

DPF CLEANER TOOL



Come pulire i FAP e i catalizzatori senza smontarli



Pistola ad aria compressa per spruzzare il prodotto Max Clean DPF Cleaner all'interno dei filtri FAP o DPF per pulirli senza la necessità di smontarli dalla macchina.

La pistola ha la capacità di far schiumare il liquido. La schiuma migliora la pulizia del filtro perché garantisce una penetrazione più profonda senza danneggiare niente.

Una volta spruzzato il Max Clean DPF Cleaner si aspettano circa 5-10 minuti per poi inserire acqua all'interno della pistola e si prosegue a spruzzare l'acqua all'interno del filtro per risciacquare il tutto.

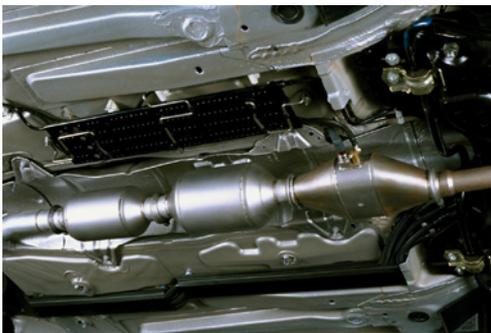
La punta della pistola è fatta per essere inserita o dai sensori sul filtro o si può lavorare dall'interno dei gas semplicemente rimuovendo i bulloni di connessione della flangia.

ISTRUZIONI PER PULIRE IL FILTRO ANTIPARTICOLATO

1. Decidere se lavorare tramite un foro di un sensore o dalla flangia di entrata dei gas.
2. Inserire il liquido Max Clean DPF Cleaner nel serbatoio della pistola.
3. Caricare la pistola ad aria compressa.
4. Aprire la valvola sopra.
5. Inserire il tubo dentro il filtro ed iniziare a spruzzare il liquido che diventerà subito schiuma.
6. Dopo aver finito la carica della pistola aspettare dai 5 ai 10 minuti.
7. Riempire il serbatoio della pistola con ACQUA e risciacquare il filtro dallo stesso punto dove è stato spruzzato il Max Clean DPF Cleaner.
8. Riattaccare il sensore o ricollegare la flangia al tubo di scarico.
9. Accendere il motore e guidare l'auto per fare ripartire l'auto rigenerazione. Si può anche forzare la rigenerazione manualmente se l'auto ha questa opzione.

In caso di contatto prolungato con la pelle, si raccomanda l'utilizzo di guanti resistenti alle sostanze chimiche.

FAP



Non si tratta di un semplice filtro, bensì di un sistema applicato sui motori diesel che, rispetto ai motori benzina, presentano il ben noto problema delle polveri sottili (PM10). Nel sistema FAP le emissioni sono filtrate, raccolte ed infine bruciate a 450° ogni 300/500 km, liberando il catalizzatore, nel momento in cui l'automobile supera una determinata velocità di crociera per un certo numero di km, senza altro intervento da parte del guidatore che l'aumento della velocità.

Il filtro è inserito sullo scarico dei motori e trattiene, per poi bruciare in seguito, le particelle solide (PM10) presenti nei gas di scarico. Per intenderci, si tratta del nero che si vede uscire dai tubi di scarico delle auto a gasolio durante la fase di accelerazione.

Per funzionare il Fap ha bisogno che il gasolio sia additivato prima della combustione, cioè che ad esso sia aggiunta una sostanza chimica chiamata cerina (ossido di cerio; il cerio

è un elemento metallico, di colore argenteo, usato anche nella produzione di alcune leghe di alluminio e nella produzione di acciai), o Eolys o come piace alle varie case che montano diesel Peugeot che permette la "cattura" da parte del FAP del particolato; inoltre la cerina è in grado di abbassare la temperatura a cui il particolato stesso può essere distrutto. Detta cerina è contenuta in un serbatoio a parte, di circa 5 litri sufficienti per 80.000/120.000 km.

Al momento dell'apertura dello sportellino serbatoio-gasolio, si attiva un procedura che misura il combustibile immesso nel serbatoio e calcola la quantità di cerina da aggiungere al gasolio nel serbatoio.



