

Service Information



Limpieza Filtro Partículas

Con TUNAP 131/132 y Pistola TUNTECH

Notas Importantes:

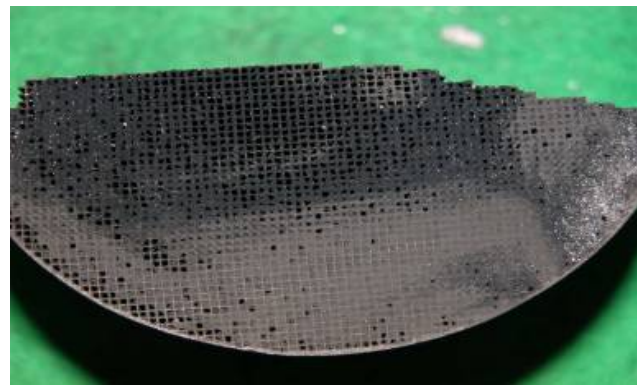
- Usar gafas de seguridad y guantes de protección
- El limpiador de filtro de partículas puede ser usado en cualquier tipo de filtro.
- No elevar la temperatura del motor. La temperatura del filtro debería estar como máximo sobre los 40-70°C (se debe tocar con la mano sin quemarse).
- La localización del filtro de partículas suele ser detrás del catalizador en la dirección del flujo de gases de escape.
- **Después de limpiar, utilizar obligatoriamente TUNAP 132. (neutralizador de alcalinidad)**
- Los sensores de presión y temperatura deberían de desmontarse debido al uso de aire comprimido.
- Reinstalar los sensores después del aclarado y hacer una conducción de prueba de 20 min.
- Aplicar en las roscas TUNAP 125 Pasta de Altas Temperaturas para evitar posteriores gripados.
- El filtro debe de ser desacoplado en el caso de no tener acceso mediante los orificios de sondas. El sistema de escape es todo tramos de tubo, separar lo justo para insertar la sonda de la pistola. La limpieza es también efectiva a través del catalizador.
- Tras la limpieza con el set se debe de hacer una conducción de 15-20 min. para activar la regeneración dinámica.
- Se debe revisar el nivel del aceite ya que en muchos casos hay restos de gasoil de regeneraciones interrumpidas, este gasoil merma las cualidades del aceite. Si es necesario sustituirlo utilizar TUNAP 157 para limpiar el interior del circuito de lubricación.
- TUNAP 131 Limpiador de Filtro de Partículas Diesel, SÓLO se puede aplicar con la pistola específica. Todas las pruebas de rendimiento se han realizado en aplicaciones con la pistola TUNAP 16099220. La aplicación del producto mediante otros sistemas será bajo la responsabilidad del usuario.

Sin limpieza posible!



Si el filtro de partículas ha sufrido daños mecánicos en los panales entonces debe de ser reemplazado.

Posible limpieza!



Si el filtro de partículas está sucio como en el ejemplo, la limpieza es necesaria.

Service Information



SI131_0110

Modo de empleo:



1. Desmontar el sensor de temperatura del filtro de partículas



2. Insertar la sonda dentro del filtro y aplicar en dirección a la salida de los gases de escape. La sonda puede doblarse ligeramente para un mejor acceso.

No doblar la sonda más de 30°



3. Aplicar a presión la mitad del contenido del envase y esperar 10 minutos.
4. Pasado ese tiempo aplicar la otra mitad del limpiador.
5. Enjuagar el filtro de partículas después de la limpieza con neutralizador concentrado Tunap 132.



6. Reinstalar las sondas desmontadas y asegurar su estanqueidad.
7. Borrar el error de avería, hacer una conducción de prueba y hacer una regeneración manual.

Nota: Al haber 1.5l de producto en el dispositivo pasados unos minutos empezará a evaporarse, colocar la aspiración de gases del taller en el tubo de escape.

Service Information



SI131_0110

Preguntas Frecuentes:

Determinados DPFs no se saturan por una conducción Stop & Go o recorridos breves con motor frío. Un alto porcentaje de las averías de DPF, se deben a una consecuencia de otro elemento del motor en mal estado.

