



GUÍA TÉCNICA

Filtro DPF del camión: avería y limpieza

Guía técnica VADEN del DPF en camiones: cómo retiene el hollín, regeneración pasiva y activa, síntomas de obstrucción, limpieza y mantenimiento.

Un camión que realiza reparto urbano avanza durante todo el día con paradas cortas; el motor nunca tiene ocasión de calentarse ni de funcionar a régimen alto durante un periodo prolongado. Unas semanas después se enciende un testigo naranja de DPF en el cuadro de instrumentos y, a continuación, el vehículo pierde potencia y entra en modo de protección con velocidad limitada. El conductor piensa al principio en un problema de combustible, pero en realidad el problema es que el filtro de partículas diésel del sistema de escape se ha colmatado. Esta guía aborda de principio a fin el sistema DPF de los camiones pesados: cómo retiene el hollín, cómo funciona la regeneración, los síntomas de obstrucción, el efecto del uso en trayectos cortos y los métodos de limpieza junto con sus límites.

Este documento ha sido elaborado por el equipo técnico de VADEN para el filtro de partículas diésel (DPF) y los sistemas de emisiones de escape de camiones pesados. Los valores aquí indicados tienen carácter de referencia general; para datos exactos, el manual de servicio OE actualizado correspondiente al código de motor y chasis del vehículo es la referencia definitiva. Última actualización: septiembre de 2026.

¿Qué es el DPF? Función y Principio de Funcionamiento

El filtro de partículas diésel (DPF) es el componente de control de emisiones que, en la línea de escape de los camiones pesados diésel, retiene físicamente el hollín y las partículas sólidas del gas de escape en una estructura cerámica porosa de panal. El filtro colmatado se limpia mediante la regeneración, que quema periódicamente ese hollín a alta temperatura, y reduce la emisión de materia particulada en más de un noventa y nueve por ciento en peso.

El DPF se sitúa en la línea de escape justo después del catalizador de oxidación diésel (DOC) y contiene en su interior miles de canales en forma de panal con extremos cerrados alternados. El gas de escape entra por un canal y sale por el canal contiguo atravesando la pared porosa; esta estructura de «flujo a través de la pared» (wall-flow) permite filtrar físicamente las partículas de hollín de la corriente de gas. El cuerpo del filtro se fabrica generalmente en cerámica de cordierita o en carburo de silicio; el carburo de silicio, gracias a su mayor conductividad térmica, mantiene una distribución de temperatura más equilibrada durante la regeneración.

La diferencia de presión en el filtro es la señal más directa de cuánto se ha colmatado el DPF. El sensor de presión diferencial, instalado a la entrada y a la salida del filtro, mide de forma continua la resistencia que el gas de escape encuentra al atravesarlo; a medida que se acumula hollín, esta resistencia aumenta. La unidad de control del motor combina el dato del sensor de presión con el régimen del motor, la temperatura de escape y la distancia recorrida para estimar mediante un modelo la carga de hollín dentro del filtro; en el sector, esta estimación se conoce como «modelo de hollín» (soot model).

¿Cómo retiene el hollín el DPF?

El DPF funciona haciendo pasar el flujo de gas a través de las paredes de los canales; las partículas de hollín son demasiado grandes para atravesar los poros de la pared, por lo que se acumulan en la superficie interior del canal y dentro de los poros. La eficiencia de captación supera el noventa y nueve por ciento en peso e incluye incluso las partículas más finas, de

tamaño nanométrico. A medida que aumenta la acumulación de hollín, sube la resistencia que el filtro opone al gas de escape; cuando esta resistencia supera un umbral, la unidad de control del motor inicia una solicitud de regeneración.

¿Cuál es la diferencia entre el DPF y el DOC (catalizador de oxidación diésel)?

El DOC es un catalizador que oxida químicamente el monóxido de carbono y los hidrocarburos no quemados del gas de escape, no retiene partículas sólidas, y se sitúa generalmente antes del DPF. El DPF, en cambio, es un filtro físico que retiene partículas sólidas como el hollín en una pared porosa. En la práctica, ambos componentes trabajan juntos: el DOC oxida el NO del gas de escape a NO₂, alimentando la regeneración pasiva; el DPF utiliza ese NO₂ para quemar el hollín a baja temperatura. El problema que en un vehículo se describe como «avería del catalizador» suele ser, en la mayoría de los casos en campo, no el DOC sino el propio DPF.

