

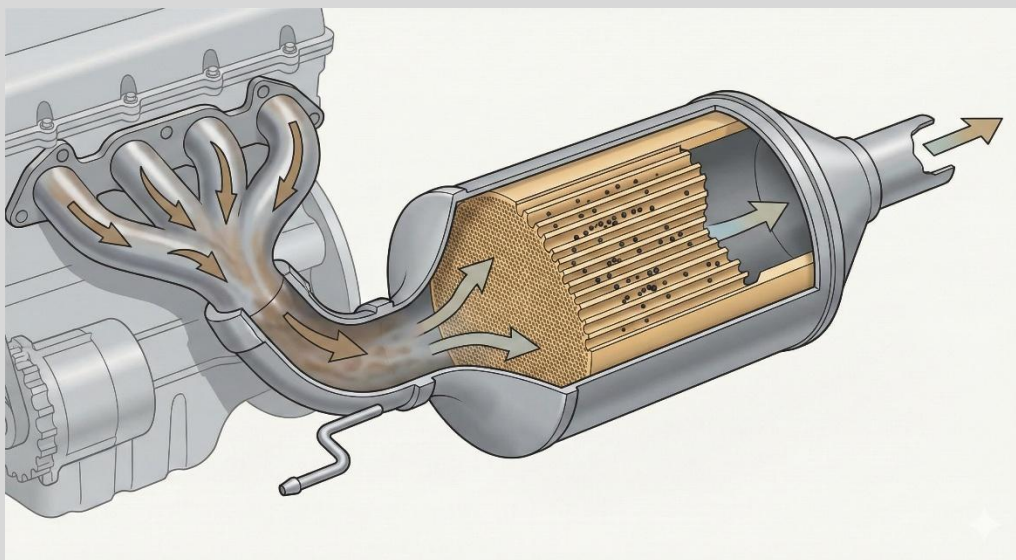
¿Cómo Funciona un filtro de partículas y qué puede hacer el aditivo?

Entender cómo funciona el filtro de partículas es clave para el buen mantenimiento de tu coche, especialmente si es diésel. Aquí tienes una explicación detallada con imágenes ilustrativas de cada parte del proceso.

1. ¿Qué es y dónde está?

El **Filtro de Partículas** (conocido como **FAP** o **DPF** en diésel, y **GPF** en gasolina) es un componente situado en la línea de escape del coche. Su misión es atrapar las partículas sólidas y contaminantes (hollín) que genera el motor durante la combustión antes de que salgan al exterior.

Imagina su interior como una estructura de "panal de abeja" hecha de un material cerámico poroso. Los gases de escape pueden atravesar las paredes porosas, pero las partículas de hollín, más grandes, quedan atrapadas en los canales.

