

Analiza czy diagnoza?



JAROSŁAW BARANOWSKI

SPECJALISTA DS. TECHNICZNO-HANDLOWYCH
TEXA POLAND

W 1996 R. STANDARD DIAGNOZOWANIA EMISJI SPALIN OBD ZOSTAŁ WDROŻONY W USA, A POTEM JAKO EOBD W EUROPIE. RÓWNOCZEŚNIE JEDNAK OBOWIĄZUJĄ KONTROLE WYKONYWANE ZA POMOCĄ TRADYCYJNYCH ANALIZATORÓW

Obecnie wszystkie produkowane w Europie samochody osobowe, dostawcze i ciężarowe wyposażane są w gniazda EOBD i obowiązkowy jest dla nich protokół EOBD. Aktualną podstawą prawną jest w tym zakresie Dyrektywa Komisji 2010/48/UE z dnia 5 lipca 2010 r. dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE w sprawie badań zgodności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep.

W punkcie 8.2.1 „Emisja spalin z silników benzynowych” tego dokumentu postanowiono:

„...W przypadku pojazdów wyposażonych w odpowiednie pokładowe układy diagnostyczne (OBD), zamiast pomiaru emisji, prawidłowe działanie układu wydechowego można sprawdzić poprzez odpowiedni odczyt z urządzenia OBD, przy jednoczesnym sprawdzeniu prawidłowego działania układu OBD, przy silniku pracującym na biegu jałowym i zgodnie z zaleceniami producenta dotyczącymi kondycjonowania oraz zgodnie z innymi wymogami (a).”

W Punkcie 8.2.2. „Emisja spalin z silników wysokoprężnych (Diesla)” ustawodawca milczy na temat stosowania urzą-

dzeń EOBD do oceny zadymienia. (patrz: Dz. U. nr 155 z 2009 r. poz. 1232 w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach).

Urządzenia EOBD (certyfikowane w Polsce przez ITS) nie są w stanie w najbliższej przyszłości w 100% zastąpić analizatora spalin i dymomierza.

Zgodność z normami EOBD obejmuje tylko nowsze pojazdy. Dotyczy to samochodów z silnikami benzynowymi produkowanymi od 2001 r. (w USA od 1996 r.) oraz silnikami Diesla od roku 2004/2005. Do nielicznych wyjątków należą producenci pojazdów, którzy wcześniej zaczęli stosować się do tej normy. W sektorze samochodów ciężarowych natomiast standard EOBD pojawił się wraz z wdrożeniem normy EURO5, czyli dopiero w 2008 roku.

W tych pojazdach diagnozę systemu EOBD można przeprowadzać certyfikowanym skanerem (np. Texa RC3), który jest jednocześnie miernikiem prędkości obrotowej silnika, a w połączeniu z analizatorem spalin lub dymomierzem pozwala na kompletną ocenę emisji spalin. Dodatkowym atutem tego urządzenia jest fakt, że dane dotyczące temperatury i obrotów silnika dostarczane są bezprzewodowo, co pozwala na ich pozyskanie bez otwierania maski samochodu.

Po naszych drogach jeździ wciąż jednak ogromna liczba pojazdów niespełniających normy EOBD. Ponadto, w odniesieniu do nowo rejestrowanych pojazdów, takich jak motocykle czy pojazdy rolnicze, ustawodawca nie nakazuje stosowania standardu EOBD. Dla tych szerokich grup pojazdów jedynym sposobem badania emisji spalin jest więc nadal korzystanie z analizatora bądź dymomierza.

Ciekawym rozwiązaniem do pomiaru emisji spalin w silnikach benzynowych jest certyfikowany (MID i Certyfikat ITS) analizator spalin Texa Gasbox Autopower. Dużym udogodnieniem dla użytkowników jest jego całkowita mobilność, czyli możli-



OD LEWEJ: TEXA GASBOX, TEXA OPABOX I TEXA RC3

wość przeprowadzania diagnostyki w dowolnym miejscu na terenie SKP dzięki wewnętrznym akumulatorom zapewniającym do 8 godzin ciągłej pracy oraz bezprzewodowej komunikacji z PC. W pełni mobilnym i niezależnym urządzeniem jest również dymomierz Texa Opabox Autopower, dokonujący pomiarów zadymienia spalin emitowanych przez silniki Diesla.

Ogólnie kontrolę zadymienia utrudnia fakt, że wykorzystywanie do tego celu dia-

gnostyki EOBD jest niedostatecznie miarodajne, a dotychczasowe dymomierze są za mało dokładne dla nowoczesnych silników wysokoprężnych z filtrami DPF/FAP. Stąd od kilku lat w Niemczech trwają prace nad nowym dymomierzem (bardziej czułym), który będzie mógł temu zadaniu sprostać.

Również firma Texa, dostarczająca warsztatom najnowocześniejsze rozwiązania, bierze pod uwagę ewentualną

niebezpieczeństwo stworzenia w przyszłości nowego urządzenia do pomiarów zadymienia.

Powszechnie wiadomo, iż stacje kontroli pojazdów wykonują coroczne obowiązkowe oceny stanu technicznego pojazdów. Niestety, w krótkim okresie po wykonanym badaniu stan ten może się zmienić, także pod względem zwiększonej emisji spalin, lecz kierowca nie ma obowiązku ponownego odwiedzenia SKP, nawet gdy taką potrzebę sygnalizuje kontrolka MIL w zestawie wskaźników.

Właściwym rozwiązaniem tego problemu mogłoby być wyposażenie patroli drogowych policji w czytniki EOBD. Urządzenia te są w stanie odczytać, przy jakim przebiegu nastąpiła „awaria”. Pozwoliłoby to nakładać sankcje na kierowców wyraźnie bagatelizujących usterki zwiększające zanieczyszczenie środowiska. O takim projekcie mówiło się już swego czasu w Stanach Zjednoczonych (w Kalifornii), a tam przecież powstały systemy OBD i OBDII, prekursorskie w stosunku do EOBD. ■



“WIMAD” Sp. j. 51-511 Wrocław, ul. Strachocińska 27,
tel/fax: 71 346 66 26, info@wimad.com.pl, www.wimad.com.pl

FOT. TEXA

FOT. TEXA