

Nowa szansa: filtry DPF



ANDRZEJ GAJDZIŃSKI

MANAGER REGIONAL POLAND
TENNECO

WSZYSTKIE NAJNOWSZE TECHNOLOGIE MOTORYZACYJNE STAJĄ SIĘ WKRÓTCE PO ICH WPROWADZENIU DODATKOWYM ŹRÓDŁEM BIZNESOWYCH KORZYŚCI DLA FIRM ZAJMUJĄCYCH SIĘ DYSTRYBUCJĄ LUB WYMIANĄ CZĘŚCI SAMOCHODOWYCH

Tak było z katalizatorami wydechowymi, elektronicznym wtryskiem paliwa i aktywnymi systemami kontroli jazdy. Wszystkie podobne innowacje techniczne zastosowane w pojazdach wymagają prędzej lub później naprawy bądź wymiany serwisowej, a ich producenci są zwykle doskonale przygotowani, by ułatwiać warsztatom świadczenie tych nowych usług. Najświeższą szansą rozszerzenia oferty warsztatowej jest obsługa filtrów cząstek stałych (DPF), których stosowania w silnikach Diesla wymaga od 2009 roku norma Euro 5.

Zadaniem filtra DPF jest zatrzymywanie cząstek stałych zawartych w spalinach opuszczających katalizator utleniający. Służy do tego precyzyjnie opracowana przegroda o strukturze przypominającej plaster miodu. Wychwytuje ona i zatrzymuje mikroskopijne cząstki sadzy i innych substancji stałych, aż do momentu ich spalania podczas procesu samoczynnej regeneracji (samoczyszczenia) filtra. Po każdej takiej regeneracji w filtrze DPF zostaje niewielka ilość osadów, co w rezultacie doprowadza do konieczności jego wymiany po przebiegu 80 000-140 000 kilometrów, w zależności od rodzaju zastosowanego systemu oraz sposobu prowadzenia pojazdu. Miliony samochodów w całej Europie wyposażono już w te urządzenia, więc korzyść stąd wynikająca dla motoryzacyjnych firm usługowych jest wręcz oczywista.

Dwie podstawowe metody

Współczesne filtry DPF różnią się technologią wspomnianej regeneracji cieplnej, czyli wypalania zatrzymanych osadów. Może być ona „pasywna”, czyli przebiegająca w sposób ciągły, bez ingerencji elektronicznych systemów zarządzania pracą silnika. Takie rozwiązanie stosuje się w silnikach, których spaliny utrzymują stałą temperaturę w zakresie 270°C do 450°C.

Regeneracja „aktywna” filtra odbywa się w określonych interwałach czasowych, które zależą, między innymi, od takich czynników, jak ciśnienie w układzie wydechowym, zmieniające się na skutek wzrostu ilości zatrzymanych cząstek. Ten rodzaj regeneracji jest w pojazdach drogowych używany najczęściej, ponieważ ich silniki wytwarzają spaliny o zmiennej temperaturze i zawartości cząstek wymagających dopalenia.

Rozwój systemów filtracji

Firma Tenneco była pierwszym globalnym dostawcą oferującym europejskim producentom pojazdów technologię filtrowania cząstek stałych w ramach seryjnej produkcji. Rozpoczęła w 2000 roku produkcję zespołów DPF (produkty oryginalnego wyposażenia) do samochodów osobowych Citroën C5 oraz Peugeot 406 Diesel. Technologie filtrów cząstek stałych zostały także zastosowane w takich mar-

WSZYSTKIE ZWIĄZANE Z DPF
PRODUKTY MARKI WALKER
DOSTARCZANE NA RYNEK WTÓRNY
MAJĄ STOSOWNE HOMOLOGACJE



kach, jak: Audi, BMW, Mercedes-Benz, Fiat, Ford, Jaguar, Smart, Volkswagen oraz Volvo.