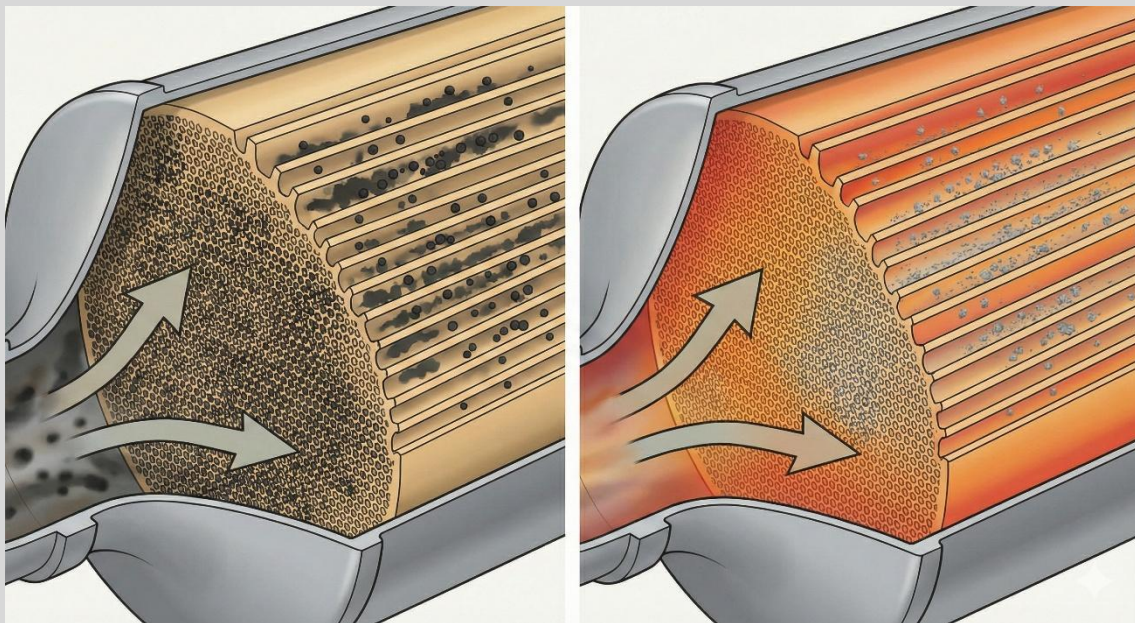


Ubicación del Filtro de Partículas en el sistema de escape. Las flechas muestran cómo los gases sucios entran y el hollín (puntos negros) queda retenido en la estructura interna.

2. El Proceso de Regeneración: La "Autolimpieza"

Como cualquier filtro, con el tiempo se va llenando. Si se obstruyera por completo, el motor no podría "respirar" y dejaría de funcionar. Para evitar esto, el coche realiza un proceso automático llamado **regeneración**, que consiste en quemar el hollín acumulado a altísimas temperaturas (entre 600°C y 800°C) para convertirlo en ceniza fina.

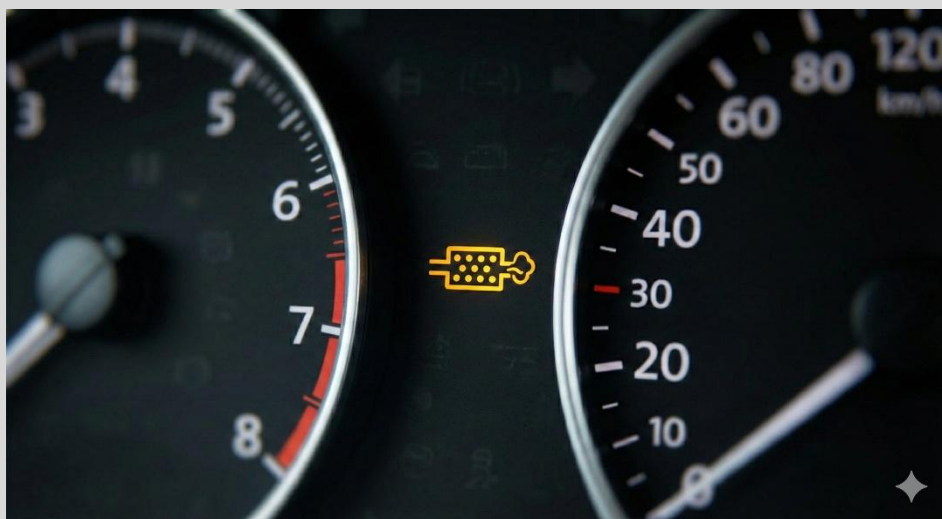
- **Filtro Obstruido (Izquierda):** Como se ve en la imagen, los canales están llenos de hollín negro, dificultando el paso de los gases.
- **Regeneración Activa (Derecha):** El sistema eleva la temperatura del escape (representado por el color naranja/rojo brillante), incinerando el hollín y dejando los canales limpios de nuevo.



