

# ISTRUZIONI PER L'INSTALLAZIONE DEL FAP/DPF

**Se è necessario sostituire il FAP/DPF è molto probabile che ci sia un difetto altrove, perciò prima di installare il FAP/DPF nuovo è bene controllare che tutto sia a posto.**

Per il montaggio di un fap/dpf è necessario seguire la seguente procedura:

- 1) **Sostituire in ogni caso il/i sensori di pressione.**
- 2) **Sostituire il catalizzatore davanti al Fap/DPF (dove previsto) in caso la vettura abbia percorso più di 200,000 KM**
- 3) Sostituire i sensori di temperatura e pressione o verificarne l'efficienza.
- 4) Controllare tutti i condotti di aspirazione (dai collettori, ai tubi e al turbo) che non ci siano perdite d'aria, per la KUGA controllare che il **differenziale di pressione funzioni**, di solito va cambiato e **sostituire assolutamente i tubi in silicone pressione differenziale.**
- 5) Nei motori 1900 JTD Fiat è **obbligatorio** cambiare la valvola EGR
- 6) Nel caso di Fiat Croma, Opel Zafira, Alfa 159, controllare l'efficienza del collettore di aspirazione (apertura valvole.)
- 7) Montare il fap/dpf rigenerato o nuovo
- 8) Collegare il PC alla centralina e avviare il programma per l'installazione del fap/dpf.
- 9) **Azzerare tutti gli errori come imposto dal programma.**
- 10) Dove fosse necessario, eseguire una rigenerazione forzata del fap/dpf come imposto dal programma (deve dare esito positivo.)

**Attenzione:** se la rigenerazione forzata è omessa, la centralina non riconosce l'esistenza di un fap/dpf nuovo e continuerà a lavorare come se ci fosse ancora quello intasato, non facendo quindi avvenire le rigenerazioni necessarie per la pulizia periodica.

## **(Rovinando il prodotto appena installato)**

In altri termini quando il fap/dpf s'intasa il sensore di pressione, comunica un intasamento recidivo dovuto a una pressione differenziale non variabile ma stazionaria a un valore fisso e superiore al limite imposto come parametro progettuale dal costruttore.

Questo blocco si può eliminare solamente forzando la rigenerazione e "dimostrando" alla centralina che il fap/dpf è pulito.

In alcuni casi la rigenerazione forzata è difficile o impossibile è necessario allora accertarsi comunque che le rigenerazioni partano.

Misurare la pressione a monte e a valle del DPF: al regime minimo deve 0-0,2 mbar.

Al regime accelerato deve dare 0,2-0,4 mbar oppure seguire le indicazioni tecniche del costruttore.

Percorrere alcuni chilometri su strada e osservare l'andamento delle pressioni.

Via via che il fap/dpf si riempie, la pressione a monte deve aumentare e quando supera un certo valore, deve partire la rigenerazione a seguito della quale la temperatura del primo sensore K deve superare i 600° C e successivamente la pressione deve scendere ai valori iniziali (quelli misurati all'inizio del test).

- 11) Dopo aver eseguito tutti questi controlli e dopo che si è **sicuri che le rigenerazioni avvengano correttamente**, l'auto può essere messa su strada.
- 12) I nostri fap/dpf rigenerati o nuovi sono intercambiabili con gli originali e di qualità equivalente. Un eventuale intasamento precoce oppure un errato funzionamento sono sicuramente da imputare ad un errore di installazione e quindi **non in garanzia**.
- 13) Non rispondiamo di alcuna garanzia se in caso di intasamento non sono state eseguite tutte le sopraindicate procedure (verificabile con le fatture di acquisto del materiale)
- 14) **Il Fap/Dpf viene sostituito a fronte di difetti di fabbricazione (rotture delle parti esterne, saldature anomale) per un periodo di 24 mesi dalla data di acquisto**