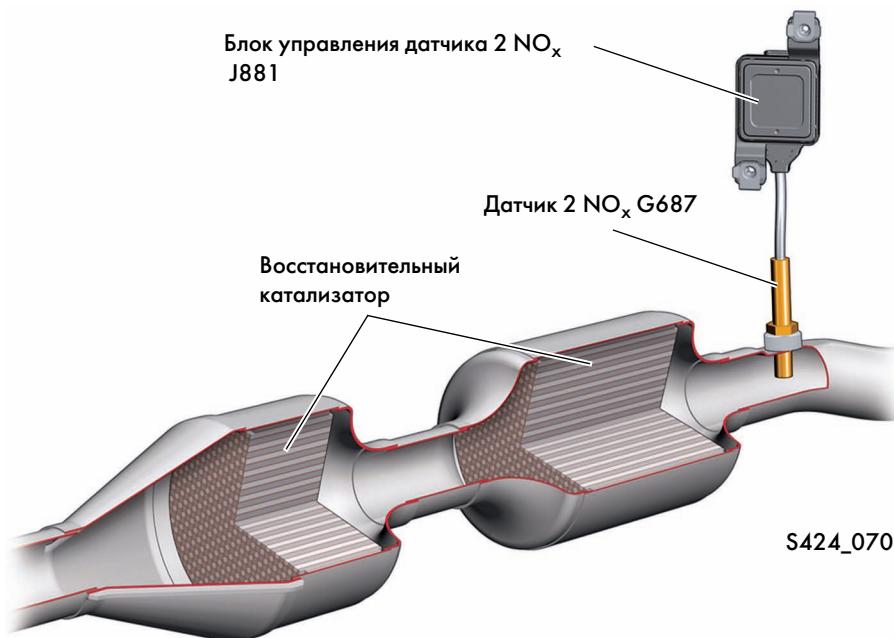
При определённых режимах работы двигателя, например на холостом ходу, или при незначительной температуре ОГ аммиак может накапливаться в восстановительном катализаторе. Этот накопленный аммиак используется для того, чтобы при благоприятных эксплуатационных режимах снизить более высокую долю оксидов азота в ОГ.

Накопленное количество аммиака также определяется блоком управления двигателя путём расчёта по математической модели и применяется в качестве дополнительного фактора воздействия для расчёта количества мочевины для впрыска.

# Датчик оксидов азота

## Датчик 2 NO<sub>x</sub> G687

Датчик 2 NO<sub>x</sub> G687 вкручен в трубу выпуска ОГ непосредственно за восстановительным катализатором. С его помощью определяется доля оксидов азота в ОГ, которая анализируется блоком управления датчика 2 NO<sub>x</sub> J881.



### Использование сигналов

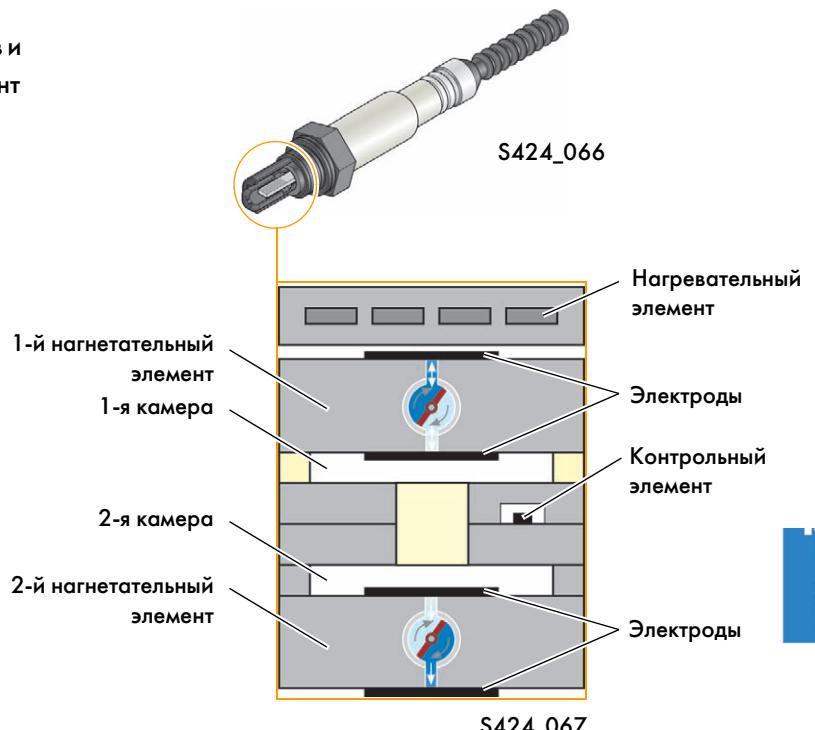
Для контроля работы системы SCR в системе самодиагностики с помощью сигнала датчика NO<sub>x</sub> определяется коэффициент полезного действия восстановительного катализатора. Для этого измеренное значение сравнивается с математической моделью расчёта количества оксидов азота в блоке управления двигателя. Если значение КПД станет меньше определённого, включаются лампа check engine K83 (MIL) и контрольная лампа системной ошибки AdBlue<sup>®</sup> на дисплее комбинации приборов и вносится ошибка в память неисправностей.

Ток сигнала от датчика NO<sub>x</sub> составляет несколько микроампер. Для большей точности измерения сигналы не передаются по кабелю большой длины блоку управления двигателя J623, а по короткому пути передаются блоку управления датчика NO<sub>x</sub> и оцениваются им. Блок управления датчика NO<sub>x</sub> подготавливает сигналы и передаёт их блоку управления двигателя. Датчик NO<sub>x</sub> и блок управления датчика NO<sub>x</sub> образуют единый узел и в случае неисправности должны заменяться совместно.

## Конструкция

Датчик  $\text{NO}_x$  состоит из двух камер, двух нагнетательных элементов, нескольких электродов и нагревательного элемента. Чувствительный элемент датчика состоит из диоксида циркония.

Особенностью данного материала является то, что при приложении электрического напряжения отрицательно заряженные ионы кислорода перемещаются от отрицательного электрода к положительному электроду.



## Принцип работы датчика $\text{NO}_x$

Принцип работы датчика  $\text{NO}_x$  основан на измерении количества кислорода и может быть пояснён на примере широкополосного лямбда-зонда.

### Работа первой камеры

Часть ОГ поступает в первую камеру. Концентрация кислорода в первой камере снижается для возможности измерения малых долей оксидов азота в ОГ.

Вследствие различных долей кислорода в ОГ и контролльном элементе на электродах можно изменить электрическое напряжение. Блок управления датчика  $2 \text{NO}_x$  регулирует это напряжение на постоянное значение. Это значение соответствует отношению воздуха к топливу лямбда  $\approx 1$ . При этом нагнетательными элементами кислород откачивается или закачивается, и таким образом концентрация кислорода в первой камере регулируется до определённого значения.



# Датчик оксидов азота

## Работа второй камеры

Отработавшие газы поступают из первой камеры во вторую. Молекулы  $\text{NO}_x$  в ОГ на специальном электроде распадаются на  $\text{N}_2$  и  $\text{O}_2$ . Поскольку к внутреннему и наружному электродам приложено симметричное напряжение в 400 мВ, ионы кислорода перемещаются от внутреннего электрода к наружному. Возникающий при этом ток ионов кислорода нагнетательного элемента является масштабом для определения доли оксидов азота во второй камере. Поскольку ток ионов кислорода нагнетательного элемента пропорционален доли оксидов азота в ОГ, отсюда можно определить долю оксидов азота.



S424\_069

## При отсутствии сигнала и выходе из строя

При отсутствии сигнала в память неисправностей блока управления двигателя заносится ошибка. Включаются лампа check engine K83 (MIL) и контрольная лампа системной ошибки AdBlue<sup>®</sup> на дисплее комбинации приборов.



Датчик  $\text{NO}_x$  с нагревательным элементом включается только после того, как будет установлено, что конденсат не может разрушить керамическое покрытие датчика. Для этого температура в системе выпуска ОГ должна быть выше точки росы для воды, чтобы возможность нахождения конденсата воды в датчике была исключена.

## Мочевина – AdBlue®

Необходимый для восстановления оксидов азота аммиак применяется не в чистом виде, а в виде водного раствора мочевины. Аммиак в чистом виде раздражает кожу и слизистые оболочки и, кроме того, имеет крайне неприятный запах. В качестве восстановителя для системы SCR применяется жидкость, которой вся автомобильная промышленность даёт единое фирменное наименование AdBlue®.

AdBlue® представляет собой имеющий высокую степень очистки, прозрачный 32,5-процентный раствор мочевины в воде. Он производится методом химического синтеза.

### Точка замерзания AdBlue®

Доля мочевины в AdBlue® составляет 32,5%, поскольку при такой концентрации восстановитель имеет наиболее низкую точку замерзания, равную  $-11^{\circ}\text{C}$ .

Отклонение от данной концентрации в сторону большей доли мочевины или воды приводит к повышению точки замерзания AdBlue®.

### Свойства AdBlue®

- При температурах ниже  $-11^{\circ}\text{C}$  AdBlue® замерзает.
- При высоких температурах (примерно  $70^{\circ}\text{C} - 80^{\circ}\text{C}$ ) AdBlue® распадается. Как следствие, это приводит к образованию аммиака и возможному появлению неприятного запаха.
- Загрязнение посторонними веществами и бактериями может сделать AdBlue® непригодным для применения.
- Вытекшая и кристаллизовавшаяся мочевина оставляет белые пятна. Эти пятна можно отчистить с помощью воды и щётки (по возможности немедленно).
- AdBlue® обладает высокой способностью к просачиванию. Следует защищать электрические узлы и разъёмы от попадания AdBlue®.

### Diesel Exhaust Fluid AdBlue®

NOx-reducing agent for diesel engines with SCR-exhaust gas treatment ISO 22241-1	Agente reductor de emisiones NOx para motores de Diesel Con tratamiento posterior de gases de combustión SCR ISO 22241-1	NOx-agent réducteur pour moteurs diesel avec traitement SCR des gaz d'échappement ISO 22241-1
--	--	---

Mercedes-Benz A 000 583 0107  
VW / AUDI G 052 910 A2  
BMW Group 83 19 0 441 139

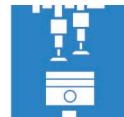
½ Gallon  
1.89 Liter e



S424\_072



S424\_091



### Указания по обращению с AdBlue®

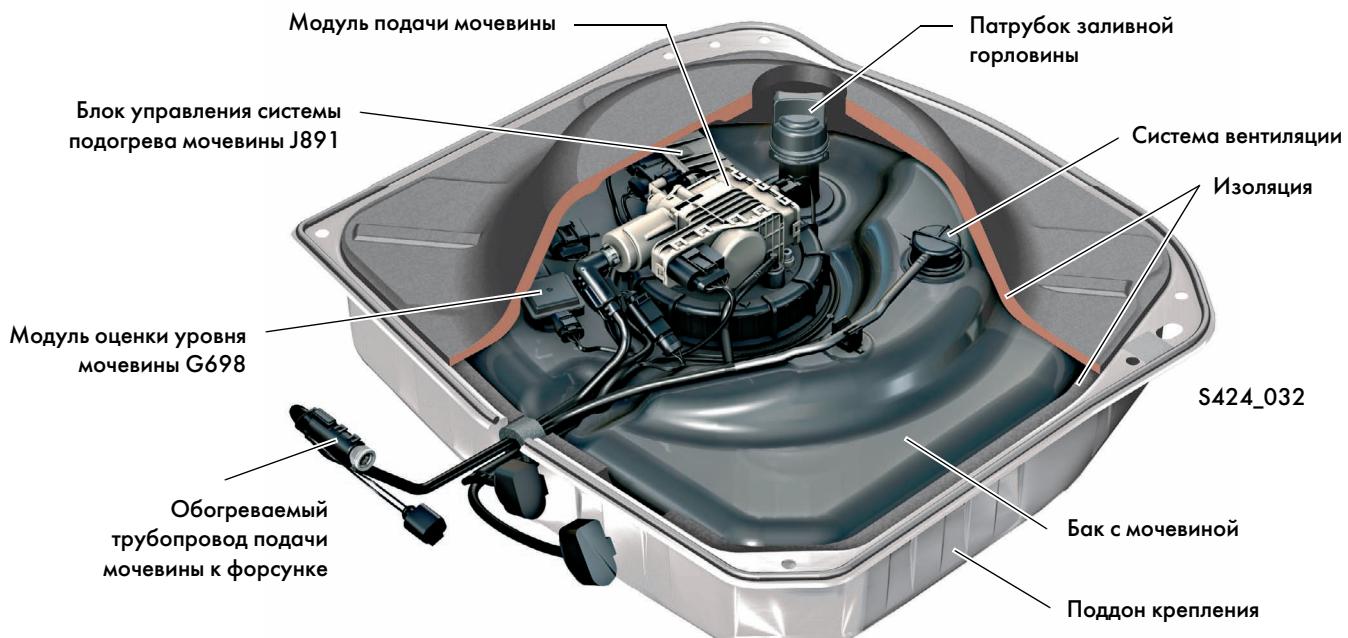
- Применять только соответствующий разрешённому стандарту производителя AdBlue® в оригинальной упаковке.
- Для исключения загрязнений запрещается повторно применять слитый из системы AdBlue®.
- Производить заправку бака с мочевиной только с применением разрешённых производителем ёмкостей и переходников.
- Мочевина может вызвать раздражение кожи, глаз и органов дыхания. При попадании этой жидкости на кожу необходимо немедленно смыть жидкость большим количеством воды. При необходимости следует обратиться к врачу.

# Система заправки и подачи мочевины

## Система заправки мочевины

Бак для мочевины изготовлен из пластика и расположен у Passat Blue TDI под нишей запасного колеса.

Бак имеет заправочную ёмкость примерно 16,8 литра.



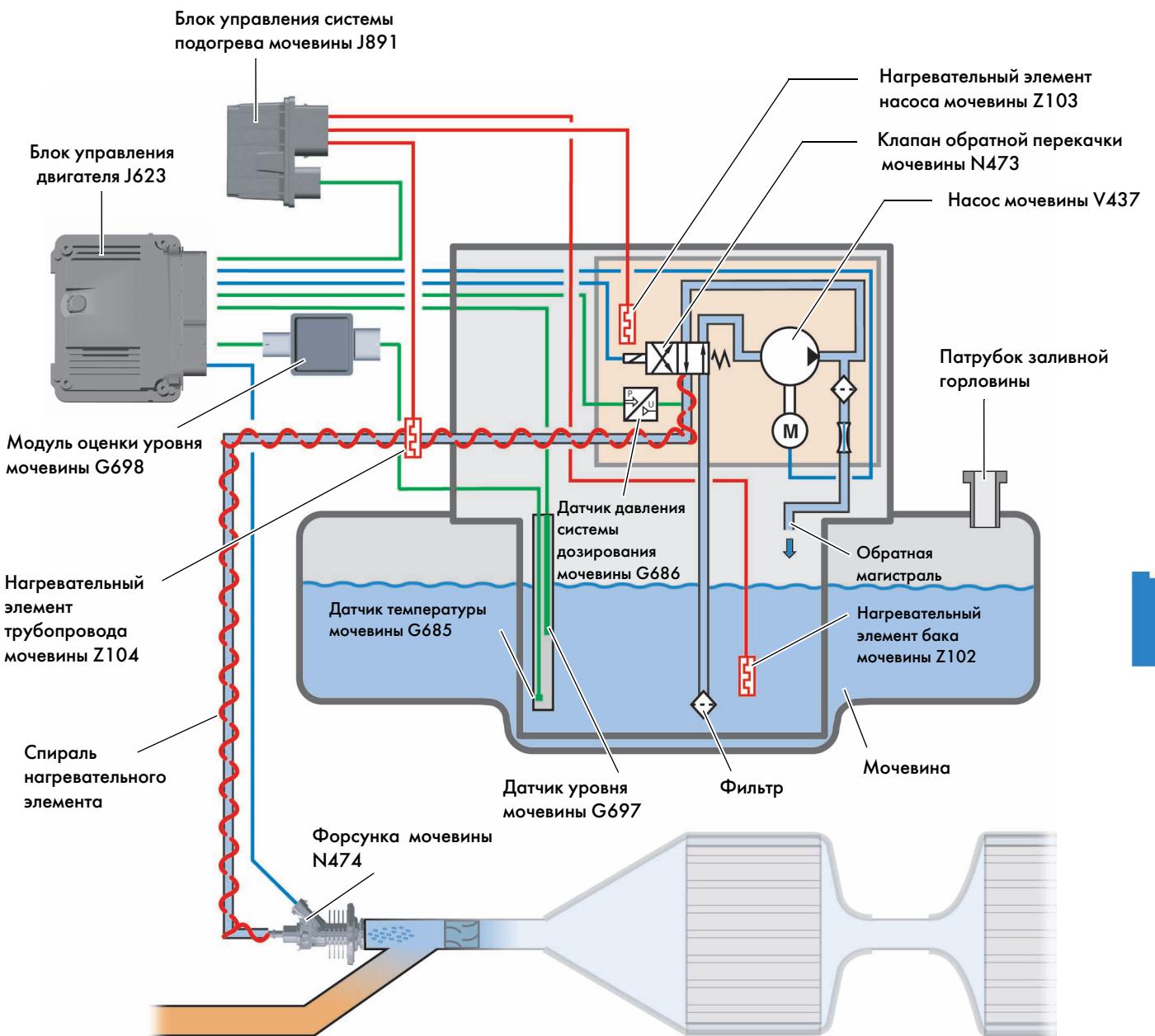
- Модуль подачи мочевины.  
В модуле подачи находятся датчики и исполнительные механизмы для подачи мочевины в системе заправки и подачи.
- Модуль оценки уровня мочевины. Модуль измеряет уровень заполнения бака с мочевиной.
- Блок управления системы подогрева мочевины.  
Блок управляет обогревом системы заправки и подачи мочевины.
- Изоляция из вспененного полипропилена.  
Изоляция предназначена для защиты мочевины от низких и высоких температур окружающей среды.

- Система вентиляции.  
Система заправки и подачи мочевины представляет собой в определённой степени изолированную от внешней среды систему. Это достигается за счёт порошкового материала, находящегося в присоединительном патрубке системы вентиляции. Выравнивание давления в баке с мочевиной таким образом всегда происходит в течение длительного промежутка времени.



При заправке мочевины необходимо следить за тем, чтобы в баке оставался достаточный свободный объём для расширения мочевины. Заправлять бак для мочевины следует только с помощью предусмотренных для этого ёмкостей и систем заправки. Благодаря этому обеспечивается правильная скорость заправки, предупреждающая излишнее наполнение бака. Кроме того, все газы собираются в заправочных ёмкостях и не попадают в атмосферу. Запрещается использовать для заправки бака с мочевиной воронки и схожие приспособления, а также самостоятельно заправлять ёмкость для дозаправки мочевиной!

## Схема системы заправки и подачи мочевины

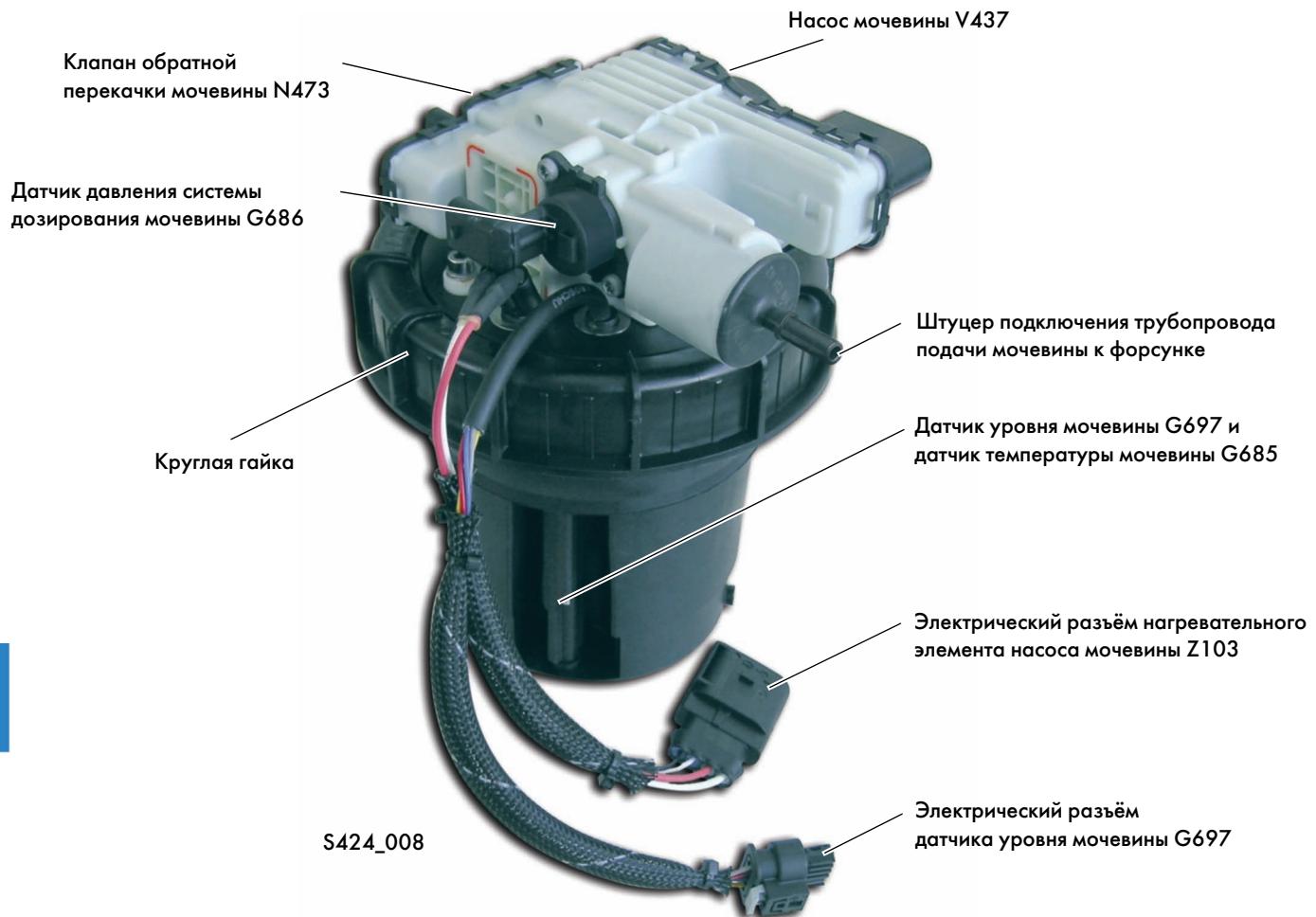


S424\_018

# Система заправки и подачи мочевины

## Модуль подачи мочевины

Модуль подачи мочевины крепится защёлками в баке. С помощью круглой гайки модуль крепится на верхней части бака. В модуль подачи мочевины интегрированы следующие компоненты.