Ignorar un testigo de DPF encendido y seguir circulando lleva, en poco tiempo, a que la unidad de control del motor pase al modo de protección (limp) que limita la potencia. Cuando el testigo se enciende de forma fija o el vehículo pierde potencia, primero debe darse la oportunidad de completar la regeneración pasiva o activa mediante condiciones de conducción adecuadas (un tramo largo a velocidad constante); si no se obtiene resultado, debe realizarse un diagnóstico en taller.

¿Cuál es la diferencia entre la regeneración pasiva y la activa?

La regeneración es el proceso mediante el cual se quema el hollín acumulado en el DPF para que el filtro se limpie por sí mismo, y se produce mediante dos mecanismos distintos: pasivo y activo. Según el perfil de uso del vehículo, estos dos mecanismos se complementan; en un uso urbano continuo, la regeneración pasiva no alcanza la temperatura suficiente, por lo que aumenta la frecuencia con la que entra en acción la regeneración activa.

La regeneración pasiva es un proceso continuo que se desarrolla en segundo plano y que el conductor no percibe. Cuando la temperatura de escape sube de forma natural a velocidad de autopista y bajo carga, el NO₂ producido por el DOC puede quemar el hollín del DPF incluso a esa temperatura, sin necesidad de inyección de combustible adicional ni de intervención de la unidad de control del motor. En vehículos que realizan trayectos largos por autopista, el DPF prácticamente no solicita regeneración activa.

La regeneración activa es un proceso que la unidad de control del motor inicia por sí misma cuando detecta que la carga de hollín ha superado el umbral establecido. La unidad de control desencadena una reacción exotérmica en el DOC aplicando una inyección adicional tardía (post-injection) en los cilindros o enviando combustible a través de un inyector/calentador situado en la línea de escape; esta reacción eleva de forma notable la temperatura de escape y quema el hollín directamente con oxígeno. La regeneración activa suele durar entre veinte y cuarenta minutos y se completa de forma más eficiente cuando el vehículo circula a velocidad constante; una conducción con paradas y arranques frecuentes interrumpe la regeneración a mitad de proceso.

Tipo de regeneración	Cómo se activa	Temperatura de escape típica	¿Lo nota el conductor?
Regeneración pasiva	De forma natural a velocidad de autopista y bajo carga	Aproximadamente 300-400°C	No, funciona de forma continua en segundo plano
Regeneración activa	La unidad de control del motor la inicia por sí misma al superarse el umbral de hollín	Aproximadamente 550-650°C	En parte: ruido del ventilador, aumento temporal del consumo de combustible
Regeneración forzada (de servicio)	El técnico la inicia manualmente con un equipo de diagnóstico	Aproximadamente 600-650°C, con el vehículo parado	Sí: vehículo estacionado, ruido de ralentí elevado

¿Cuándo se aplica la regeneración forzada (de servicio)?

Si la regeneración activa se interrumpe varias veces seguidas o la carga de hollín alcanza un nivel que no puede completarse con seguridad mediante regeneración activa, la unidad de control del motor pasa a la limitación de potencia y emite un aviso que no puede resolverse con la intervención del conductor. En ese punto, el vehículo se estaciona en una zona despejada y se inicia la regeneración forzada mediante un equipo de diagnóstico; durante el proceso, el motor funciona a ralentí elevado, la temperatura de escape se eleva de forma controlada y se quema el hollín. La regeneración forzada no da resultado si el filtro está físicamente saturado u obstruido por cenizas (ash); en ese caso es necesario desmontar el filtro para limpiarlo o sustituirlo.

¿Cómo se detecta la obstrucción del DPF? Síntomas y causas

La obstrucción del DPF es un proceso gradual que afecta directamente al rendimiento del vehículo. Los primeros síntomas suelen comenzar con el testigo de aviso en el cuadro de instrumentos; si se ignora, le siguen pérdida de potencia, aumento del consumo de combustible y, finalmente, el paso al modo de protección. La siguiente tabla resume los síntomas más frecuentes en campo, sus posibles causas y las formas de comprobación.

