

POLITYKA JAKOŚCI

Szanowni klienci,

W celu uniknięcia wątpliwości co do jakości wykonanej usługi, przygotowaliśmy listę, która szczegółowo przedstawia kiedy i dlaczego filtry DPF ulegają zapchaniu.

FILTR DPF TO SWEGO RODZAJU „KOSZ NA ŚMIECI”, GDY DOCHODZI DO JEGO ZAPCHANIA NIE MÓWIMY O AWARII LUB JEGO USZKODZENIU, WRĘCZ PRZECIWNIE TAKI FILTR DPF WYKONAŁ SWOJE ZADANIE.

Dzisiejsze filtry cząstek stałych wyposażone są w tak zwane systemy samooczyszczania. Jeśli jednak dopuścimy do nadmiernego jego zapchania, to jedynym ratunkiem jest czyszczenie przy użyciu specjalistycznej maszyny.

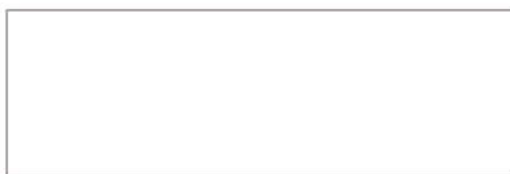
Czyszczenie filtrów DPF metodą hydrodynamiczną zapewnia skuteczność odzyskania przez filtr swojej pierwotnej powierzchni filtracyjnej na poziomie nawet do 99%. Jednakże nie gwarantuje to usunięcia przyczyn zapchania filtra, które pozostawione bez diagnozy, z powodzeniem doprowadzą do jego ponownego zapchania w stosunkowo krótkim czasie.

Przyczyny awaryjnego zapchania filtra DPF sadzą:

- **Zużyte wtryskiwacze układu Common Rail** – w niewłaściwy sposób rozpylają paliwo w komorach spalania. Zbyt duża ilość paliwa w stosunku do ilości powietrza powoduje silne dymienie na czarno i duże ilości sadzy.
- **Wadliwe czujniki różnicy ciśnień przed i za filtrem.**
- **Niesprawny czujnik temperatury** na filtrze DPF.
- **Uszkodzona turbosprężarka** - może być powodem przedostawania się oleju silnikowego do układu dolotowego i dalej do komór spalania. Spalanie oleju silnikowego będzie powodem powstawania większych ilości dymu i sadzy.
- Rzadko wymieniany, **zatkany filtr powietrza** – utrudnia dopływ powietrza do turbosprężarki i komór spalania, przez co trafia do nich zbyt mało powietrza. Spalanie zbyt bogatej mieszanki powoduje powstawanie dużych ilości dymu i sadzy.
- Uszkodzony (albo zabrudzony) **przepływomierz powietrza** - na skutek wadliwych wskazań komputer ECU nie będzie w stanie dobrać odpowiednich ilości paliwa do ilości powietrza. Może to skutkować wtryskiwaniem do komór spalania zbyt dużych ilości paliwa w stosunku do ilości powietrza. A to, jak już wiemy, jest powodem powstawania dużych ilości czarnego dymu i sadzy, która zapycha filtr DPF.
- **Zużyte świece żarowe** – nie są w stanie odpowiednio podgrzać komór spalania, przez co emisja sadzy jest znacznie wyższa od standardowej w czasie pierwszych minut jazdy.
- **Zużyte pierścienie tłokowe** – powodują przedostawania się oleju silnikowego do komór spalania. Spalanie oleju silnikowego jest powodem powstawania dużych ilości dymu i sadzy.
- **Nieszczelność obudowy stalowej filtra DPF.**
- Nieprofesjonalny **chiptuning**.
- Stosowanie **zamienników** filtrów cząstek stałych.
- Krótkie odcinki jazdy. Przerwywanie automatycznego trybu wypalania sadzy podczas jazdy.

Przyczyny stopniowego zapychania filtra DPF popiołem:

- Brak stosowania niskopopiołowych olejów silnikowych typu SAPS.
- W przypadku mokrego filtra cząstek stałych typu FAP, częste tankowanie paliwa. Każdorazowe otwarcie wlewu powoduje „wstrzyknięcie” dodatku do paliwa. Efektem ubocznym spalania tego typu dodatków jest popiół trafiający do kanałów filtra.
- Produkty zużycia silnika i korozji trafiające do filtra DPF.
- Niskiej jakości paliwo oraz stosowanie dodatków do paliwa.



miejsce na pieczętkę i podpis