Technical Messenger

MAHLE

Edición n.º 01/2024

Regeneración del filtro de partículas de vehículos diésel Euro 6 antes de la prueba de emisiones

Para que los diésel Euro 6 estén bien preparados para las pruebas de emisiones cada vez más estrictas, los talleres y sus clientes deben tener en cuenta algunos aspectos.

Desde el 1 de julio de 2023, los vehículos diésel de la clase de emisiones Euro 6 solo pueden emitir un máximo de 250 000 partículas por centímetro cúbico de gases de escape. Esto se comprueba en el marco de la prueba de emisiones con un medidor de partículas. Desde que se introdujo la medición, el número de pruebas de emisiones fallidas ha aumentado significativamente en estos vehículos. Sin embargo, algunas de las causas se pueden remediar con medidas relativamente simples.

Causas y posible solución

Dans de nombreux cas, le fait d'effectuer principalement des En muchos casos, el uso predominante en trayectos cortos, así como los desplazamientos frecuentes o exclusivos en modo Eco, hacen que el filtro de partículas diésel (DPF) se sature más rápido. Además, por lo general, así no se alcanza la temperatura necesaria para su regeneración. Si la regeneración automática falla demasiado a menudo, esto se indica en el cuadro de instrumentos mediante el testigo del filtro de partículas diésel (figura 2).

Figura 1: El mejor en su clase: la tecnología CPC del PMU 400 de MAHLE garantiza resultados de medición exactos.

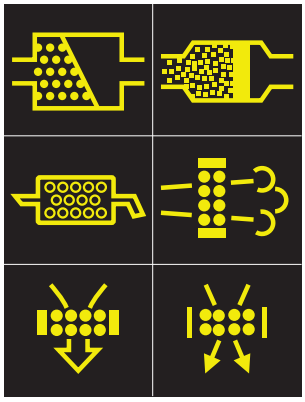

Figura 2: Si se enciende este testigo de control, se debe regenerar el filtro de partículas diésel.

A más tardar después de que se encienda el testigo de control, el vehículo debe ponerse a la temperatura necesaria en un desplazamiento más largo y bajo una carga más alta (por ejemplo, en autopista) y conducirse hasta que la luz se apague nuevamente después de que la regeneración se realice correctamente. Si esto no funciona, se puede hacer una regeneración forzada del DPF en el taller. Si esto tampoco sirve, suele ser inevitable cambiar el filtro. Los productos de limpieza químicos que se inyectan en el sistema de escape o el filtro solo funcionan con una parte de las aplicaciones, pero pueden dañar el tejido del filtro y provocar fugas de escape. Los limpiadores de DPF que se añaden en el depósito de combustible no están autorizados ni recomendados por ningún fabricante.

¡Importante!

Si los vehículos diésel se utilizan principalmente en trayectos cortos o en modo Eco, hay que planificar desplazamientos más largos y con mayor carga varias veces al mes. Antes de una prueba de emisiones, se debe alcanzar con el vehículo la temperatura de servicio, por ejemplo conduciendo por autopista.

© MAHLE / Todos los datos son sin garantía. Obsérvense siempre las instrucciones y especificaciones del fabricante.