Síntomas de la obstrucción del DPF, posibles causas y formas de comprobación

Síntoma	Causa probable	Comprobación / verificación
El testigo de aviso del DPF permanece encendido	La carga de hollín ha superado el umbral, la regeneración no se completa	Leer con el equipo de diagnóstico el porcentaje de carga de hollín y el historial de regeneraciones
Se activa la limitación de potencia del motor (modo limp)	Se ha superado el valor límite de presión delante del filtro, la ECU ha pasado a modo de protección	Comprobar el valor del sensor de presión diferencial y el código de avería
La regeneración activa se inicia con frecuencia pero no se completa	Uso continuo en trayectos cortos/urbanos, la temperatura de escape no alcanza el objetivo	Revisar el perfil de conducción y realizar un trayecto de autopista a plena carga

Síntoma	Causa probable	Comprobación / verificación
El consumo de combustible ha aumentado de forma notable	Mayor inyección adicional de combustible por regeneraciones activas frecuentes	Revisar los registros de frecuencia de regeneración y evaluar la velocidad de acumulación de hollín
El nivel de aceite del motor sube de forma inesperada	Combustible no quemado de regeneraciones activas interrumpidas se ha acumulado en el cárter (dilución del aceite)	Comprobar el nivel y el olor del aceite, realizar un análisis de aceite
Humo blanco o azulado por el escape	La dilución del aceite ha avanzado, es posible que el aceite esté pasando a la cámara de combustión	Comprobar el nivel y la viscosidad del aceite, cambiar el aceite si es necesario
La señal del sensor de presión diferencial es fija o incoherente	Manguera del sensor obstruida, llena de barro/hollín, o sensor averiado	Comprobar las mangueras del sensor soplando aire, medir la señal del sensor

¿Cómo afecta al DPF el uso en trayectos cortos?

El uso urbano en trayectos cortos, con paradas y arranques constantes, es la condición de funcionamiento más exigente para el DPF. Cuando el motor está frío o funciona a un régimen cercano al ralentí, la temperatura de escape no alcanza el nivel que requiere la regeneración pasiva; el hollín sigue acumulándose en el filtro sin quemarse. En esta situación, la unidad de control del motor activa la regeneración activa con más frecuencia, pero como cada trayecto termina a los pocos kilómetros, la regeneración queda interrumpida en la mayoría de los casos.

¿Qué es la dilución del aceite del motor?

El combustible adicional que se envía a los cilindros durante la regeneración activa, destinado a elevar la temperatura de escape, contiene una parte que no se quema por completo; si el trayecto se interrumpe pronto, parte de ese combustible no quemado es arrastrado por las paredes del cilindro y pasa al aceite del cárter. En vehículos que operan de forma continua en trayectos cortos y nunca llegan a completar la regeneración, el nivel de aceite sube con el tiempo, la viscosidad del aceite disminuye y el rendimiento de la lubricación se debilita. Si la dilución del aceite avanza, la lubricación de los componentes internos del motor resulta insuficiente; por ello debe vigilarse periódicamente el nivel y el olor del aceite.

Para los vehículos que operan de forma continua en rutas urbanas/de trayecto corto, realizar al menos una vez por semana un recorrido de unos veinte a treinta minutos a velocidad constante y suficientemente alta (a ser posible por autopista) ayuda a completar la regeneración pasiva y a mantener la carga de hollín en un nivel seguro. Este simple hábito reduce de forma notable la necesidad de regeneración forzada de servicio y las averías tempranas del DPF.

Normas y lecturas adicionales

Para el contexto normativo de este tema, consulte [Regulation \(EC\) No 595/2009 \(Euro VI heavy-duty emissions\)](#). Confirme siempre las cifras y los procedimientos concretos con la normativa

vigente y los datos de servicio del fabricante del vehículo.

¿Cómo se limpia un DPF obstruido? Métodos, pasos y límites

En los DPF en los que la regeneración forzada no da resultado o cuya carga de hollín es excesivamente alta, es necesario desmontar el filtro del vehículo y limpiarlo físicamente. Se utilizan habitualmente tres métodos: limpieza en horno (térmica/pirolítica), limpieza por baño ultrasónico y limpieza química (con solución). La elección del método depende del tipo de acumulación dentro del filtro, según se trate de hollín combustible o de cenizas (ash) no combustibles.