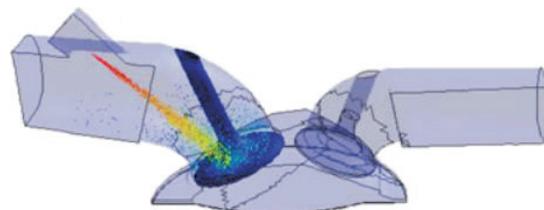
Renox srl
Via del Bosco, 12 | 60012 Trecastelli (AN) Italy

 www.renox.com
 renox@renox.com

 (+39) 071 7950558
 (+39) 071 7952727

Durante il funzionamento la cerina si accumula insieme al particolato e al momento in cui l'apposito sistema di misurazione rileva che la differenza di pressione tra ingresso e uscita filtro ha raggiunto il minimo consentito, si attiva la procedura di combustione del particolato.

La Ecu inizia ad iniettare gasolio nel cilindro e dopo la valvola di scarico (vedi figura) con delle post iniezioni, mentre viene chiesto al guidatore di portare il motore ad una certa velocità per la durata della rigenerazione, cioè finché si spegne l'apposita spia sul quadro, la temperatura all'interno del filtro sale fino a 450° e la fuliggine di particolato brucia, la cerina incombustibile si accumula in apposito filtro sostituibile, spegnimento spia, fine rigenerazione.



DPF



Dato che il procedimento con la cerina è brevettato, le altre case hanno sviluppato un procedimento leggermente diverso, ma con lo stesso fine, con una temperatura più alta, 650° grosso modo. E alla fine dovrebbero essere tutti felici e contenti.

All'interno sia Fap che Dpf sono, più o meno, simili.

Il filtro è inserito sullo scarico dei motori e trattiene, per poi bruciare in seguito, le particelle solide (PM10) presenti nei gas di scarico.

Per intenderci, si tratta del fumo nero che si vede uscire dai tubi di scarico delle auto a gasolio durante la fase di accelerazione.

Sono costituiti da un involucro tubolare in acciaio inox con all'interno una rete particolare o una serie di tubicini o lamelle; il risultato è sempre lo stesso: fermare i pm10, sempre

con post iniezioni; stesso fine insomma. Sempre un percorso di X km da percorrere a velocità più sostenuta rispetto al Fap, finché si spegne la spia della rigenerazione sul quadro pilotata dai sensori di pressione in ingresso e uscita del Dpf. Apparentemente più semplice rispetto al Fap, ma con più problemi stante la temperatura maggiore di rigenerazione dovuta alla mancanza di cerina.

Se l'auto viene usata prevalentemente in città è meglio NON comprare un diesel col Fap/Dpf, perché se è vero che si potrà circolare in inverno, quando gli altri sono fermi, è anche vero che si andrà incontro a dei problemi e a spese che TUTTI i venditori di qualunque casa automobilistica si guardano bene dal dire al momento dell'acquisto.

Innanzitutto quando scatta la procedura di rigenerazione del filtro dovete portare l'auto a 60/90 km/h per tutto il tempo che dura l'operazione pena la ripetizione del procedimento che, se non riesce oltre un certo numero di volte, molte tre o quattro, richiede la procedura in officina con, e qui cominciano le spese, la sostituzione dell'olio, anche se l'avete appena fatta, perché la rigenerazione comporta inevitabilmente, dato i quantitativi di gasolio in gioco, una diminuzione dell'olio motore con conseguente aumento del livello e diminuzione delle capacità lubrificanti.

Durante la rigenerazione, da dietro la vostra auto un codazzo puzzolente indicherà il più delle volte che c'è una rigenerazione in corso, e se vi fermate sembrerà che l'auto vada in fiamme, visto personalmente, mentre il proprietario, ormai rassegnato, cercherà di dire, con nonchalance, che è tutto regolare. Tra le altre cose, i residui di combustione che rimangono nel filtro, sia esso Fap che Dpf, alla lunga finiscono per intasare il filtro, che deve essere sostituito.