



Producto 100% compatible para el relleno del depósito original de aditivo para Filtros de Partículas Diésel (DPF), para uso directo en depósito de combustible y también para la regeneración forzada en taller.

**Válido para todos los motores diésel.**



1 lt

Ref. SK0012001



4 lt

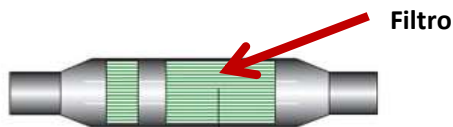
Ref. SK0012004

## ● ¿Qué es el DPF?:

La mayoría de los estándares europeos (Euro 5 y posteriores) en referencia a las emisiones de vehículos diésel, limitan en gran medida las emisiones de hollín, que es un residuo de combustión de partículas. La cantidad de hollín como residuo sólido varía dependiendo de diversos factores:

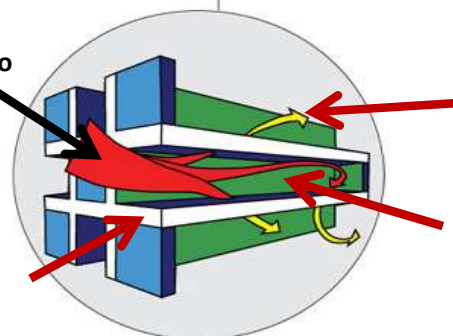
- De la cantidad de aceite (el biodiésel aumenta en gran medida los niveles de hollín).
- Del aceite del motor (más adecuado el "low smoke").
- De la velocidad media que un coche se conduce (conducción urbana o por carretera).
- Por desgaste normal del motor y sus accesorios.

Entrada gases de escape → Salida gases de escape



Gases de escape no filtrados

Secciones del filtro



Gases de escape filtrados

Partículas atrapadas

En los motores Euro 5 y posteriores, los fabricantes ponen un filtro de partículas de hollín (hollín-trampa) que se abrevia mediante las siglas DPF (Diesel Particulate Filter), con el fin de atrapar las partículas de hollín.

Los filtros DPF tienen la capacidad de retener las partículas de hollín al tiempo que permiten a otros gases salir.

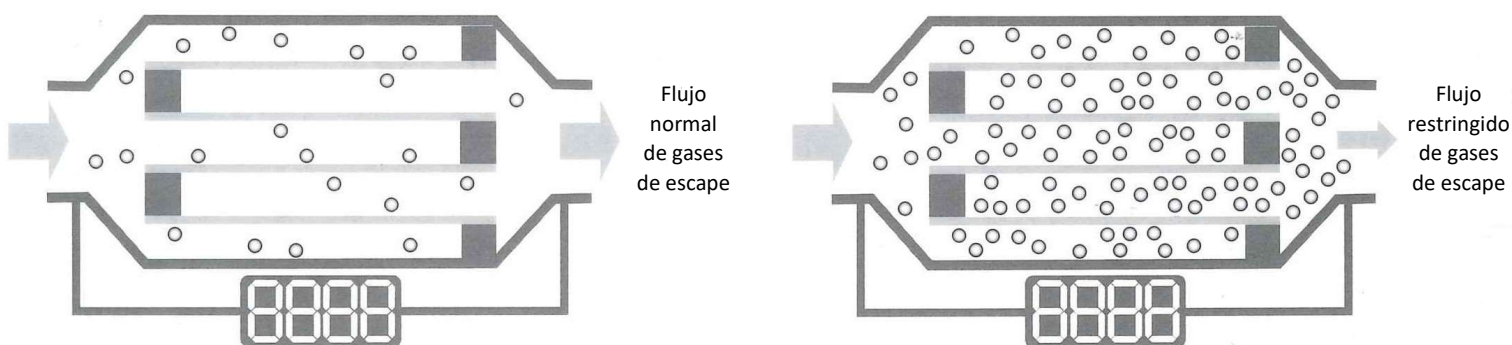
Sin embargo, al igual que todos los filtros, eventualmente se atascan por la acumulación de partículas, y es necesario vaciar las células de la retención con el fin de recuperar sus propiedades. Varios modelos tienen un sensor de presión diferencial que mide la presión durante la introducción de las emisiones en el filtro, en oposición a la presión del filtro de escape, con el fin de tener de inmediato la información de carga de partículas en el filtro, para iniciar el proceso de advertencia con la lámpara testigo correspondiente, con el objetivo de la regeneración del filtro.

## ● Hay 3 métodos para regenerar o renovar el filtro:

**Regeneración pasiva:** se produce durante el recorrido del coche en la carretera, con el fin de conseguir una mayor temperatura de escape para quemar el hollín (el hollín se quema a más de 600 ° C). Esta temperatura no puede lograrse a bajas velocidades de un vehículo (conducción urbana). Para el aumento de la temperatura es muy útil un catalizador de oxidación que varios modelos de vehículos ya llevan instalado en sus sistemas.

**Regeneración activa:** los automóviles con sensor de presión diferencial, al realizar el llenado del filtro de hollín (alrededor del 45%), activan automáticamente los ajustes en la sincronización de inyección del combustible, de modo que el gas de escape ingresa al filtro a una temperatura más alta y quema el hollín.

**Regeneración forzada:** cuando, a pesar del esfuerzo de la regeneración pasiva, el testigo del sensor del DPF se enciende, el sistema entra en modo "extremo" (limb mode). Cuando esto sucede se debe acudir inmediatamente a un taller especializado donde, con el uso de un diagnóstico, se procederá a la regeneración forzada.



## ● Consecuencias de ignorar la luz testigo de fallo DPF:

En caso de ignorar el aviso de manera reiterada, la regeneración se hace muy difícil o imposible, y la solución pasará por la limpieza con un equipo especializado o, como última alternativa, la sustitución directa del filtro DPF.



## ● Como usar el DPF CLEANER:

Los motores diésel del Grupo PSA (Peugeot-Citroën) y algunos otros fabricantes como Ford y Volvo han desarrollado un sistema de inyección automática en el depósito para la regeneración rápida y frecuente. Disponen de un recipiente KIT que se comunica con el depósito, mientras un sensor ordena cuando y cuanto material debe inyectarse en el combustible. En este tipo de motores, el relleno del KIT con el DPF CLEANER es obligatorio hacerse en un taller.

En el resto de motores es aconsejable un uso preventivo continuo, donde el propio usuario puede aportar el producto directamente al depósito de combustible (50 ml de DPF CLEANER en cada 60 litros de diésel).

En el caso de que la luz testigo de fallo del filtro DPF se encienda, hay que seguir los siguientes pasos:

- Se añaden unos 250 ml de DPF CLEANER y se conduce el vehículo durante unos 30-40 minutos a una velocidad media de unos 60 km/h (regeneración pasiva).
- En caso de permanecer la luz testigo encendida, se puede repetir una segunda vez el proceso anterior.
- Si aún así persiste la luz testigo encendida, habrá que acudir a un taller especializado donde, mediante equipos especiales de diagnóstico, se procederá a una regeneración forzada.
- Como último recurso se procederá al desmontaje y sustitución del filtro.

**DPF CLEANER** es una mezcla de diversos hidrocarburos alifáticos, cíclicos y aromáticos, combinados con catalizadores organometálicos que promueven una perfecta combustión de los contaminantes del hollín, estabilizadores de combustible, inhibidores de oxidación y corrosión, y aditivos anti-espumantes.