La limpieza en horno consiste en calentar el filtro en un horno especial siguiendo un programa de temperatura controlado, quemando los residuos orgánicos de hollín y aceite que contiene. El proceso puede durar varias horas y la temperatura se eleva y reduce de forma progresiva para no dañar la estructura interna (substrate) del filtro. La limpieza por baño ultrasónico consiste en someter el filtro, dentro de una solución líquida especial, a la implosión de burbujas (cavitación) generada por ondas sonoras de alta frecuencia; este método es eficaz para desprender partículas finas en el interior de los poros y suele completarse con un enjuague con aire/agua a presión. La limpieza química, por su parte, consiste en sumergir el filtro en una solución especial que disuelve el hollín y las cenizas, y enjuagarlo a continuación; ofrece resultados rápidos en obstrucciones leves y moderadas.

Ninguno de los métodos de limpieza repara el daño físico de la estructura del filtro (grietas, roturas, fusión/vitrificación por sobrecalentamiento); un filtro así, aunque se limpie, no recupera su rendimiento de retención de hollín. Además, la limpieza solo elimina de forma parcial la acumulación de cenizas (ash) no combustibles procedentes de los aditivos del aceite del motor y del desgaste; las cenizas se acumulan de forma gradual a lo largo de la vida útil del filtro y, superado cierto nivel, es necesario sustituirlo.

Procedimiento de limpieza del DPF paso a paso

El hollín diésel y el polvo de cenizas del interior de un DPF desmontado no deben inhalarse; las partículas de escape diésel están en el rango de tamaño respirable y las cenizas contienen óxidos metálicos procedentes de los aditivos del aceite del motor. Durante el desmontaje, el transporte y la limpieza del filtro utilice guantes resistentes al calor, mascarilla antipolvo de clase FFP3 y gafas de protección o pantalla facial. No sacuda ni sople el filtro en seco al aire libre del taller; emplee una cabina cerrada o un banco con aspiración que capture el polvo. Al trabajar con solución química, utilice guantes resistentes a productos químicos y trabaje en una zona bien ventilada. La línea de escape permanece caliente mucho tiempo después de parar el motor; espere a que se enfríe por completo antes de iniciar el desmontaje.

- 1 Conecte el vehículo al equipo de diagnóstico y registre el porcentaje de carga de hollín del DPF, los valores del sensor de presión y el historial de regeneraciones. Conocer el estado previo al desmontaje es necesario para poder comparar.

- 2 Compruebe si se ha dado oportunidad a la regeneración pasiva en condiciones de conducción adecuadas (un trayecto largo a velocidad constante); si no se ha hecho, pruebe primero esta opción.
- 3 Inicie la regeneración forzada (de servicio) mediante el equipo de diagnóstico. El vehículo debe estar estacionado, en una zona bien ventilada, con el motor en marcha.
- 4 Si la regeneración forzada no se completa o varios intentos terminan con el mismo resultado, decida enviar el filtro a limpieza física.
- 5 Deje enfriar la línea de escape, desconecte la batería y retire el cuerpo del DPF del vehículo desmontando los sensores, tubos y juntas que lo rodean.
- 6 Inspeccione visualmente el cuerpo del filtro; compruebe si presenta grietas, aplastamiento o signos de vitrificación por sobrecalentamiento. Un cuerpo dañado no se repara con la limpieza.
- 7 Según el tipo de acumulación (hollín combustible o cenizas no combustibles), elija el método de limpieza en horno, ultrasónico o químico; si es necesario, aplique los métodos de forma sucesiva.
- 8 Tras la limpieza, sople el filtro con aire a presión en sentido inverso al del flujo para arrastrar los restos de hollín y cenizas desprendidos; realice esta operación aplicando las medidas de protección frente al polvo indicadas más arriba.
- 9 Si se ha aplicado un método húmedo (baño ultrasónico o solución química), seque por completo el filtro con aire caliente controlado antes del montaje y de las pruebas; no debe quedar humedad dentro del sustrato. En un filtro húmedo la medición de caída de presión da un valor engañosamente alto, y la humedad residual genera riesgo de tensión térmica por evaporación repentina durante la primera regeneración en el vehículo. Para la temperatura y la duración del secado, las instrucciones del fabricante del equipo de limpieza son determinantes.
- 10 Una vez que el filtro esté completamente seco, verifique visualmente y mediante una prueba de caída de presión que los canales están abiertos.
- 11 Monte el filtro en el vehículo con juntas nuevas y, si es necesario, mangueras de sensor nuevas; apriete las conexiones al par indicado por el fabricante, en orden cruzado.
- 12 Conecte la batería y dé el contacto; a continuación reinicie el sensor de presión diferencial y, si es necesario, el modelo de hollín mediante el equipo de diagnóstico. Una vez completado el reinicio, realice una prueba de conducción en un recorrido seguro para verificar el comportamiento de la regeneración.

Puntos a tener en cuenta: errores frecuentes

Estos son los errores más frecuentes en campo durante el mantenimiento y la intervención en el DPF:

- **Ignorar el testigo de aviso y seguir conduciendo:** a medida que aumenta la carga de hollín, sube la presión en el filtro, el motor pasa a modo de protección y la pérdida de potencia se agrava.
- **Realizar la regeneración forzada en un espacio cerrado y sin ventilación:** la temperatura de escape sube de forma notable; el material inflamable cercano supone un riesgo de incendio.
- **Parar el motor antes de que finalice la regeneración:** un ciclo de regeneración interrumpido no elimina por completo la carga de hollín y, además, aumenta el riesgo de dilución del aceite.
- **Borrar solo el testigo/código sin comprobar nunca el filtro:** si la carga de hollín está por encima del límite, el código reaparece pronto y el filtro sigue físicamente colmatado.
- **Usar un aceite de motor incorrecto:** un aceite de motor con alto contenido en azufre, cenizas y fósforo (SAPS) acelera la acumulación permanente de cenizas en el DPF.
- **No reiniciar el sensor de presión/modelo de hollín tras la limpieza:** la unidad de control del motor sigue considerando el filtro como colmatado y continúa solicitando regeneraciones innecesarias.
- **Limpiar el filtro sin resolver un problema de inyector o turbo averiado:** un filtro limpiado sin corregir una avería que genera fuga excesiva de aceite o combustible vuelve a colmatarse en poco tiempo.

¿Es legal desmontar o anular el DPF?

Desmontar por completo el DPF del vehículo, perforar y vaciar su estructura interna, o modificar mediante software la unidad de control del motor para que actúe como si el filtro no existiera, es una intervención que deshabilita el sistema de control de emisiones y se considera manipulación de emisiones. Esta guía no explica ni describe cómo realizar tal intervención; a continuación se resumen únicamente sus consecuencias legales y prácticas.

El equipo de control de emisiones de un vehículo certificado conforme a la normativa europea de homologación de tipo vigente para camiones pesados (la familia de estándares de emisiones Euro VI y los reglamentos de homologación correspondientes) y al Reglamento UNECE R49 forma parte integrante de la configuración definida en la homologación de tipo; desmontar o deshabilitar el DPF hace que el vehículo incumpla su homologación de tipo. La inspección técnica periódica de vehículos a motor mide las emisiones de gases/humo de escape y comprueba si el equipo de control de emisiones está completo; si se detecta esta manipulación en un vehículo con el DPF desmontado o anulado, puede registrarse un defecto grave y el vehículo puede no considerarse apto para circular. Algunos países han incorporado la medición del número de partículas (PN) a la inspección para detectar este tipo de manipulación de forma más fiable. Las clases de defecto y sus consecuencias varían de un país a otro; rige la normativa de inspección vigente en el país de matriculación del vehículo. Además, las compañías de seguros pueden rechazar una reclamación por daños o incendio en un vehículo en el que se detecte una modificación no autorizada o no declarada en el sistema de emisiones, alegando incumplimiento de las condiciones del contrato por alteración no permitida. Para las flotas, adicionalmente, el acceso a las zonas de bajas emisiones (LEZ) de ciudades europeas puede quedar restringido y pueden aplicarse sanciones administrativas.

Cuando surge un problema relacionado con el DPF, el camino correcto y legal consiste en diagnosticar el origen de la avería (sensor, software, acumulación excesiva de cenizas, una avería del motor relacionada) y limpiar el filtro o sustituirlo por una pieza de equivalencia OE. Aunque a corto plazo pueda parecer una vía más costosa, mantiene el vehículo conforme a la normativa y protege componentes caros como el motor y el turbocompresor frente a las averías secundarias que provoca la manipulación de emisiones.

Valores técnicos y puntos de control

La siguiente tabla resume los principales puntos que se revisan en la comprobación en campo del sistema DPF y sus rangos de referencia general. Los valores varían según el fabricante del vehículo, la cilindrada del motor y el nivel de emisiones; el valor exacto debe obtenerse siempre del manual de servicio OE actualizado del vehículo.

