



DPF. DPRとは

新長期排出ガス規制への適合技術内容

わが国のトラック・バスの全メーカーは、新短期排出ガス規制（2003～2004年実施）対応時には全車種にインタークーラ付過給にクールドEGRを組み合わせる方法により規制への適合が図られている。燃料噴射装置に相違はあるものの全メーカーにてほぼ同一の新短期排出ガス規制適合技術が採用された。

	日野	いすゞ	日産ディーゼル
販売車種	大型中型	大型中型	大型
燃料噴射系	コモンレール (1600気圧)	コモンレール	ユニットインジェクタ (2200気圧)
クールドEGR	有り	有り	無し
インタークーラー	有り	有り	有り
ターボ過給機	VG	VG	ウェストゲート
DPF装置	強制再生	強制再生	無し
NOx後処理装置	無し	無し	尿素SCR触媒



DPF. DPRとは

日野自動車といすゞ自動車は、コモンレール式燃料噴射と大量クールドEGRによりNO_xを削減し、このNO_x削減により増加したパティキュレート(DPF)により捕集して新長期規制への適合を図っている。

一方、日産ディーゼル工業はジャーク式ユニットインジェクタによる超高圧の燃料噴射によりパティキュレートを大幅に削減し、この超高圧燃料噴射により増加したNO_xを尿素SCR触媒により還元除去して新長期規制への適合を図っている。(未発売の三菱ふそうトラックバスは大型トラックには尿素SCR触媒を採用予定と発表)

以上のように、新長期排出ガス規制への適合手段は、メーカーにより異なり、日野といすゞのクールドEGRとDPFを採用したグループと日産ディーゼルと三菱ふそうのクールドEGRと尿素SCR触媒を採用したグループに分けられる。



日野自動車といすゞ自動車は、コモンレール式燃料噴射と大量クールドEGRによりNO_xを削減



CORISM

日産ディーゼル工業はジャーク式ユニットインジェクタによる超高圧の燃料噴射によりパティキュレートを削減