

Zalecenia eksploatacyjne

Aby żywotność DPF była jak najdłuższa, należy:

- ▶ przynajmniej raz w miesiącu przebyć dłuższy dystans ze stałą (większą) prędkością, umożliwiającą odbicie procesu regeneracji;
- ▶ nie przerywać rozpoczętego procesu regeneracji aktywnej;

Producenci twierdzą, iż przestrzeganie powyższych zasad zapewni długotrwałe i prawidłowe działanie DPF nawet (w warunkach optymalnych) do 150 000 km przebiegu pojazdu.

Przy wymianie DPF należy wykasować z pamięci komputerowej jednostki sterującej wszystkie błędy powstałe wskutek zablokowania sadzą filtra wy-

SYSTEM SAMOCZYNNYJ OKRESOWEJ REGENERACJI FILTRA DPF

ju ochrony środowiska obciążony jest tylko użytkownik pojazdu. Relatywnie bardziej przystępne warunki zakupów oferują niezależni dostawcy części motoryzacyjnych**.

- ▶ kontrolować wymagany poziom dodatku obniżającego temperaturę wypalania sadzy, jeżeli pojazd jest w taki system wyposażony (zbyt niski poziom powoduje blokadę filtra);
- ▶ kontrolować szczelność układu wydechowego oraz drożność jego przewodów, gdyż ich zatkanie system sterujący uzna za wypełnienie DPF;
- ▶ sprawdzać prawidłowość działania układu wtryskowego silnika.

montowanego. Jeżeli się tego nie zrobi, system potraktuje nowy DPF jak zablokowany i zainicjuje regenerację aktywną. Jej skutkiem może być całkowita blokada nowego DPF i jego nieodwracalne zniszczenie po przejechaniu przez samochód zaledwie 300 km.

* Płyny Eolys są obecnie dostępne w trzech wariantach:

- DPX 42 w opakowaniach 4,5 litra i 1 litr – zastosowanie w pojazdach do 03.11.2002, indeksy WALK80500 i WALK80600
- DPX 176 w opakowaniach 3 i 1 litr – zastosowanie w pojazdach od 04.11.2002, indeksy WALK80501 i WALK80601
- Powerflex w opakowaniach 3 i 1 litr – zastosowanie w pojazdach po 2010 roku, indeksy WALK80602 i WALK80603

** Do oferty Inter Cars SA wprowadzono filtry cząstek stałych firmy BM Catalyst, które są również umieszczone w TecDoc. Dostępnych jest aktualnie 48 referencji. Wszystkie indeksy zaczynają się na BM...

Przykładowy indeks: BM11010 (DPF CITROEN C8 2.0 HDI), cena detal. netto 955,42 zł



KOMPLET MONTAŻOWY FILTRA DPF DOSTĘPNEGO NA RYNKU WTORNYM

LPG w silniku wysokoprężnym



PIOTR KARDASZ

POLITECHNIKA WROCŁAWSKA

INSTALACJA UKŁADU ZASILAJĄCEGO LPG W SILNIKU O ZAPŁONIE SAMOCZYNNYM JEST BARDZIEJ SKOMPLIKOWANA I DROŻSZA, NIŻ PRZY ZAPŁONIE ISKROWYM, A OSZCZĘDNOŚCI PRZYNOŚI DOPiero PO KILKuset TYŚĄCACH KILOMETRÓW

Najbardziej popularną metodą wykorzystywania LPG w silnikach Diesla jest stosowanie go równocześnie z olejem napędowym. Gaz stanowi wówczas 20-30% zużywanego paliwa. Koszt takiej instalacji gazowej wynosi od 5 000 do 10 000 zł w zależności od rodzaju pojazdu, a oszczędności finansowe są proporcjonalne do mocy jego silnika. Dodatkowe zalety takiego rozwiązania wiążą się z faktem, że podczas pozyskiwania energii z paliw gazowych znacznie mniej substancji szkodliwych trafia do środowiska naturalnego.

Cechy LPG

Liquid Petroleum Gas składa się głównie z propanu i butanu w postaci skroplonej. Otrzymywany jest podczas rafinacji ropy naftowej. Techniczne właściwości tego paliwa reguluje w Polsce norma PN-EN 589:2009, zgodnie z którą musi ono posiadać liczbę oktanową co najmniej 89. Nie może w swym składzie zawierać siarkowodorów, a ogólny udział siarki nie powinien przekraczać 50 mg/kg.

Obecnie litr LPG kosztuje mniej niż połowę ceny benzyny lub oleju napędowego. Jest to spowodowane między innymi niższą stawką podatku akcyzowego, nakładanego na gaz.

Instalacje samochodowe

Instalacje LPG montowane są przeważnie w pojazdach z silnikami o zapłonie

iskrowym. Istnieje też wiele systemów zasilających paliwem gazowym silniki wysokoprężne. Trzy podstawowe z nich to: mono fuel, dual fuel i diesel gas.

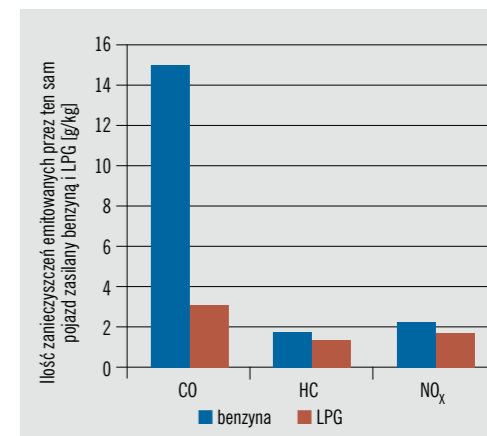
Pierwszy z nich wymaga przebudowy silnika Diesla na silnik o zapłonie iskrowym. Jest to rozwiązanie bardzo kosztowne i stosowane jedynie w autobusach miejskich i maszynach roboczych. Dual fuel polega na wprowadzaniu wraz z powietrzem do komory spalania 70-95% ogólnej ilości paliwa w postaci LPG przy odpowiednim ograniczeniu wtrysku oleju napędowego, potrzebnego głównie do zainicjowania zapłonu mieszanki gazowo-powietrznej. Rozwiązaniem najpopularniejszym, ze względu na najbardziej przystępną cenę, jest działający na podobnej zasadzie diesel gas, w którym LPG stanowi tylko 20-30% zużywanego paliwa.

Nawet zastąpienie jedynie 30% oleju napędowego znacznie tańszym gazem napędowym przynosi oprócz oszczędności finansowych zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powietrza i wyciszenie pracy silnika.

Porównano ilość i koszt paliwa zużytego przez ciężarówkę napędzaną silnikiem Diesla oraz przez ten sam pojazd z instalacją LPG w wariantcie diesel gas. Jeśli nakłady z powodu dodatkowej instalacji wyniosły 10 000 zł, to zwrócą się one dopiero po przejechaniu około 300 000 km. Instalacje LPG w pojazdach z zapłonem samoczynnym wymagają bowiem więk-



CZĘŚCIOWE ZASTĄPIENIE PRZEZ LPG OLEJU NAPĘDOWEGO DAJE ZNACZNE OSZCZĘDNOŚCI



EMISJA TOKSYCZNYCH SKŁADNIKÓW SPALIN SILNIKÓW ZI

Srednie ceny paliw w Polsce III kw. 2013

Paliwo	Cena
LPG	2,40 zł/l
Benzyna Pb 98	5,95 zł/l
Benzyna Pb 95	5,69 zł/l
Olej napędowy	5,67 zł/l

szych jednorazowych nakładów finansowych, niż instalacje współpracujące z zapłonem iskrowym.