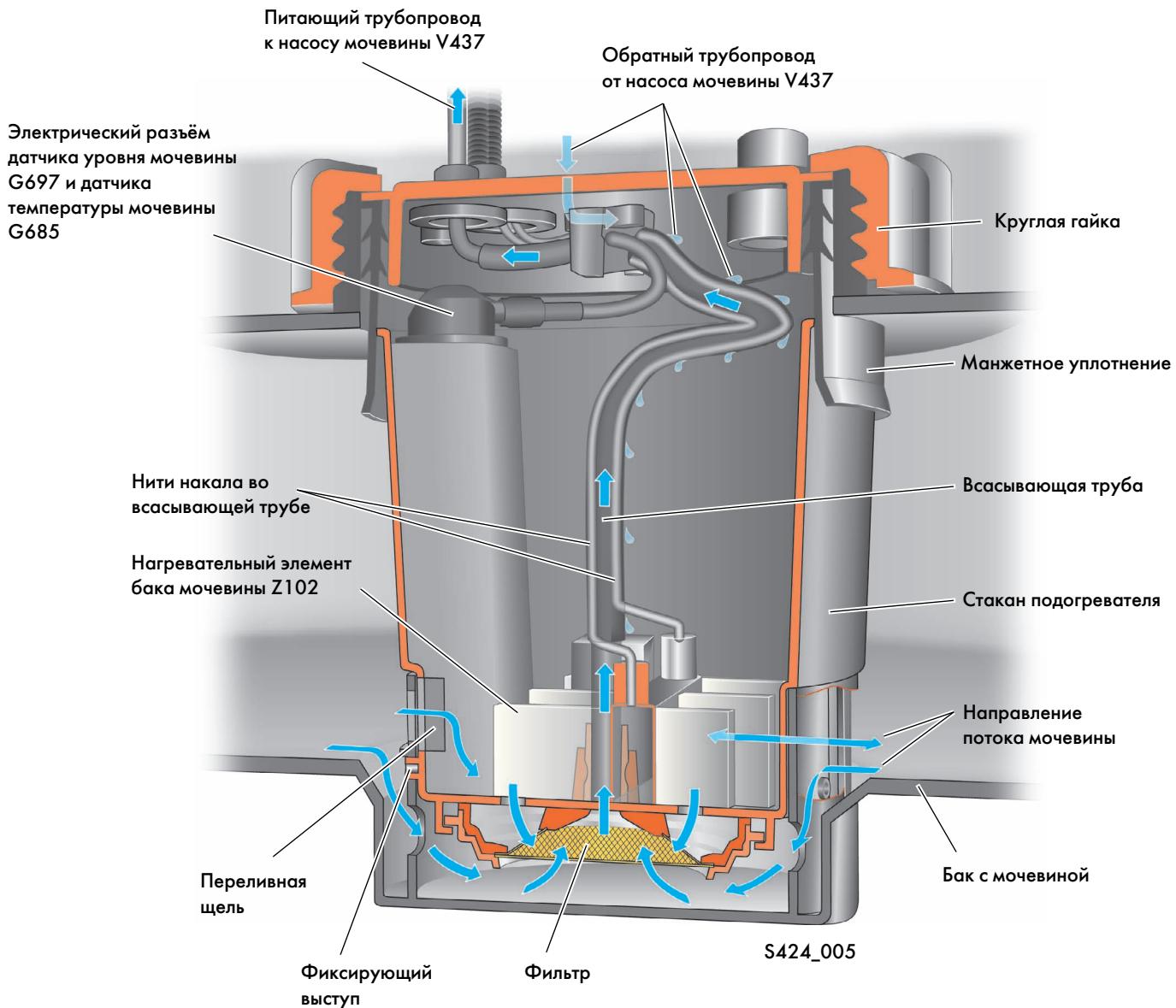
Вид сзади



Вид снизу



## Стакан подогревателя



Мочевина всасывается насосом мочевины из так называемого стакана подогревателя через всасывающую трубу и фильтр. Фильтр предназначен для защиты системы нейтрализации SCR от повреждений частицами загрязнений, содержащимися в мочевине. Подогрев мочевины в стакане подогревателя обеспечивает работу системы SCR и при низких температурах окружающей среды. Возвращающаяся от насоса мочевина по наружной стороне всасывающей трубы стекает обратно в стакан подогревателя.

Через переливные щели мочевина попадает из бака в стакан подогревателя. При низких температурах, благодаря выплескиванию мочевины из стакана подогревателя, замерзшая в баке мочевина оттаивает.



# Система заправки и подачи мочевины

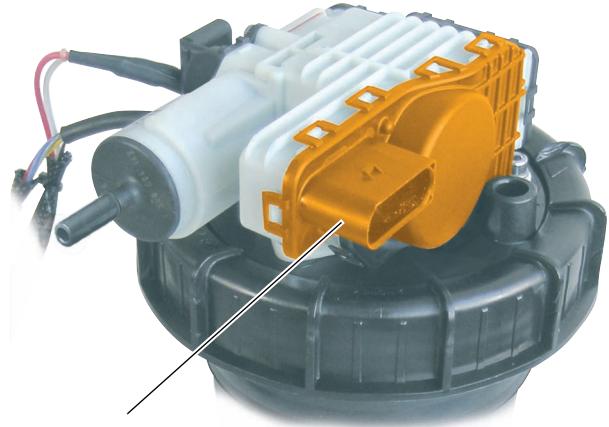
## Насос мочевины V437

Насос мочевины представляет собой мембранный насос. Его привод осуществляется бесщёточным двигателем постоянного тока. Насос мочевины интегрирован в корпус модуля подачи мочевины и управляет блоком управления двигателя.

### Назначение

Задачи насоса мочевины различаются в зависимости от положения клапана обратной перекачки мочевины.

- При включённом двигателе и выполнении условий, необходимых для работы системы нейтрализации SCR, насос подаёт мочевину из бака к форсунке мочевины под давлением примерно 5 бар.
- При выключении дизельного двигателя он перекачивает мочевину из трубопровода подачи мочевины от форсунки мочевины обратно в бак.



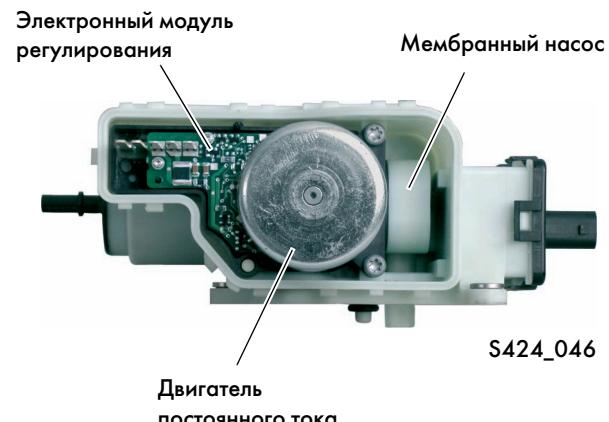
Насос мочевины V437

S424\_009

### Принцип работы

Блок управления двигателя управляет двигателем насоса с помощью сигнала с широтно-импульсной модуляцией. Двигатель через шатун приводит в действие мембранный насос. При работающей системе SCR мембранный насос засасывает мочевину из бака и закачивает её в трубопровод подачи мочевины.

## Насос мочевины



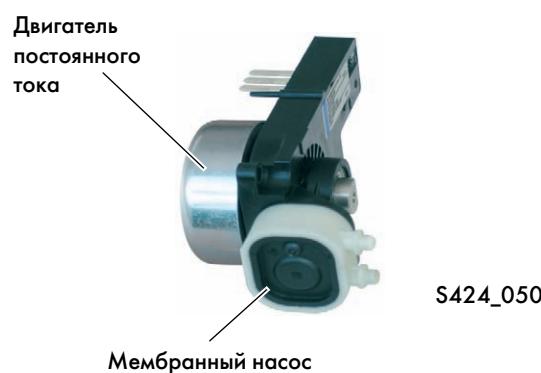
Двигатель постоянного тока

S424\_046

### Последствия отказа

При выходе насоса мочевины из строя система SCR неработоспособна.

Включаются лампа check engine K83 (MIL) и контрольная лампа системной ошибки AdBlue<sup>®</sup> на дисплее комбинации приборов.



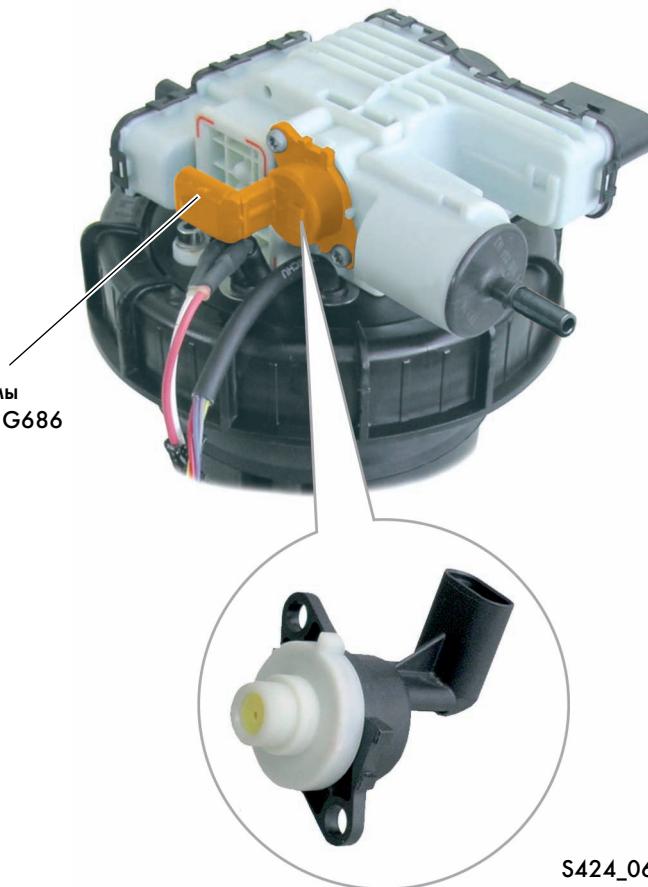
Мембранный насос

S424\_050

## Датчик давления системы дозирования мочевины G686

Датчик давления системы дозирования мочевины вкручен в модуль подачи мочевины. Он определяет фактическое давление подачи мочевины и передаёт сигнал напряжения блоку управления двигателя.

Датчик давления системы дозирования мочевины G686



### Использование сигналов

С помощью сигнала блок управления двигателя рассчитывает фактическое давление мочевины в трубопроводе к форсунке мочевины. Тем самым блок управления двигателя может регулировать частоту вращения двигателя насоса и таким образом согласовывать требуемую производительность насоса.

S424\_065

### При отсутствии сигнала и выходе из строя

При отсутствии сигнала от датчика давления системы дозирования мочевины дозирование мочевины отключается. Система SCR неработоспособна. Включаются лампа check engine K83 (MIL) и контрольная лампа системной ошибки AdBlue® на дисплее комбинации приборов.

### Диаграмма соотношения напряжения и давления (передаточная функция)



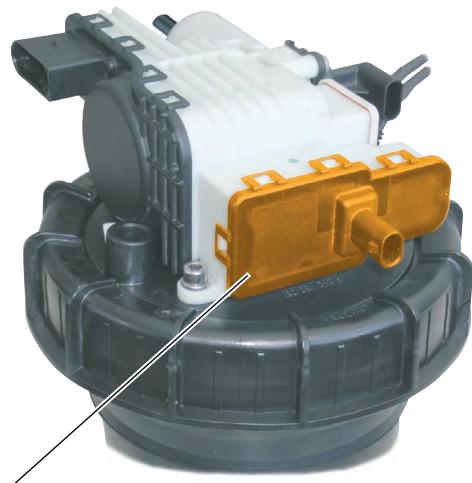
S424\_022



# Система заправки и подачи мочевины

## Клапан обратной перекачки мочевины N473

Клапан обратной перекачки мочевины представляет собой четырёхходовой двухпозиционный клапан (4/2). Он интегрирован в модуль подачи мочевины.



Клапан обратной перекачки мочевины N473

S424\_010



Клапан обратной перекачки мочевины N473

S424\_039

### Задача клапана

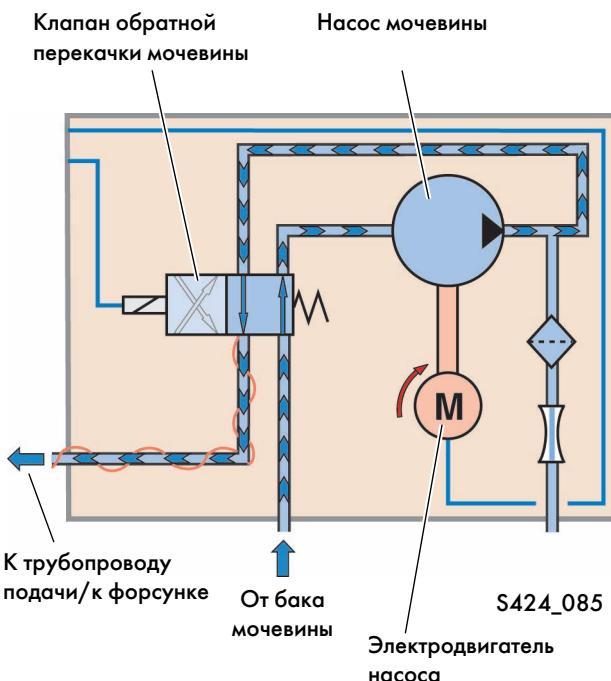
При отключении дизельного двигателя клапан обратной перекачки мочевины переключает направление подачи мочевины. Вследствие этого мочевина из трубопровода подачи мочевины возвращается в бак мочевины. Эта профилактическая мера позволяет предупредить замерзание мочевины в трубопроводе подачи мочевины и форсунке мочевины при низких температурах.

## Принцип работы

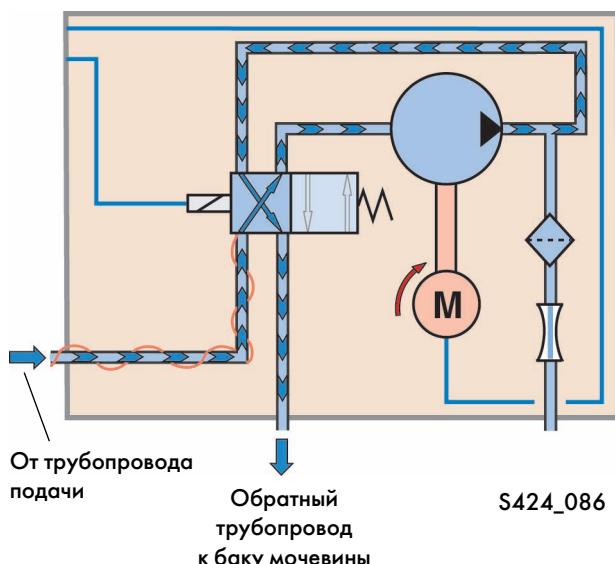
При отключении дизельного двигателя клапан обратной перекачки мочевины переключает направление подачи мочевины. Для этого через электромагнитную катушку приводится в действие подъёмный магнит. Катушка управляется блоком управления двигателя. После этого подъёмный электромагнит через кулису переключает клапан в положение «откачка».

Теперь вращающийся в одном направлении двигатель насоса откачивает мочевину из трубопровода подачи в бак мочевины.

**Положение «подача»**



**Положение «откачка»**



## Последствия отказа

При выходе из строя клапана обратной перекачки мочевины возникает опасность замерзания мочевины в трубопроводе подачи и форсунке при низких температурах окружающей среды.

Если клапан останется переключённым в положение «откачка», создать давление в системе подачи мочевины невозможно.

Включаются лампа check engine K83 (MIL) и контрольная лампа системной ошибки AdBlue® на дисплее комбинации приборов.



Процесс откачки мочевины из трубопровода длится примерно 1 минуту.  
В течение этого времени запрещается отсоединять клеммы АКБ, поскольку в противном случае возможно замерзание мочевины в трубопроводе при низких температурах окружающей среды.



# Система заправки и подачи мочевины

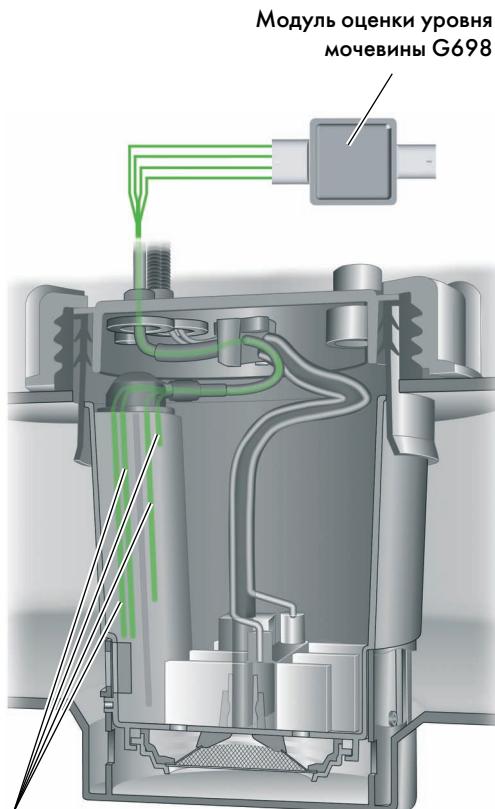
## Датчик уровня мочевины G697 с модулем оценки уровня мочевины G698

Датчик уровня мочевины представляет собой датчик с четырьмя элементами контроля уровня из нержавеющей стали. Он находится непосредственно в стакане подогревателя.

Модуль оценки уровня мочевины оценивает сигналы датчика в баке мочевины и передаёт сигнал с широтно-импульсной модуляцией (ШИМ-сигнал) блоку управления двигателя. Он закреплён вне бака, на его верхней стороне.

### Задача

С помощью сигнала датчика в баке мочевины модуль оценки уровня мочевины определяет три различных уровня наполнения бака. Три измеренных значения различного уровня наполнения используются для различных степеней предупреждения о необходимости дозаправки мочевины.



Датчик уровня мочевины  
G697

S424\_021

### Конструкция

Четыре чувствительных элемента из нержавеющей стали служат рабочими и контрольными электродами для модуля оценки уровня мочевины.



Контрольный  
электрод

Рабочий электрод  
«нижний уровень»

S424\_036

## Принцип работы

Для определения уровня наполнения бака используется электрическая проводимость мочевины между элементами контроля уровня (рабочими электродами) и контрольным электродом.

Через короткие промежутки времени модуль оценки уровня мочевины последовательно подаёт переменное напряжение на рабочие электроды и контрольный электрод.

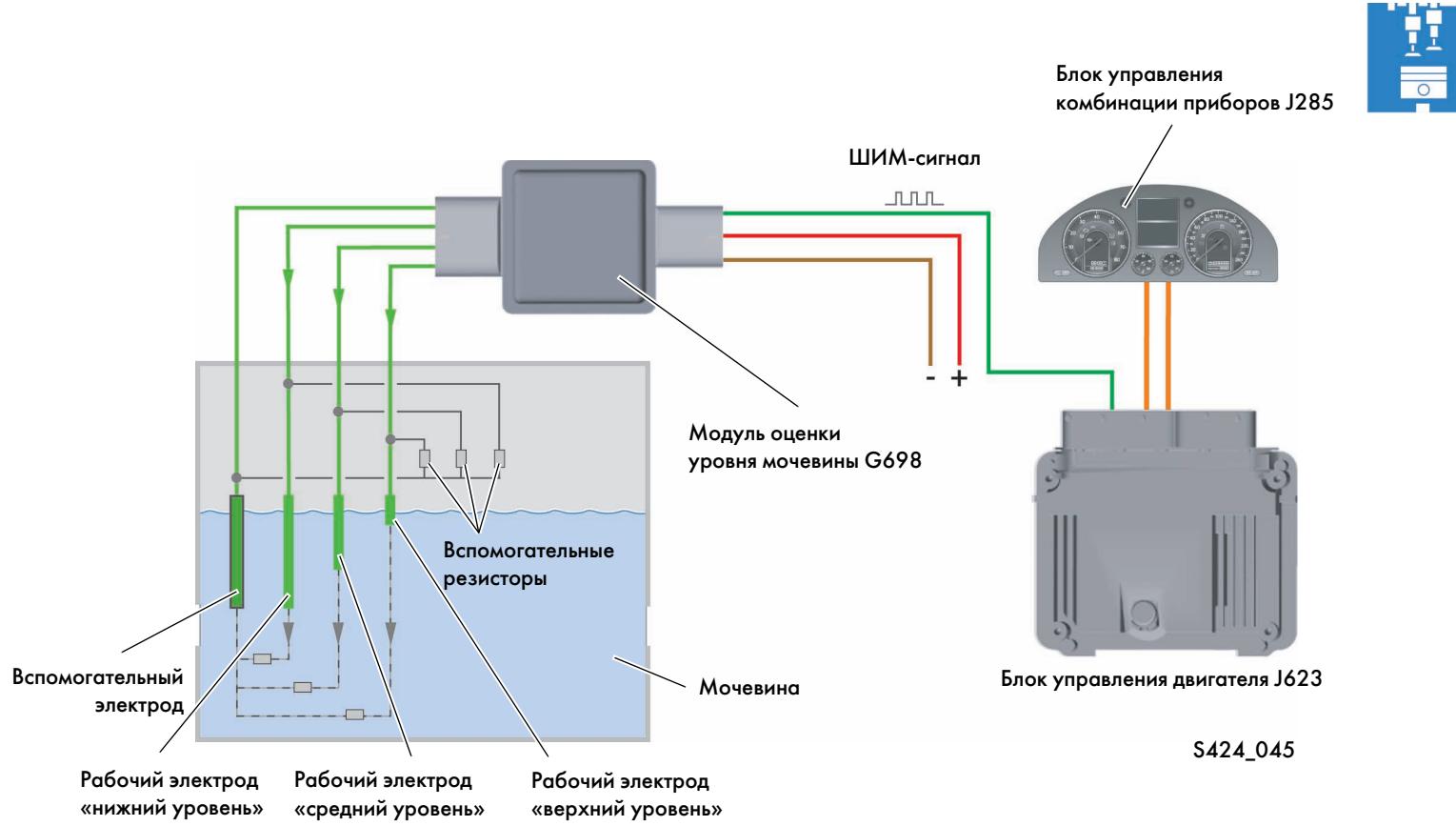
Ток между двумя элементами контроля уровня (рабочим электродом и контрольным электродом) может течь только в том случае, если оба они погружены в мочевину.

С помощью оценки электрической проводимости модуль оценки уровня мочевины определяет, находится уровень выше или ниже соответствующего элемента контроля уровня.

При наличии или отсутствии мочевины сопротивление между обоими элементами соответственно меняется. Это изменение сопротивления регистрируется модулем оценки уровня и подготавливается в виде сигнала для передачи блоку управления двигателя. «Плескание» мочевины «гасится» модулем оценки уровня электронным путём.

Необходимость дозаправки, вследствие «электронного гашения», распознаётся системой с задержкой.

Чтобы в случае низкого уровня наполнения бака предупредить водителя о необходимости дозаправки мочевины, блок управления двигателя передаёт сигнал блоку управления комбинации приборов J285.



S424\_045

# Система заправки и подачи мочевины

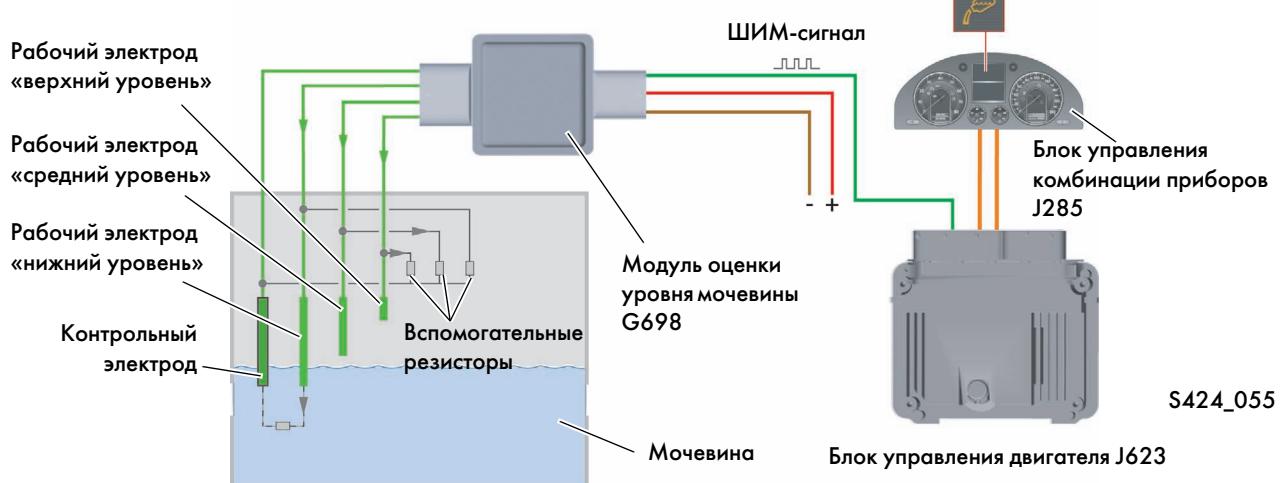
## Пример предупреждения при снижающемся уровне наполнения

Когда уровень жидкости опускается ниже отметки «средний уровень», ток между рабочим электродом «средний уровень» и контрольным электродом течёт уже не через мочевину, а через вспомогательный резистор рабочего электрода «средний уровень». У рабочего электрода «верхний уровень» ток также течёт через относящийся к нему вспомогательный резистор. В случае рабочего электрода «нижний уровень» ток течёт через мочевину. Сопротивление вспомогательного резистора во много раз больше сопротивления мочевины. По этому изменившемуся значению сопротивления модуль оценки уровня мочевины распознаёт, что уровень жидкости опустился ниже данной отметки. Этот сигнал обрабатывается модулем оценки уровня мочевины и передаётся блоку управления двигателя.

Чтобы в случае низкого уровня наполнения бака предупредить водителя о необходимости дозаправки мочевины, блок управления двигателя передаёт сигнал блоку управления комбинации приборов. На дисплее комбинации приборов зажигается контрольная лампа, предупреждающая водителя о необходимости дозаправки, и отображается запас хода без дозаправки. Запас хода без дозаправки определяется блоком управления двигателя исходя из среднего расхода мочевины и оставшегося количества мочевины.

Вспомогательные резисторы служат также для диагностики обрыва линии и для проверки достоверности сигнала.

При замерзании мочевины принцип измерения не работает, поскольку определить надёжное значение сопротивления невозможно.



## При отсутствии сигнала и выходе из строя

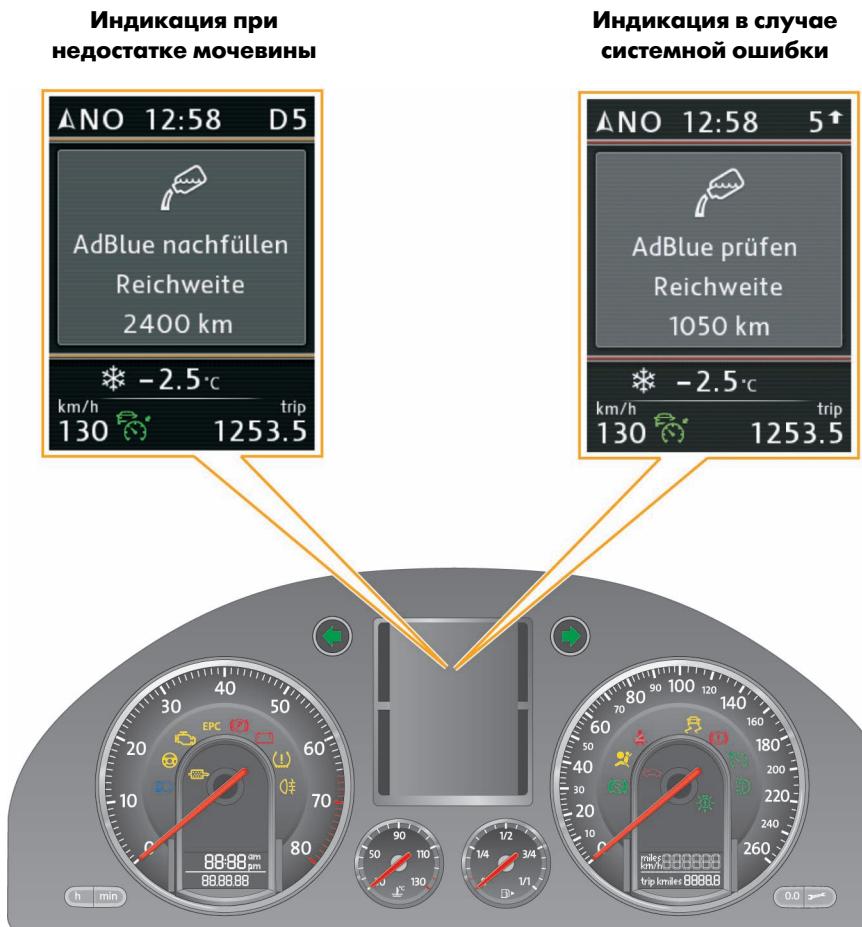
При отсутствии сигнала датчика в баке определить уровень заполнения бака мочевины невозможно.

Однако система SCR остаётся в активном состоянии. На дисплее включаются контрольная лампа системной ошибки AdBlue® и лампа check engine K83.

# Предупредительная индикация системы подачи AdBlue®

## Индикатор системы подачи AdBlue® в комбинации приборов

Индикатор системы подачи AdBlue® располагается на дисплее комбинации приборов. Он загорается с целью своевременного предупреждения водителя о необходимости дозаправки мочевины или с целью предупреждения о системной ошибке.



S424\_028



## Законодательные требования

При использовании дополнительного восстановителя для нейтрализации отработавших газов, законодательные предписания к нормам токсичности отработавших газов Евро 5 требуют запрета повторного запуска двигателя при наличии следующих условий.

- Недостаточное количество мочевины в баке.
- Дозирование (впрыск) мочевины невозможен из-за системной ошибки.
- Низкое качество мочевины.
- Расход мочевины отличается от номинального.
- Восстановительный катализатор неисправен.

# Предупредительная индикация системы подачи AdBlue®

## Индикация системы подачи AdBlue® в комбинации приборов при недостатке мочевины

Когда количество мочевины в баке падает ниже определённого уровня наполнения, водитель предупреждается о необходимости дозаправки AdBlue® тремя ступенями предупреждения.

Запас хода	Предупр. звуковой сигнал	Индикация в комбинации приборов комплектации Premium/Highline	Указания для водителя
от 2400 км	1 звуковой сигнал		Данное указание выводится на дисплей, когда запас хода при оставшемся количестве мочевины составляет величину, указанную в тексте. Водитель предупреждается о необходимости дозаправки мочевины. В качестве дополнительного указания раздаётся предупредительный звуковой сигнал.
от 1000 км	1 сигнал зуммера		Данное указание выводится на дисплей, когда запас хода при оставшемся количестве мочевины составляет величину, указанную в тексте. Водитель предупреждается о необходимости дозаправки мочевины. Кроме того, водитель получает сообщение о том, что после прохождения указанного расстояния повторный запуск двигателя, после его выключения, будет невозможен. В качестве дополнительного предупреждения раздаётся предупредительный звуковой сигнал зуммера.
0 км	3 сигнала зуммера		Данное сообщение выводится при отсутствии мочевины в баке. Водитель получает предупреждение о невозможности запуска двигателя и требование о дозаправке мочевины. В качестве дополнительного предупреждения раздаются три следующих один за другим звуковых сигнала зуммера.



Дисплей в комбинации приборов комплектации Lowline  
(индикация отображается в виде бегущей строки на английском языке)



Начиная с запаса хода 2400 км на дисплей комбинации приборов может выводиться оценочное значение запаса хода по фактическому остатку AdBlue®.

После перезапуска двигателя возможна ситуация, когда при включении стартера и электрооборудования вызванный в меню многофункционального дисплея пункт меню «Запас хода по AdBlue®» сменяется на пункт меню «Запас хода по топливу».



Если количество AdBlue® в баке достигло минимального уровня, должно быть дозаправлено не менее 5 литров раствора. Это примерно соответствует объёму трех ёмкостей для дозаправки мочевины, реализуемых в торговой сети. Только при дозаправке такого количества мочевины система распознает дозаправку, и запуск двигателя снова будет возможен.



# Предупредительная индикация системы подачи AdBlue®

## Индикация системы подачи AdBlue® в случае системных ошибок

В случае ошибки в системе нейтрализации SCR датчик NO<sub>x</sub> может определить снижение КПД катализатора SCR. В таком случае водитель получит на дисплее комбинации приборов следующие сообщения.

Запас хода	Предупр. звуковой сигнал	Индикация в комбинации приборов комплектации Premium/Highline	Указания для водителя
от 1050 км			Данное сообщение появляется в случае возникновения ошибки в системе SCR. Водитель получит указание о необходимости проверки системы AdBlue®. Дополнительно для него будет отображен оставшийся запас хода.
от 1000 км	1 сигнал зуммера		Данное указание выводится на дисплей, когда запас хода составляет величину, указанную в тексте. Водитель получает сообщение о том, что после прохождения указанного расстояния повторный запуск двигателя, после его выключения, будет невозможен. Он получает указание обратиться на ближайшее специализированное сервисное предприятие для проверки системы нейтрализации SCR. В качестве дополнительного предупреждения раздаётся предупредительный звуковой сигнал зуммера.
0 км	3 сигнала зуммера		Данное сообщение выводится при распознавании недостаточного уровня мочевины. Водитель получает предупреждение о том, что повторный запуск двигателя, после его остановки, будет невозможен, и указание о необходимости обратиться на ближайшее специализированное сервисное предприятие. В качестве дополнительного предупреждения раздаются три следующих один за другим звуковых сигнала зуммера.



Дисплей в комбинации приборов комплектации Lowline  
(индикация отображается в виде бегущей строки на английском языке)



Приведённые варианты индикации соответствуют комбинации приборов с системными настройками для ФРГ и носят исключительно иллюстративный характер.

Содержание текстовых сообщений для индикации в комбинации приборов на соответствующем национальном языке приведено в соответствующем руководстве по эксплуатации.



# Система подогрева

## Система подогрева мочевины

Из-за опасности замерзания мочевины при низких температурах бак с мочевиной, насос мочевины и трубопровод к форсунке мочевины соответственно оснащены нагревательными элементами.

Благодаря системе подогрева обеспечивается быстрая эксплуатационная готовность системы SCR в случае замерзания мочевины и наличие достаточного количества оттаявшей мочевины для всех режимов работы двигателя.

### Блок управления системы подогрева мочевины J891

Блок управления системы подогрева мочевины управляет питанием нагревательных элементов системы SCR.

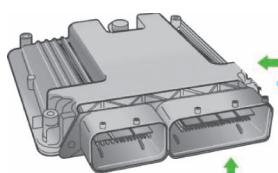
Он расположен на верхней стороне бака мочевины и управляется блоком управления двигателя.

Блок управления системы подогрева мочевины J891



S424\_048

Блок управления двигателя J623



Блок управления системы подогрева мочевины J891

АКБ



S424\_071

Датчик температуры мочевины G685



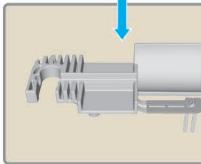
Датчик наружной температуры G17



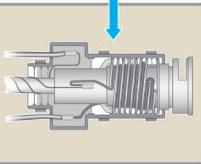
Нагревательный элемент бака мочевины Z102



Нагревательный элемент насоса мочевины Z103



Нагревательный элемент трубопровода мочевины Z104



По данным датчика наружной температуры G17 и датчика температуры мочевины G685 блок управления двигателя распознаёт необходимость подогрева мочевины.

После этого он передаёт управляющий сигнал блоку системы подогрева мочевины J891, который включает питание нагревательных элементов. Блок управления двигателя получает от блока управления системы подогрева мочевины обратную информацию о фактическом токе нагрева.

Контроль тока нагрева предписан в рамках системы самодиагностики (EOBD) для возможности определения выхода из строя или сбоя в работе этого важного для нейтрализации ОГ узла.

Блок управления системы подогрева мочевины включает нагревательные элементы системы SCR.  
Управление подогревом разделено на два контура подогрева.

	Контур 1	Контур 2
Активация	Если температура в баке мочевины или температура окружающего воздуха ниже $-7^{\circ}\text{C}$ , подогрев бака мочевины активируется блоком управления двигателя через блок системы подогрева мочевины.	Если температура окружающего воздуха ниже $-5^{\circ}\text{C}$ , нагревательный элемент насоса мочевины и нагревательный элемент трубопровода мочевины активируются блоком управления двигателя через блок управления системы подогрева мочевины.
Продолжительность подогрева для оттаивания	Продолжительность подогрева при температуре от $-7^{\circ}\text{C}$ до $-13^{\circ}\text{C}$ равна примерно 20 минутам. При температурах до $-25^{\circ}\text{C}$ продолжительность подогрева может увеличиться до 45 минут. При этом происходит активное оттаивание мочевины для обеспечения готовности дозированной подачи в систему.	При температуре ниже $-5^{\circ}\text{C}$ продолжительность подогрева равна примерно 100 секундам. При температуре $-25^{\circ}\text{C}$ она увеличивается до 21 минуты.
Подогрев для обеспечения эксплуатационной готовности	При температуре ниже $-7^{\circ}\text{C}$ дополнительно к подогреву для оттаивания включается подогрев для обеспечения эксплуатационной готовности. Эта процедура длится примерно 5 минут. Подогрев для обеспечения эксплуатационной готовности предназначен для обеспечения достаточного для всех режимов работы двигателя количества оттаявшей мочевины.	

#### Последствия отказа

При выходе из строя блока управления системы подогрева мочевины при низкой наружной температуре мочевина может замёрзнуть. Включается лампа check engine K83 (MIL).

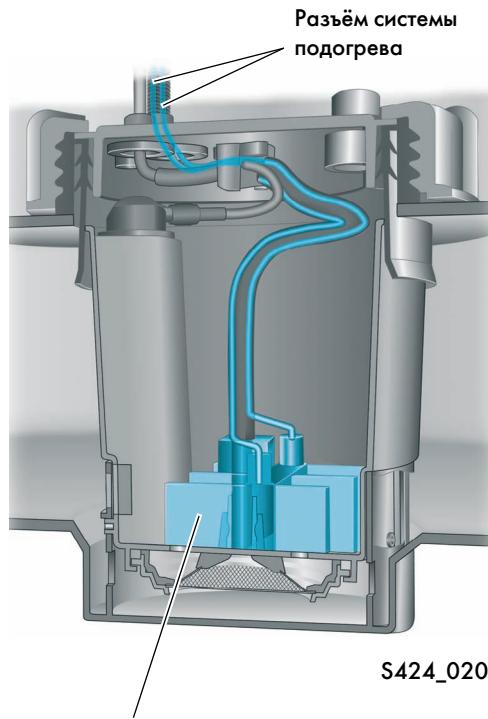


# Система подогрева

## Нагревательный элемент бака мочевины Z102

Нагревательный элемент бака мочевины представляет собой нагревательный элемент с положительным температурным коэффициентом. Резисторы с положительным температурным коэффициентом в холодном состоянии обладают максимальной проводимостью. Они имеют положительный температурный коэффициент (Positive Temperature Coefficient = PTC). Это означает, что при увеличении температуры сопротивление увеличивается, вследствие чего сила тока уменьшается.

Нагревательный элемент залит пластиком и находится непосредственно в стакане подогревателя бака мочевины. Подогрев управляемся блоком управления двигателя через выходной каскад.



### Задача

При низкой наружной температуре или низкой температуре в баке мочевины нагревательный элемент бака мочевины должен подогреть мочевину в стакане подогревателя и, таким образом, обеспечить готовность к дозированной подаче мочевины в систему SCR в кратчайшее время.

Нагревательный элемент бака мочевины Z102

### Принцип работы

Если температура в баке мочевины или температура окружающего воздуха ниже  $-7^{\circ}\text{C}$ , подогрев бака мочевины активируется через выходной каскад блоком управления двигателя.



### Последствия отказа

При выходе из строя блока управления системы подогрева мочевины при низкой наружной температуре мочевина может замёрзнуть. Включается лампа check engine K83 (MIL).

## Нагревательный элемент насоса мочевины Z103

Нагревательный элемент насоса мочевины тоже представляет собой нагревательный элемент с положительным температурным коэффициентом. Резисторы с положительным температурным коэффициентом в холодном состоянии обладают максимальной проводимостью. Они обладают положительным температурным коэффициентом (PTC). Это означает, что при увеличении температуры сопротивление увеличивается, вследствие чего сила тока уменьшается.

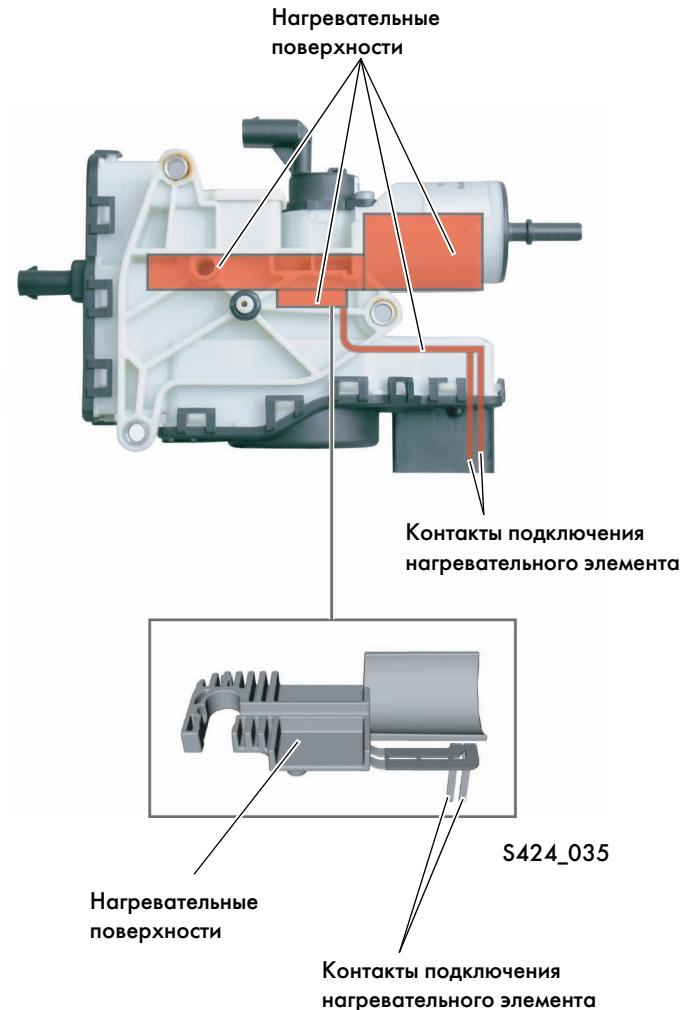
Нагревательный элемент интегрирован в модуль подачи мочевины и расположен в области насоса для мочевины, клапана обратной перекачки и штуцера подключения трубопровода подачи мочевины к форсунке. Подогрев насоса мочевины управляет блоком управления двигателя через выходной каскад.

### Задача

Задачей системы подогрева насоса мочевины является подогрев мочевины в области насоса мочевины, клапана обратной перекачки мочевины и штуцера подключения трубопровода подачи мочевины при низкой наружной температуре. Благодаря этому обеспечивается надёжная работа системы SCR при низкой наружной температуре.

### Принцип работы

Если температура воздуха ниже  $-5^{\circ}\text{C}$ , подогрев насоса мочевины активируется через выходной каскад блоком управления двигателя.



### Последствия отказа

При выходе из строя блока управления системы подогрева мочевины при низкой наружной температуре мочевина может замёрзнуть. Включается лампа check engine K83 (MIL).

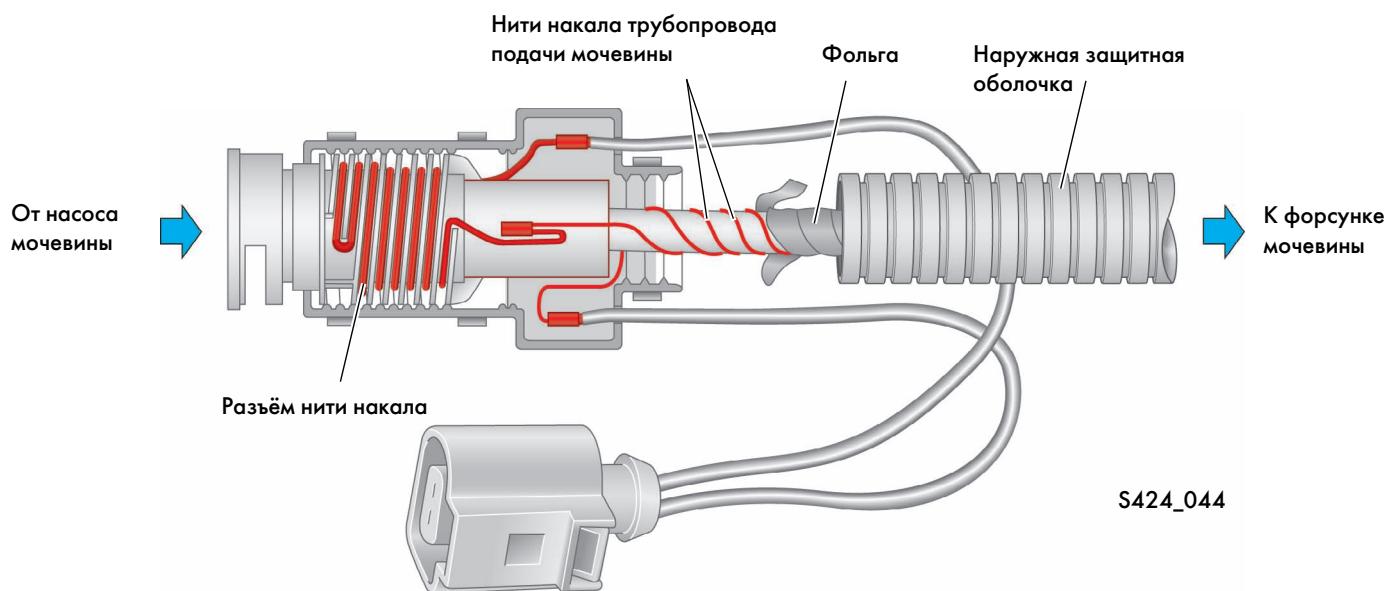


# Система подогрева

## Нагревательный элемент трубопровода мочевины Z104

Нагревательный элемент трубопровода мочевины представляет собой проволочное сопротивление из нержавеющей стали.

Проволочное сопротивление навито на трубопровод подачи мочевины по спирали и защищено снаружи с помощью трубы из пластика. Подогрев трубопровода подачи мочевины управляется блоком управления двигателя через блок управления системы подогрева мочевины.



### Задача

Задачей системы подогрева трубопровода подачи мочевины является подогрев мочевины в трубопроводе к форсунке мочевины при низкой наружной температуре. Благодаря этому обеспечивается надёжная работа системы SCR при низкой наружной температуре.

### Принцип работы

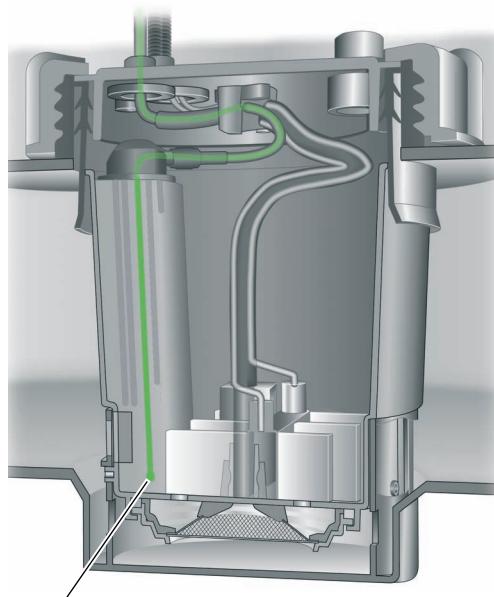
Если температура окружающей среды ниже  $-5^{\circ}\text{C}$ , то блок управления системы подогрева мочевины включает ток нагрева для нагревательного элемента трубопровода мочевины.

### Последствия отказа

При выходе из строя блока управления системы подогрева мочевины при низкой наружной температуре мочевина может замёрзнуть. Включается лампа check engine K83 (MIL).

## Датчик температуры мочевины G685

Датчик температуры мочевины представляет собой датчик с отрицательным температурным коэффициентом (Negative Temperature Coefficient = NTC). Он находится в корпусе датчика уровня бака мочевины и измеряет температуру мочевины в стакане подогревателя.



Датчик температуры мочевины G685

S424\_056

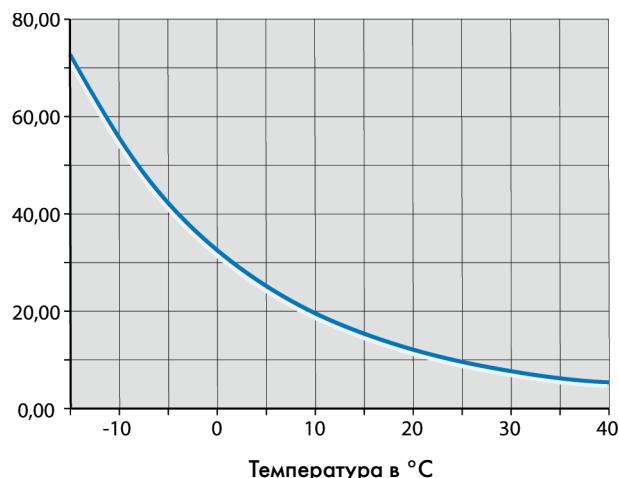
### Использование сигналов

Блок управления двигателя использует сигнал датчика температуры мочевины для включения подогрева бака мочевины и подогрева насоса мочевины.