Od 2001 w wielu pojazdach z silnikami Diesla, produkowanych przez koncern PSA (Peugeot, Citroën) oraz innych wytwórców, wykorzystuje się specjalne dodatki do paliw. Odgrywają one w procesie regeneracji filtra DPF rolę katalizatora – przyspieszają spalanie zgromadzonych cząstek stałych poprzez obniżenie temperatury ich samozapłonu. Marka Walker® oferuje bogaty asortyment tego rodzaju preparatów pod nazwą Eolys wraz z zestawami służącymi do ich aplikacji.

Oferta marki Walker®

Wiodąca pozycja w produkcji oryginalnego wyposażenia zapewnia istotną przewagę konkurencyjną także na rynku części zamiennych. W przypadku Tenneco ważne były również technologiczne doświadczenia, a nawet gotowe komponenty,

uzyskane dzięki wieloletniej pracy nad układami kontroli emisji spalin Walker®. W 2008 roku nasza firma wprowadziła na europejski rynek wtórny pełną gamę oryginalnych filtrów DPF, opatrzonych stosowną homologacją.

Nowoczesny układ filtrujący łączy katalizator utleniający z filtrem cząstek stałych w jednym lekkim i łatwym do zainstalowania zespole. Filtry cząstek stałych Walker® wykonywane są w wersji „pasywnej” lub „aktywnej”, zależnie od sposobu regeneracji stosowanego przez danego producenta pojazdu. W obu zapewniają 95-procentową lub wyższą skuteczność filtrowania. Każdy oryginalny zespół Walker®, a także wszystkie komponenty systemu kontroli emisji spalin Walker®, mają pełną homologację. Dzięki temu korzystające z nich warsztaty samochodowe mogą gwarantować swym klientom, że naprawiony pojazd spełnia wszystkie wymogi obowiązujących prze-

pisów i został przywrócony do stanu „fabrycznej” wydajności i efektywności.

Ta najbardziej kompleksowa oferta części do samochodów wyposażonych w filtry cząstek stałych jest nieustannie rozszerzana, o czym można się przekonać, odwiedzając wirtualny katalog Walker® www.walkercatalogue.eu.

Wszechstronna pomoc dla warsztatów

Z myślą o praktycznych potrzebach firm usługowych zajmujących się serwisowaniem filtrów DPF zespoły ds. kontroli emisji spalin Tenneco i Walker® opracowały całą gamę potrzebnych do tego narzędzi diagnostycznych oraz program całodniowych, specjalistycznych szkoleń. Na nowej stronie internetowej Tenneco: www.monroe.com można obejrzeć lub pobrać bezpłatnie filmy szkoleniowe oraz rozmaite materiały techniczne.



ASORTYMENT CZĘŚCI UKŁADÓW WYDECHOWYCH MARKI WALKER® ZNAJDUJE ZASTOSOWANIE WE WSZYSTKICH TYPAH POJAZDÓW DROGOWYCH

Aby zapisać się na szkolenie Walker® dotyczące kontroli emisji spalin oraz uzyskać dostęp do pełnego asortymentu materiałów szkoleniowych, wystarczy jedynie skontaktować się z dystrybutorem tej marki lub przedstawicielem Tenneco albo wziąć udział w międzynarodowej kampanii „Tenneco w trasie”.

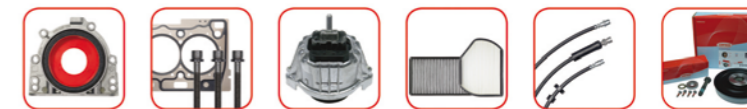


KOMPLETNY SYSTEM DPF Z „AKTYWNA” METODĄ REGENERACJI ZAINSTALOWANY W SAMOCHODZIE Z SILNIKIEM WYSOKOPRĘŻNYM

FOT. TENNECO

FOT. TENNECO

**SILNI JAKOŚCIĄ
ORYGINAŁU**



Freudenberg
Sealing Technologies

CORTECO®