

ISTRUZIONI GENERICHE 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, oltre ai normali controlli:

- 1) Sostituire in ogni caso il/i sensori di pressione per la pressione differenziale, temperatura e condotti di aspirazione
- 2) Sostituire 5° iniettore collegato al DPF o al catalizzatore sui modelli 2.200 TDI FORD e FIAT
- 3) Sostituire catalizzatore anteriore al Fap/DPF (dove previsto) se la vettura abbia percorso più di 200,000 KM
- 4) In caso il DPF funzioni ad Urea (Ad-blue) accertarsi che quella usata sia di buona qualità altrimenti cristallizza nel DPF e chiude i fori
- 5) Controllare tutti i condotti di aspirazione (dai collettori, ai tubi e al turbo) che non ci siano perdite, per la KUGA controllare che il differenziale di pressione funzioni, di solito va cambiato e sostituire assolutamente i tubi in silicone pressione differenziale.
- 6) Nei motori 1900 JTD Fiat è **obbligatorio** cambiare la valvola EGR
- 7) Nel caso di Fiat Croma, Opel Zafira, Alfa 159, controllare l'efficienza del collettore di aspirazione, sostituire
- 8) Montare il fap/dpf rigenerato o nuovo
- 9) Collegare il PC alla centralina e avviare il programma per l'installazione del fap/dpf.
- 10) **Azzerare tutti gli errori come imposto dal programma.**
- 11) **Dove fosse necessario, eseguire** una rigenerazione forzata del fap/dpf come imposto dal programma (deve dare esito positivo.) Non selezionate mai la voce "Sostituzione" perché la centralina non riconosce il circuito pulito, la procedura "Sostituzione" manda in blocco il Fap/Dpf dopo pochi km.

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.

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).

- 12) Dopo aver eseguito tutti questi controlli e dopo che si è **sicuri che le rigenerazioni avvengano correttamente**, l'auto può essere messa su strada.
- 13) 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**.
- 14) **Non rispondiamo di alcuna garanzia in caso di intasamento.**
- 15) **Il Fap/Dpf viene sostituito a fronte di difetti di fabbricazione (rottura delle parti esterne, saldature anomale) per un periodo di 24 mesi dalla data di acquisto**