Puntos de control del sistema DPF (referencia general)

Punto de control	Referencia general	Qué indica una desviación
Presión diferencial (filtro limpio, ralentí)	Baja, del orden de unos pocos milibares (el valor OE es determinante)	Si es alta, el filtro puede estar parcialmente colmatado o la línea del sensor obstruida
Umbral de aviso de carga de hollín	Una banda de porcentaje que varía según el fabricante (el valor OE es determinante)	Si se supera el umbral, se solicita regeneración activa o forzada
Temperatura de escape en regeneración pasiva	Aproximadamente 300–400°C	Si se permanece por debajo de forma continua, no se produce regeneración pasiva
Temperatura de escape en regeneración activa	Aproximadamente 550–650°C	Si no se alcanza el objetivo, la regeneración se interrumpe
Duración de la regeneración activa	Aproximadamente 20–40 minutos, a velocidad constante	Si se interrumpe de forma continua, se acelera la acumulación de hollín
Nivel de aceite del motor (control de dilución)	Dentro del rango del fabricante, sin olor a combustible	Si el nivel sube y huele a combustible, hay dilución del aceite
Capacidad de llenado de cenizas (ash) del filtro	Un límite basado en kilometraje que varía según el fabricante (el valor OE es determinante)	A medida que se acerca al límite aumenta la frecuencia de limpieza, y finalmente es necesaria la sustitución

Mantenimiento del DPF y hábitos de conducción que prolongan su vida útil

El factor más determinante para la vida útil del DPF es que el aceite de motor tenga la especificación correcta. Los aceites de motor formulados específicamente con bajo contenido en azufre, cenizas y fósforo (low-SAPS) para vehículos con filtro de partículas diésel reducen

directamente la cantidad de cenizas no combustibles que se acumulan en el filtro durante la combustión. Usar un aceite de especificación incorrecta, aunque el filtro permanezca físicamente intacto, agota antes su capacidad de cenizas y aumenta la frecuencia de limpieza/sustitución.

En el cambio de aceite del motor, usar un aceite conforme a la especificación low-SAPS (bajo azufre/cenizas/fósforo) indicada por el fabricante para motores diésel con DPF es la medida más económica y eficaz para prolongar la vida útil del DPF. Que el nivel de aceite no supere el rango del fabricante también previene los problemas secundarios derivados de la dilución del aceite.

La vida útil del DPF también se ve directamente afectada por los hábitos de conducción. En los vehículos que circulan de forma regular con trayectos suficientemente largos y a velocidad constante, la regeneración pasiva mantiene la carga de hollín permanentemente baja; un perfil de uso con paradas frecuentes, trayectos cortos y tiempo de espera en ralentí, en cambio, aumenta la necesidad de regeneración activa. También es importante corregir a tiempo las averías del motor (inyector, turbo, EGR); una avería en estos componentes envía al escape más combustible o aceite de lo normal, acelera la producción de hollín y provoca que el DPF se colmate antes.

En las flotas se recomienda incluir en el plan de mantenimiento periódico la lectura regular, mediante el equipo de diagnóstico, de la carga de hollín del DPF y del historial de regeneraciones. Un historial con regeneraciones interrumpidas con frecuencia es un indicio de una avería próxima, aunque el testigo aún no se haya encendido, y permite detectarla antes de que el vehículo quede inmovilizado en ruta.

¿Dónde se sitúa el DPF en la cadena de control de emisiones de escape?

El DPF no es un componente que funcione de forma aislada dentro de la cadena de control de emisiones de escape de un camión de carga; forma parte de una cadena en la que el gas de escape que sale del motor pasa primero por el catalizador de oxidación diésel (DOC), después se retiene la materia particulada en el DPF y, en muchos vehículos Euro VI, finalmente se reducen los óxidos de nitrógeno en la unidad SCR. Una avería en cualquier componente de esta cadena afecta al rendimiento y a la vida útil de los demás; por ejemplo, un DOC debilitado reduce la producción de NO₂ que el DPF necesita para la regeneración pasiva y aumenta la frecuencia de la regeneración activa.

Un diagnóstico correcto, buenos hábitos de mantenimiento y una intervención conforme a la normativa en el sistema DPF prolongan el tiempo en servicio del vehículo y garantizan el cumplimiento de las obligaciones legales relativas al control de emisiones. Ante cualquier duda, recurrir a la documentación de servicio OE actualizada específica del código de motor y chasis del vehículo es el punto de referencia más fiable en campo.