

Sistem Car snc

Di Incaudo G. & L.

Via Sotti, 42 Vinovo (To)

P.I. 07008260015

Tel. +39 011 9623465 Fax +39 011 9931130

Cell. +39 348 2892088



Vinovo 2011

Condizioni di Garanzia FAP/DPF

VALIDITA: La garanzia è valida a condizione che:

- vengano attuate tutte le procedure di controllo, di cui alleghiamo prospetto generico, dell'impianto a monte del FAP/DPF.
- venga utilizzato rispettando le regole di utilizzo prescritte dal costruttore del Veicolo.
- non abbia subito danni dovuti da incidenti, uso improprio o manomissioni da personale non qualificato.

DURATA: La Sistem Car si impegna a sostituire il FAP/DPF a fronte di difetti di fabbricazione (rottore delle parti esterne, saldature anomale) per un periodo di 24 mesi dalla data di acquisto.

ATTIVAZIONE: La garanzia viene attivata automaticamente dal momento in cui viene emessa la ricevuta fiscale o altro documento reso fiscalmente obbligatori e dovrà accompagnare il particolare per tutta la durata della stessa.

MODALITÀ: In caso di rottura del prodotto, occorre rivolgersi al Rivenditore presso il quale è stato acquistato, il quale farà richiesta di Garanzia allegando documentazione idonea al riconoscimento della stessa:

- ricevuta fiscale o altro documento reso fiscalmente obbligatori che certifichi l'acquisto.
- Fattura dell'installazione.
- Dettaglio della rottura.

ESCLUSIONI GARANZIA: La garanzia non è valida

- Se il prodotto non è stato installato seguendo tutte le procedure atte ad assicurare la perfetta funzionalità del FAP/DPF
- Se la vettura sulla quale viene installato viene utilizzata per scopi sportivi o in condizioni non previste per il suo utilizzo
- Se la vettura sulla quale viene installato sia stata alimentata con carburante non idoneo.

Occorre tenere conto dei seguenti consigli e suggerimenti per procedere alla sostituzione del FAP/DPF, tali indicazioni sono importanti per determinare la garanzia del prodotto.

PREMESSA:

Il filtro anti particolato è un vero e proprio filtro: i gas vengono fatti passare attraverso una "trappola" le cui porosità del materiale trattengono le polveri sottili, queste particelle trattenute si accumulano e a lungo andare intasano il filtro impedendo la fuoriuscita dei gas.

All'approssimarsi di questo interviene la rigenerazione automatica, comandata e controllata dalle centraline motore .

Ci sono differenti modi in cui avviene la rigenerazione, ma tutti convergono sul principio di bruciare questi DEPOSITI per renderli più fini per farli passare attraverso il filtro

Questo avviene, quando i sensori avvertono che è il caso di farlo.

Per ottenere una corretta rigenerazione occorre che si raggiunga una certa temperatura, se l'auto in questione percorre in prevalenza frequenti percorsi brevi, il processo rischia di non arrivare mai a completamento e generare dei malfunzionamenti o delle noiose recovery in officina.

Paradossalmente le auto nate per poter circolare in città senza emettere PM10, poco apprezzano l'uso prettamente cittadino.

I primi modelli davano parecchie noie, i modelli più recenti godono di aggiornamenti tali che li rendono più affidabili

In tutte i modelli rimane una problematica fisica, dopo un periodo più o meno lungo i micro fori si tappano e non è più possibile la rigenerazione automatica. Si può provare a lavare/rigenerare il filtro ma è come lavare il filtro dell'aria o quello dell'aspirapolvere, gran parte dei micro fori rimangono otturati, e quindi il sistema funziona male (rigenerazioni più frequenti maggiori consumi di gasolio etc.). Alla luce di quanto detto se il FAP/DPF si intasa o si blocca significa che sta lavorando e non può essere coperto da garanzia, occorre cercare il motivo dell'intasamento.

VERIFICHE DA EFFETTUARE PRIMA DI CAMBIARE IL DPF

1. Che abbia raggiunto il kilometraggio massimo consigliato dalla casa costruttrice
2. Controllare gli errori e cancellarli (Collegare il tester per fare la diagnosi prima di installare un nuovo DPF)
3. Provare a fare una rigenerazione forzata, se questa operazione riesce il malfunzionamento potrebbe non essere imputabile al FAP/DPF

ALCUNE DELLE POSSIBILI CAUSE NON INDIVIDUATE DAI TESTER

1. EGR malfunzionante
2. EGR Tubi Otturati/lesionati
3. Tubi di pressione lesionati
4. Olio Motore Errato (diverso da quello richiesto dalla casa)
5. Motore/Turbo (non funzionati correttamente)
6. Sensori Inattivi
7. (ECU) Centralina Difettosa (o modificata/modulo aggiuntivo)

PRIMA DI SOSTITUIRE/RIGENERARE IL FAP/DPF BISOGNA CONTROLLARE/SOSTITUIRE:

- I. Centralina o dispositivi che agiscono sulla pompa
- II. Valvola EGR
- III. Dibimetro
- IV. Filtro dell'aria
- V. Sonde e loro collegamenti (compresi l'integrità dei tubicini che vanno al FAP/DPF e la corretta installazione degli stessi verificando che non vi sia un'infiltrazione di aria)
- VI. Per vetture del gruppo PSA ed alcuni modelli della gamma FIAT, occorre verificare che il sensore presente nel tappo del carburante funzioni correttamente e che la CERINA sia completamente sostituita (non vada mai RABBOCCATA) al cambio del DPF/FAP
- VII. Nel caso vi sia presente/inserito anche un catalizzatore occorre controllare anche l'efficacia dello stesso.

Una volta effettuati tutti i controlli si può procedere alla sostituzione del DPF

Una volta sostituito si prega di portarlo a temperatura di lavoro e controllare eventuali perdite.

Ricollegare lo scanner, è possibile che sia necessario resettare l'ECU come indicato dalla casa produttrice che potrebbe includere la rigenerazione forzata

Se la procedura è stata eseguita correttamente e tutti i test svolti è possibile installare il nuovo DPF che funzionerà come l'originale.

Nel caso in cui le procedure non fossero eseguite correttamente il vostro DPF potrebbe bloccarsi in meno di 50 km senza possibilità di essere rigenerato.