

Gaz zawsze obciachowy?



SILNIK GAZOWY POWSTAŁ W 1859 ROKU, CZYLI ZNACZNIE WCZEŚNIEJ NIŻ BENZYNOWY I WYSOKOPRĘŻNY. JEDNAK MIMO SPRZYJAJĄCYCH WARUNKÓW TECHNICZNYCH I EKONOMICZNYCH NIE ZYSKAŁ NIGDY POWSZECHNEGO UZNANIA

Choć w drugiej połowie XIX wieku nawet zapadłe miściny leżące na cywilizowanych obszarach świata miały już swoje gazownie, miejscowi przedsiębiorcy woleli na ogół spalać energetyczny węgiel w kotłach parowych niż w bardziej sprawnych gazowych czadnicach. Zapewne z tej przyczyny, iż ówczesne silniki gazowe były dość prowizorycznie przystosowanymi do tej pracy maszynami parowymi, więc działały dość kapryśnie.

W tej roli technicznego pasożyta, czyli konstrukcji bazującej na rozwiązaniach opracowanych dla całkiem innych zastosowań, silniki gazowe występują do dzisiaj. W motoryzacji pojawiały się masowo w związku z wielkim deficytem paliw płynnych podczas obu wojen światowych. Zasilane były wtedy gazem pozyskiwanym z drewna w tzw. generatorach Imberta, towarzyszących w podróży pojazdom benzynowym. Instalacji tych ani w tamtych, ani tym bardziej w „lepszych” czasach nie doskonalono mimo ich technicznych (wysoka

liczba oktanowa gazu drzewnego) i ekonomicznych zalet. Po prostu „tankowanie” siekierą i obsługa kopających kociołków są dla kierowców w ogóle nie do przyjęcia.

Po ostatniej wojnie podobny los spotkał używane w lokalnym transporcie ciężarowym pojazdy zasilane sprężonym gazem z miejskich lub przemysłowych gazowni. W Polsce był to tabor „uspołeczniony”, więc uciążliwość wymiany ciężkich butli okazała się czynnikiem ważniejszym niż względy ekonomiczne. Inaczej wypadło traktować te sprawy po ustrojowej transformacji. Wtedy to właśnie upowszechniły się u nas napędy gazem LPG, w przybliżeniu zawsze dwukrotnie tańszym od benzyny.

Pierwsze tego rodzaju systemy, zwane mieszalnikowymi, obniżały dość znacznie osiągi współpracujących z nimi benzynowych silników, lecz teraz przy nowoczesnych systemach wtrysku gazu (lotnego lub płynnego) już takich różnic nie ma. Mamy też całkiem zadowalającą sieć dystrybucji paliw LPG, a jednak wciąż cały

ten biznes kojarzony jest u nas ze strefami społecznego ubóstwa, jakby zamożniejszym nie wypadło oszczędzać lub choćby nie przepłacać.

Pozbywanie się takich uprzedzeń postępuje u nas niezbyt dynamicznie i można mieć obawy, że prędzej niż one przemienie czas korzystnych dla LPG rynkowych relacji. Nie jest to bowiem paliwo przyszłości, ponieważ powstaje przede wszystkim w trakcie przeróbki droższej i stopniowo wyczerpującej się ropy naftowej. Przyszłość, jeśli oceniać ją realnie, należy do sprężonego gazu ziemnego CNG. Mamy korzystne (pod względem geograficznym) możliwości importu tego energetycznego surowca, mamy też nadzieję (oby uzasadnioną) na opłacalne jego pozyskiwanie z własnych złóż łupkowych. Brakuje nam tylko samego zainteresowania tym wariantem masowej motoryzacji.

Powtarza się zwykle w dyskusjach na temat, że nie jeździmy na CNG, bo nie ma u nas stacji tankowania, a stacje te nie powstają z powodu braku potrzebnego ich taboru. Tymczasem mentalny przełom w tej dziedzinie jest w stanie unieważnić oba te argumenty. Przejście z zasilania LPG na CNG wymaga niemal wyłącznie wymiany zamontowanego w pojeździe zbiornika, a dostęp do gazu ziemnego ma obecnie większość polskich miejscowości. Resztę można już sobie łatwo wyobrazić...

FOT. MERCEDES BENZ

**Rozwinięcie prędkości od 0 do 100 km może zająć tylko kilka sekund.
Bez części marki Textar wyhamowanie ze 100 do 0 km może zabrać całe życie.**

TEXTAR

Nowoczesne pojazdy osiągają prędkość 100 km/h w kilka sekund, ale wykorzystując taką moc i zatrzymując pojazd przy tak dużej szybkości, potrzeba ogromnej siły hamowania. Dlatego Textar koncentruje się na rozwoju hamulców tarczowych od prawie wieku i czas ten uważamy za dobrze wykorzystany. Ponadto, każda nowa okładzina hamulcowa jest efektem ponad 36-miesięcznych badań i tysięcy godzin rygorystycznych testów, aby zapewnić wykonanie według najwyższych standardów. Dlatego hamując przy najwyższych prędkościach nie trać ani sekundy. Montuj Textar!

Textar is a registered trademark of TMD Friction.

www.textar.com

Producent Filtrów LPG & CNG

certools®

CERTOOLS sp.j.
ul. Wspólna 23 B, 95-200 Pabianice
tel.: +48 42 227 07 57, 215 04 70
faks +48 42 227 56 55
certools@certools.pl; www.certools.pl

INTELIGENTNY

System Autoadaptacji drugiej generacji

STAG

Innowacyjne instalacje LPG/CNG

STAG-300 ISA2

Funkcje sterownika:

- ✓ Inteligentny System Autoadaptacji ISA2 (automatyczne modyfikowanie mapy gazowej w funkcji obrotów silnika).
- ✓ Korekcja ciśnienia reduktora przy cut-off.
- ✓ Podgrzewanie wtryskiwaczy przy temperaturze reduktora $\leq 10^{\circ}\text{C}$.
- ✓ Kontrola podgrzewania wtryskiwaczy gazowych (zminimalizowane pojawianie się błędów ECU silnika - „check engine”).
- ✓ Możliwość obsługi silników Wankla.
- ✓ Możliwość pobierania sygnału obrotów z czujnika położenia wałka rozrządu.
- ✓ Rozszerzona lista wyboru wtryskiwaczy gazowych (HANA 2000 i czujników temperatury gazu (REG RAIL 5L).
- ✓ Dodatkowy sygnał dźwiękowy, informujący o uruchomieniu silnika w trybie awaryjnym.
- ✓ Możliwość ustawienia maksymalnej liczby uruchomień w trybie awaryjnym.



AC Spółka Akcyjna
15-182 Białystok, ul. 27 lipca 64
tel. +48 85 743 81 00, fax +48 85 653 93 83
www.ac.com.pl | info@ac.com.pl