

Tipos de filtros DPF

Veículos PSA (Citroën, Peugeot e também alguns Ford e Volvo)

Os veículos PSA têm junto ao depósito combustível um sistema activo com um aditivo, possuindo um depósito e um sistema de bombeamento, que de forma automática doseia no Diesel a quantidade correcta de aditivo. Este sistema baseia-se num aditivo para o combustível com a função de baixar a temperatura de combustão das partículas e em conjunto com o sistema de gestão do motor (ECU), monitoriza e controla a obstrução do filtro através de sensores e sempre que necessário desencadeiam a regeneração do filtro através da alteração do tempo e da quantidade de injeção do combustível.

O aditivo é guardado num depósito independente e é misturado automaticamente com o combustível sempre que abastecer. É necessário abastecer o depósito com JLM PAT Fluid e efectuar um reset ao sistema através de equipamento próprio, devendo este procedimento ser efectuado só por profissionais. Os sistemas actuais necessitam de abastecer sensivelmente a cada 120.000km.

- Para este tipo de veículos, com um sistema de dosagem a bordo, a JLM desenvolveu o JLM PAT Fluid. Para ser usado em exclusivo por mecânicos profissionais, utilize apenas para reposição das referências originais existentes na ficha do produto.



Regeneração activa

Este sistema activo funciona sempre que os sensores de pressão existentes no filtro detectam que este está cheio, efectuando ajustes no tempo e quantidade de combustível injectada, originando o aumento da temperatura dos gases de escape, e a consequente queima das partículas, efectuando desta forma a regeneração e limpeza do filtro. Dependendo da marca de veículo, este tipo de regeneração do DPF pode ocorrer a cada 400-600 km, ou sempre que necessário, devido ao tipo de utilização do veículo e tem uma duração de cerca de 10 minutos.

- Para sistemas activos utilize JLM DPF Cleaner.

Regeneração Passiva

Alguns construtores utilizam a regeneração passiva. Nestes veículos, a regeneração passiva ocorre geralmente nas auto-estradas, onde as temperaturas dos gases de escape são superiores, devido ao alto regime de utilização do motor. Este tipo de sistema pode ter em conjunto um catalisador de oxidação e está localizado junto ao motor, onde a temperatura dos gases de escape é suficientemente alta para que a regeneração passiva possa ocorrer. A regeneração passiva, baseia-se no princípio de que a temperatura dos gases de escape é suficientemente alta para que ocorra automaticamente (auto-estrada) e/ou recorrendo à gestão electrónica do motor (ECU) para alternar o tempo e a quantidade de combustível injectado. Na condução citadina, ou distâncias curtas, a regeneração pode não ocorrer na totalidade, levando ao bloqueio do filtro. Este facto pode originar um consumo exagerado de combustível e a visita à oficina, para limpeza ou substituição.

- Para veículos que possuem regeneração passiva, use JLM DPF Cleaner.



Regeneração forçada

Quando o seu veículo mostra a luz de aviso do DPF no segundo estado crítico, ele entra no estado "modo de limpeza" e tem de ser levado à oficina ou concessionário para determinar a gravidade do problema. A regeneração forçada envolve o uso de equipamento de diagnóstico de modo a controlar manualmente o veículo, inicializando a regeneração do DPF. Isto irá requerer a mudança do filtro e do óleo motor.