

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 (rottture delle parti esterne , saldature anomale) per un periodo di 24 mesi dalla data di acquisto**