### Принцип работы

Датчик температуры представляет собой проволочное сопротивление с отрицательным температурным коэффициентом (NTC). Это означает, что электрическое сопротивление датчика уменьшается при увеличении температуры мочевины. По сигналу сопротивления блок управления двигателя рассчитывает фактическую температуру мочевины.

Сопротивление в кОм



Температура в °C

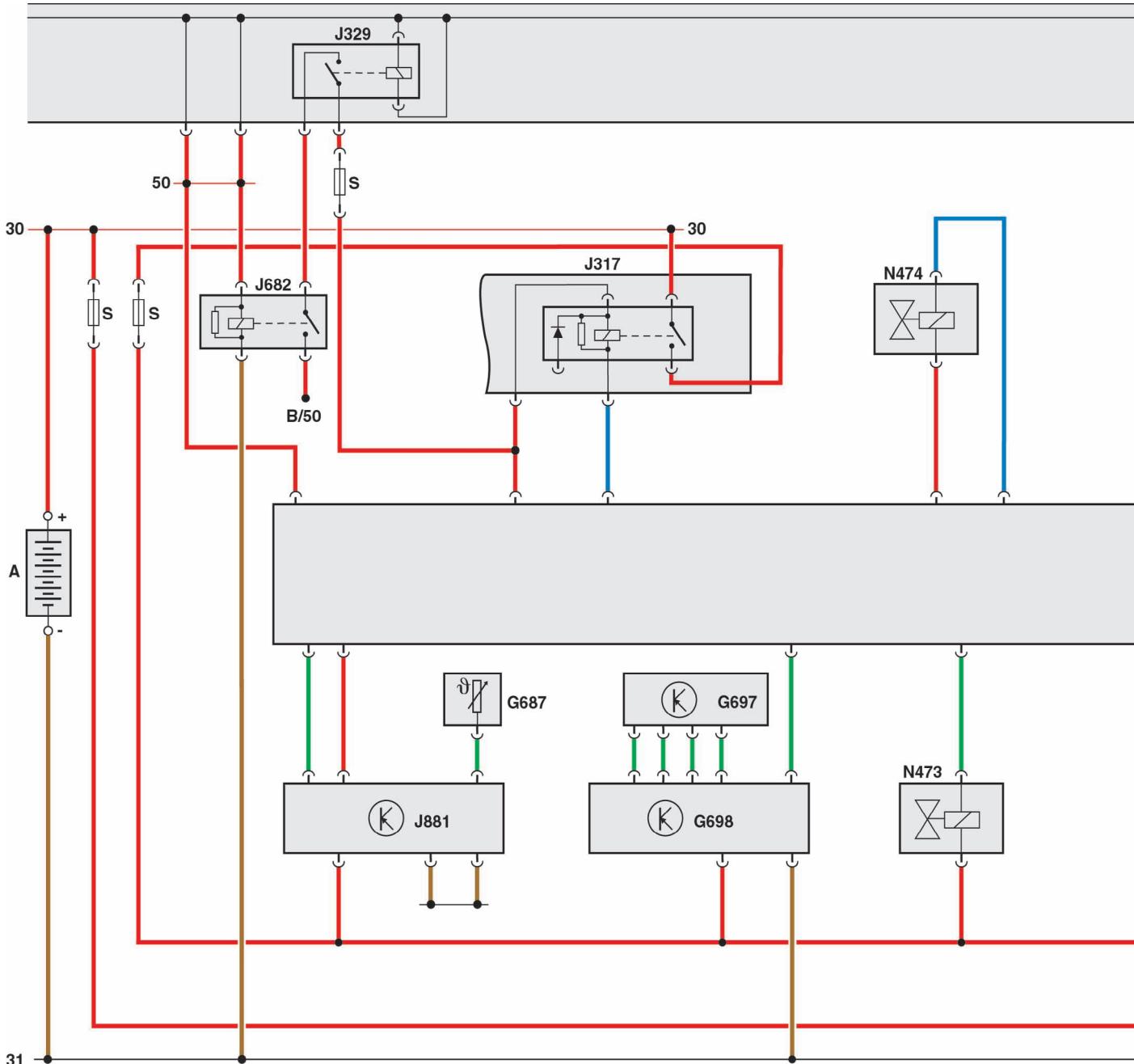
### При отсутствии сигнала и выходе из строя

Включаются лампа check engine K83 (MIL) и контрольная лампа системной ошибки AdBlue® на дисплее комбинации приборов.

S424\_090

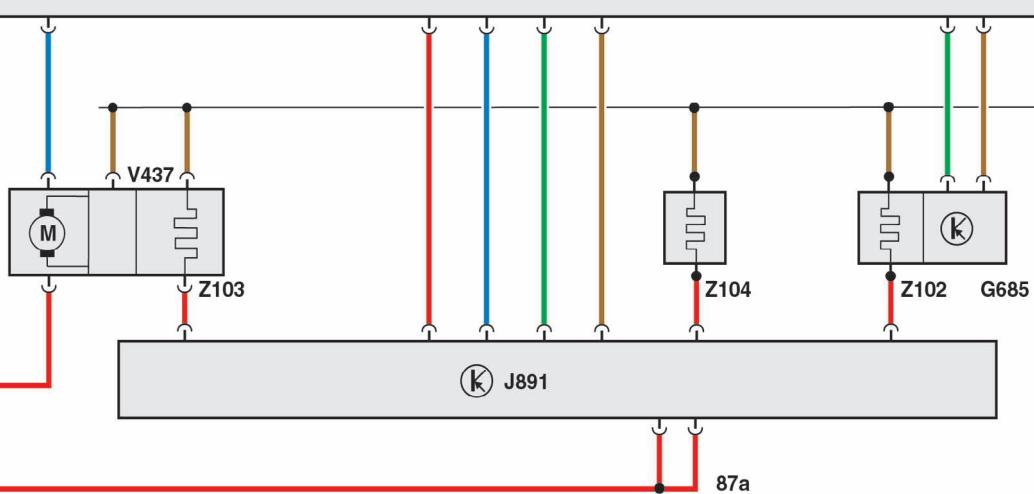
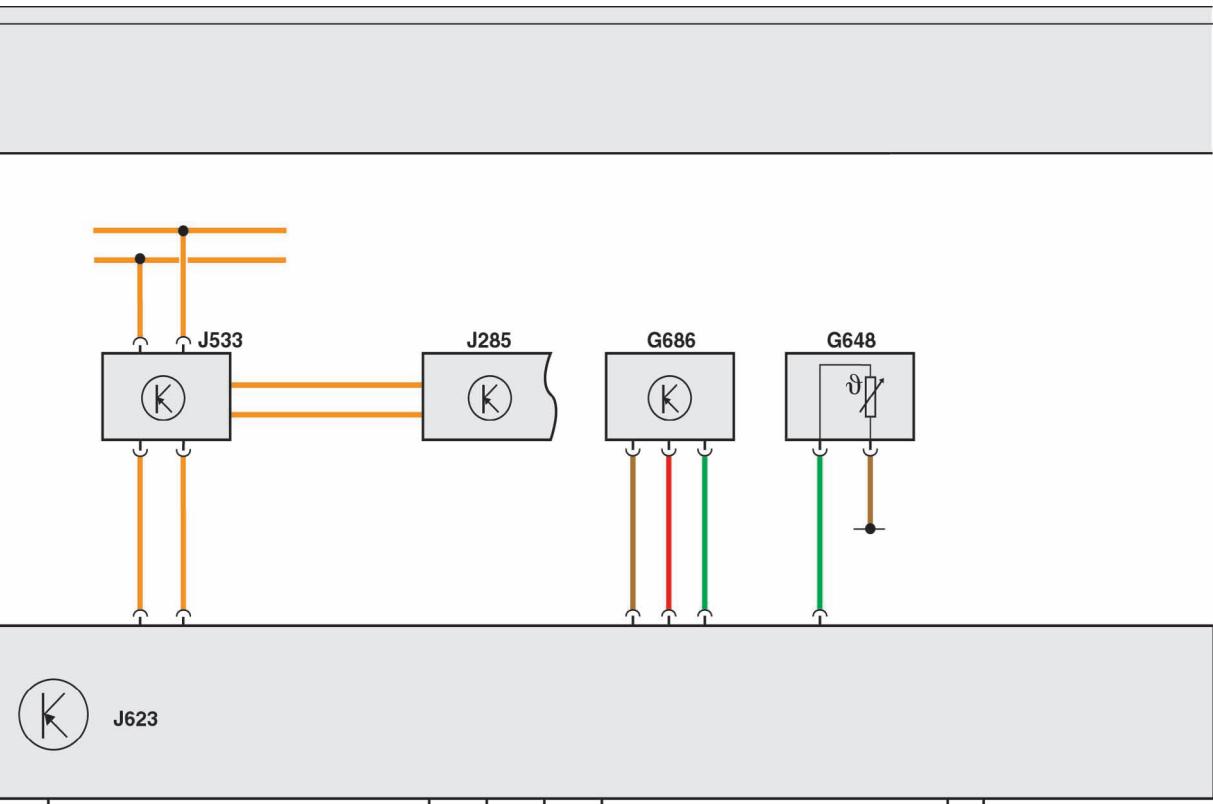


# Функциональная схема



## Условные обозначения

A	АКБ	J317	Реле электропитания клеммы 30
B	Стартер	J329	Реле электропитания клеммы 15
G648	Датчик температуры ОГ 4	J519	Блок управления бортовой сети
G685	Датчик температуры мочевины	J533	Диагностический интерфейс шин данных
G686	Датчик давления системы дозирования мочевины	J623	Блок управления двигателя
G687	Датчик 2 NO <sub>x</sub>	J682	Реле электропитания клеммы 50
G697	Датчик уровня мочевины	J881	Блок управления датчика 2 NO <sub>x</sub>
G698	Модуль оценки уровня мочевины	J891	Блок управления системы подогрева мочевины
J285	Блок управления комбинации приборов	N473	Клапан обратной перекачки мочевины



-31

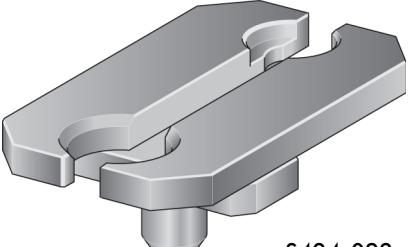
S424\_077

N474	Форсунка мочевины
S	Предохранитель
V437	Насос мочевины
Z102	Нагревательный элемент бака мочевины
Z103	Нагревательный элемент насоса мочевины
Z104	Нагревательный элемент трубопровода мочевины

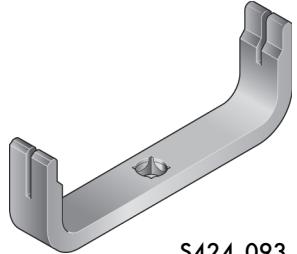
	Входной сигнал
	Выходной сигнал
	Плюс
	Масса
	Шина CAN



## Оборудование и специинструмент

Обозначение	Приспособление	Назначение
Устройство заправки AdBlue® VAS 6542	 S424_041	VAS 6542 предназначено для заправки бака мочевины раствором AdBlue®. Бачок VAS 6542/1 имеет ёмкость 10 литров.
Крепёжная пластина V.A.G 1383A/1	 S424_092	Крепёжная плата предназначена для надёжной установки бачка VAS 6542/1 при заправке с помощью устройства заправки VAS 6542.



<b>Обозначение</b>	<b>Приспособление</b>	<b>Назначение</b>
Вакуумный насос VAS 6557	 <p>S424_094</p>	Вакуумный насос предназначен для откачки раствора AdBlue® из бака мочевины.
Ключ T50014	 <p>S424_093</p>	Ключ предназначен для установки круглой гайки на модуль подачи мочевины.



# Сервис

## Ёмкость для дозаправки мочевины для клиентов

Вместимость: 1,89 литра (соответствует половине галлона).

### Порядок дозаправки

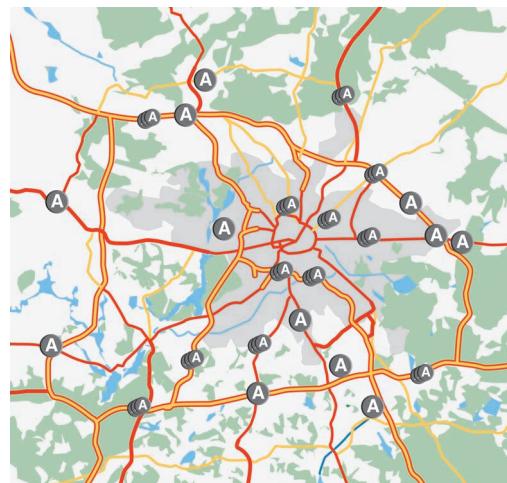
Для заправки бака с мочевиной ёмкость для дозаправки необходимо навернуть на заливную горловину бака мочевины от руки. Под давлением в ёмкости отверстие в переходнике открывается, и AdBlue® может вылиться в бак. Газы из бака в процессе заправки собираются в ёмкости для дозаправки и таким образом не попадают в атмосферу.



S424\_087

## Сеть заправочных станций AdBlue®

Повсеместная заправка AdBlue® гарантирована в Европе с 2005 года.  
На сайте <http://www.findadblue.com> можно узнать, на каких заправочных станциях осуществляется заправка AdBlue® в Европе.



S424\_043



# Проверьте свои знания

## Какое из высказываний верно?

Правильным может быть один или несколько приведённых ответов.

### 1. Какими свойствами обладает восстановитель AdBlue®?

- а) Он замерзает при температуре ниже –11 °C.
- б) Его можно узнать по фирменному синему цвету.
- в) Он снижает температуру восстановления оксидов азота.

### 2. Какие задачи решает датчик 2 NO<sub>x</sub> G687 в системе SCR?

- а) Он служит исключительно для расчёта количества мочевины для впрыска.
- б) Он предназначен для определения КПД системы SCR для системы самодиагностики EOBD.
- в) Он определяет количество NO<sub>x</sub>, накопленное в накопительном катализаторе NO<sub>x</sub>.

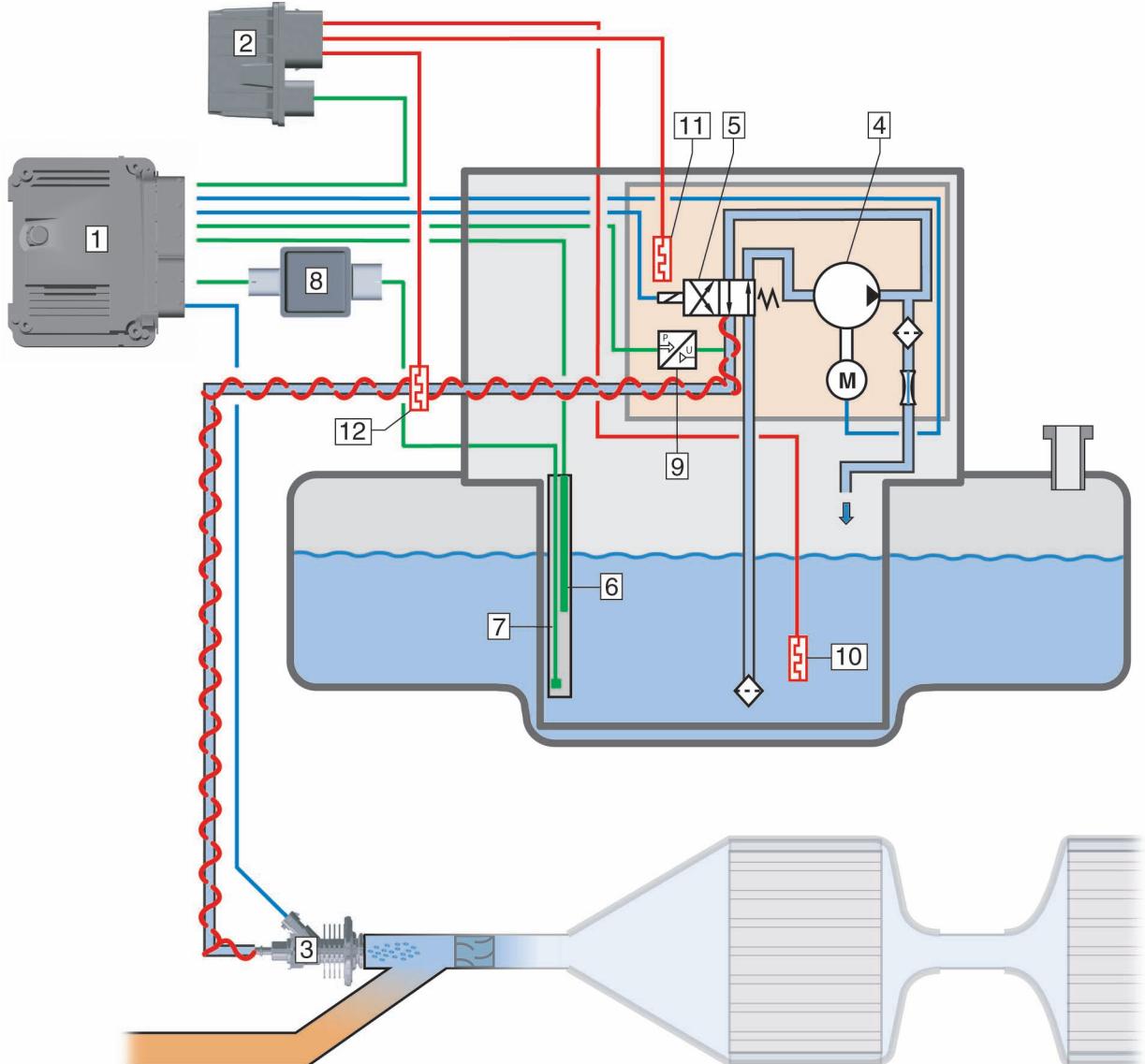
### 3. Какое высказывание по поводу впрыска мочевины верно?

- а) Впрыск мочевины может производиться, когда восстановительный катализатор достиг рабочей температуры примерно 200 °C.
- б) Впрыск производится только при наружной температуре выше –11 °C.
- в) Впрыск мочевины производится в случае, если в восстановительном катализаторе накоплено достаточное количество оксидов азота.



# Проверьте свои знания

4. Укажите названия деталей и узлов!



S424\_095

- 1 - .....  
2 - .....  
3 - .....  
4 - .....  
5 - .....  
6 - .....

- 7 - .....  
8 - .....  
9 - .....  
10 - .....  
11 - .....  
12 - .....



## **5. Какое влияние оказывает движение до полного израсходования бака мочевины?**

- а) Автомобиль может продолжать движение, в ОГ просто увеличится доля оксидов азота.
- б) У водителя есть запас хода в 1000 км, чтобы дозаправить мочевину.
- в) Повторный запуск двигателя блокируется.

## **6. Для чего предназначен клапан обратной перекачки мочевины N473?**

- а) Через этот клапан при выключении двигателя мочевина откачивается насосом из трубопровода, ведущего к форсунке мочевины.
- б) Клапан обратной перекачки мочевины переключает направление вращения насоса мочевины.
- в) С помощью клапана обратной перекачки мочевины форсунка мочевины при угрозе перегрева охлаждается мочевиной.

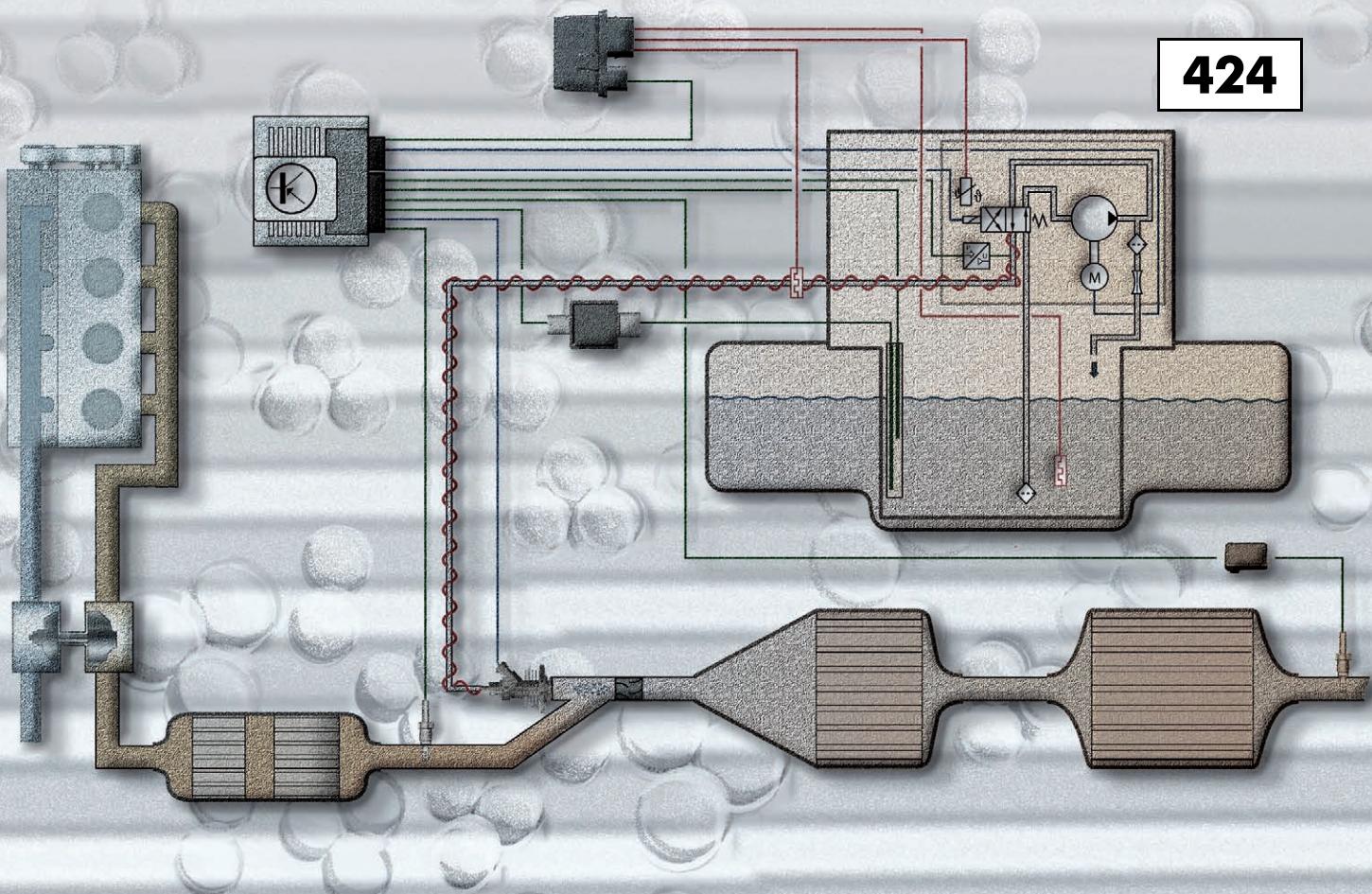
6. а.  
5. в.

- 12 = Harpebaternehpin jremewht tpy6ontpobora mohabenhi Z104
- 11 = Harpebaternehpin jremewht haococa mohabenhi Z103
- 10 = Harpebaternehpin jremewht gaka mohabenhi Z102
- 9 = Ffartink fffabnehna cnctemwbi M303npobahna mohabenhi G686
- 8 = MoAyrn olenken ypobera mohabenhi G698
- 7 = Ffartink temmepatypri mohabenhi G685
- 6 = Ffartinka ypobera mohabenhi G697
- 5 = Kudnach o6patohn nепекахи mohabenhi N473
- 4 = Haoco mohabenhi V437
- 3 = Opocykka mohabenhi N474
- 2 = Burok ynpabnehna cnctemwbi M040rpeea mohabenhi J891
- 4. 1 = Burok ynpabnehna abnratene J623
- 3. a;
- 2. b;
- 1. a;

Pemehnai:



424



© VOLKSWAGEN AG, Вольфсбург  
Все права защищены.  
Мы оставляем за собой право на внесение технических изменений.  
000.2812.18.75 По состоянию на 02.2009 г.

**Volkswagen AG**  
**Повышение квалификации при послепродажном обслуживании**  
**Service Training VSQ-1**  
**п/я 1995**  
**D — 38436 Вольфсбург**