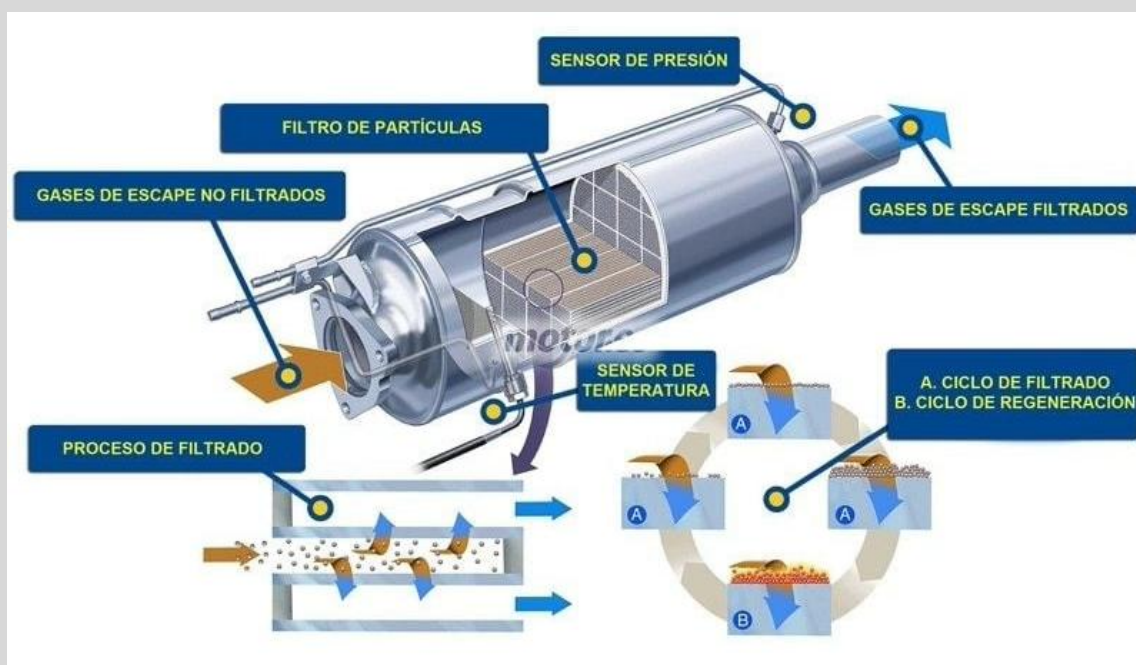
3. Síntomas y Aviso al Conductor

El principal problema ocurre en coches diésel que hacen mucha ciudad. En trayectos cortos y a bajas revoluciones, el escape no alcanza la temperatura necesaria para regenerar el filtro de forma natural. Si el coche intenta una regeneración activa y se interrumpe varias veces (por ejemplo, al apagar el motor), el filtro puede llegar a saturarse.

Cuando el sistema detecta que el filtro está demasiado lleno y no puede limpiarse solo, te avisará con un **testigo luminoso en el cuadro de instrumentos**.



¿Qué hacer si se enciende el testigo? La solución más habitual es salir a una autovía y conducir durante unos 15-20 minutos manteniendo el motor por encima de las **2.500 revoluciones** (usando una marcha más corta si es necesario). Esto forzará la temperatura necesaria para completar una regeneración. Si el testigo no se apaga, deberás acudir a un taller para evitar una avería costosa.



¿Cómo ayuda el aditivo a evitar que el filtro se llene de hollín?

El aditivo **DMF4 TRUCK**, trabajara de dos maneras

1. hará que la combustión del diésel sea más perfecta, debido al uso del cetano, con esto conseguimos que no haya combustibles inquemados que se deposita en el sistema de inyección acabando en el filtro de partículas
2. La molécula detergente que incluye el aditivo, contribuir a tener el sistema más limpio, por ejemplo, la cabeza de los inyectores, haciendo que estos atomicen de manera perfecta y así contribuye a la quema de

todo el combustible evitando partículas inquemadas que van a terminar en el filtro.

El uso continuado del aditivo **DMF4 TRUCK**, Prolongará la vida de los filtros y contribuirá al ahorro de tus clientes

Contacto

Para más información, puede contactar con nosotros a través de nuestro sitio web, correo electrónico o teléfono:

- Web: cuidamostucombustibles.com
- Email: <mailto:miguel.damles@gmail.com>
- Teléfono: +34 644 430 087