Fallos que pueden saturar el DPF:



CAUDALÍMETRO:

Esta pieza mide la cantidad y la temperatura de aire por un hilo caliente, si este hilo está roto o el caudalímetro defectuoso, la centralita dará una señal errónea a los inyectores, generando gran cantidad de hollín.

Solución:

Sustitución.



INYECTORES:

Si los inyectores están sucios o estropeados, el gasoil no se quemará bien generando humo negro (Hollín).

Solución:

Limpieza con 127 si están sucios,
Sustitución si están estropeados.



EGR:

La Egr recircula los gases de escape a la admisión, con la función de quemarlos de nuevo y "depurarlos", si la Egr no actúa estos gases mal quemados taponarán el Dpf.

Solución:

Limpieza con 138 si está sucia,
Sustitución si está estropeada.



MANGUITOS DE TURBO E INTERCOOLER:

Si el intercooler o los manguitos de turbo están rotos, rajados o desconectados, el aire se escapa al exterior. El caudalímetro mide un caudal de aire que realmente no entra al motor, el inyector pondrá más gasoil del que puede quemar por falta de aire. El gasoil sin quemar se convierte en hollín y el dpf se taponará.

Solución:

Sustituir componente roto.



TURBO:

El turbo puede llegar a generar hollín (p.ej. si la geometría variable está mal). También un turbo puede quemar aceite con los kms y uso, ese aceite quemado se cristaliza y no se puede limpiar, pero es necesario saber si el DPF está saturado por aceite quemado.

Solución: Sustituir Turbo defectuoso.

Cuando los valores de saturación del DPF bajan, **la limpieza es correcta**. No obstante, si después de limpiarlo, el Filtro se satura en muy poco tiempo, significa que hay otra avería que lo provoca. Es imprescindible buscar otros fallos.

Service Information



DPF Know How

Ó Como hacer una limpieza de DPF sin consecuencias inesperadas.

A tener en cuenta:

- Con la limpieza de DPF con MP 131, se eliminará el carbón que satura el DPF, la ceniza pequeña saldrá y la de mayor tamaño se acumulará al final del Filtro.
- Es imprescindible saber si hay combustible en el cárter de aceite. De haberlo hay un riesgo alto de gripar el motor por aceite degradado.
- En vehículos con sistema de aditivado automático (FAP-cerina), el Filtro se sustituye cuando calcula el fabricante por kms. Limpiar con MP 131 significa eliminar las partículas de carbón, pero las de ceniza (% más elevado) seguirán tapando el Filtro.
- En vehículos de más de 160-180.000 kms la acumulación de ceniza es mayor que la de carbón, es necesario sustituir el Filtro.
- La máquina de diagnosis nos guiará en el saber si hemos solucionado el problema. Es imprescindible que tenga 2 datos mínimo: (Presión diferencial, % saturación, temperatura escape, Rg on/off).
Sin ellos no es posible saber si la limpieza ha sido efectiva o es otro problema.
- La máquina de diagnosis es necesaria llevarla a bordo. En ella veremos cómo se comporta el DPF, si se efectúa la Rg y si está siendo exitosa.
- Para la evaporación del producto se tiene que tener en cuenta:

Si el vehículo tiene una saturación muy alta o ni siquiera arranca (llega en grúa)

EVAPORACIÓN DEL PRODUCTO AL RALENTÍ

Si el vehículo tiene una saturación normal o baja (testigo DPF recién encendido)

EVAPORACIÓN DEL PRODUCTO Max. 2000 rpms

Motivo:

Si el DPF está altamente tapado, la temperatura de los gases de escape puede llevar al producto al punto de ebullición, puede convertirse en una olla a presión. Los riesgos se reducen a cero si se siguen estos pasos correctamente.

- La Rg estática está prohibida por muchos fabricantes. Hay que evitarla por todos los medios, destruye el Filtro inutilizándolo y dificultando el diagnóstico. El vehículo se puede incendiar por exceso de Tª.



Service Information



Procedimiento:

