

Zanieczyszczenie układu dolotowego wraz z EGR [PORADNIK]

data aktualizacji: 2017.08.04



Jednym z największych problemów nowoczesnych silników Diesla jest zanieczyszczenie układu dolotowego wraz z zaworem EGR, co jest spowodowane recyrkulacją spalin.

Wszystko zaczyna się w momencie tankowania paliwa, które zazwyczaj jest gorszej jakości od norm producentów silników. Należy zaznaczyć, że ma to wpływ również na turbiny ze zmienną geometrią oraz na filtry DPF/FAP.

Wiele problemów związanych z nadmiernym i za szybkim zużywaniem się układu paliwowego, a w tym zaworków przelewowych, jest również związanych z jakością paliwa. **W konsekwencji doprowadza to do niewłaściwego rozpylania paliwa i tworzenia się sadz i osadów węglowych w gazach wylotowych.** Ten problem można jednak zażegnać lub przynajmniej w znacznym stopniu ograniczyć stosując preparaty do paliwa podczas tankowania, takie jak XENUM Multiconditioner Diesel.

Drugim problemem jest długość i styl jazdy. Za krótkie dystanse powodują, że układ wydechowy nie osiąga odpowiedniej temperatury i nie dochodzi do samoistnego jego oczyszczania, co w rezultacie prowadzi do odkładania osadów. **Również jazda oszczędzająca paliwo (!!!) jest bezpośrednim czynnikiem na powstawanie zanieczyszczeń, ponieważ Diesel powinien być eksploatowany dynamicznie, aby móc „dopalić” pozostałości po spalaniu paliwa.**

Niewłaściwie spalane paliwo ma również decydujący wpływ na zapiekanie się kierownic w turbinie, co prowadzi do systematycznego spadku mocy, a w konsekwencji „dziur” w pracy aż do całkowitego wyłączenia się turbiny. W samochodach wyposażonych w filtr DPF/FAP dochodzi jeszcze jeden problem, a mianowicie nadmierne zatykanie filtrów, a co za tym idzie spadek mocy i rozpoczynanie procedury automatycznego dopalania lub wizyta w serwisie, aby rozpocząć

procedurę dopalania komputerowego. Pamiętać jednak należy, że każde dopalanie filtra to bardzo duże podniesienie temperatury gazów wylotowych, co jest mocno szkodliwe dla całego układu wydechowego (turbina katalizator) jak i skraca żywotność filtrów DPF/FAP.

Można jednak temu zaradzić profilaktyką lub samym czyszczeniem preparatem XENUM In&Out Cleaner który czyści cały układ paliwowy oraz obniża temperaturę spalania sadzy na turbinie i DPF/FAP.

Powolny spadek mocy jednak nie jest tylko związany z układem wydechowym, ale z układem dolotowym. Pokrywanie osadami węglowymi kolektora dolotowego i kanałów w głowicy powoduje zmniejszanie ich światła, a co za tym idzie turbina nie jest w stanie dostarczyć odpowiedniej ilości powietrza do komory spalania. Sam zawór EGR pokrywa się warstwą osadów i nie pracuje prawidłowo co tylko pogarsza sytuację. W dalszej części następuje pokrycie osadami grzybków zaworowych oraz samej komory spalania.

Proces mechanicznego czyszczenia wszystkich elementów układu dolotowego jest żmudną wielogodzinną czynnością, a przecież nikt nie będzie demontował głowicy, aby dostać się do kanałów i zaworów dolotowych. Jest na to jednak sposób.

Urządzenie XENUM I-Flux100/200 jest w stanie w ciągu 2-3 godzin rozwiązać kwestię nagromadzonych (dosłownie) problemów.

Specjalistyczny, opatentowany płyn jest podawany przez zawór elektromagnetyczny a zasysany podciśnieniem do układu dolotowego. **Jednak jakie mamy z tego korzyści?** Otóż, płyn penetruje cały układ dolotowy (jeśli zawór EGR jest w świetle, na przelocie to jest również czyszczony) podążając do komory spalania. Na swej drodze czyści (zmywa) osady węglowe w kolektorze oraz, co być może najważniejsze, czyści grzybki zaworowe, przyłgnie i prowadnice. Technologia zawarta w płynie I-Flux umożliwia również czyszczenie komory spalania oraz niejednokrotnie zmiennej geometrii w turbinie. Jest to proces bezpieczny dla silnika, ale musi być wykonywany pod okiem specjalisty w wyspecjalizowanym serwisie. Wszystkie pracujące w Polsce urządzenia znajdziecie Państwo na stronie www.xenum.pl

Źródło: