

Najczęstsze pytania:

1. Co to jest filtr cząstek stałych?

Znajduje się on w tłumiku, a jego głównym zadaniem jest przechwytywanie i zatrzymywanie sadzy, która powstaje podczas pracy silnika. Jest to bardzo ważne, gdyż samochody w czasie jazdy emitują cząstki stałe, które dostając się do płuc, powodują bardzo poważne choroby, takie jak rak czy astma. Według raportu WHO, rocznie w Europie, w skutek zatrucia zanieczyszczonym powietrzem umiera więcej osób, niż ginie w wypadkach samochodowych. Nowoczesne moduły powodują redukcję szkodliwych związków w 97% i to nawet w bardzo starych pojazdach.

2. Co zrobić z zapchany filtrem?

Większość można zregenerować poprzez wymontowanie i poddanie odpowiedniej obróbce. Nasza firma daje gwarancję na pół roku. Moglibyśmy dawać gwarancję o wiele dłuższą, ale niestety nie jesteśmy w stanie sprawdzić czy powodem zapchania nie jest np. fatalny stan silnika.

Wielu mechaników nie wie, że zapchany moduł można regenerować. Inni psują filtry FAP, gdyż próbują regenerować je na własną rękę lub poprzez regenerację komputerową. Te rozwiązania są nieskuteczne i kosztowne, prowadząc często do awarii. Najgorszym jednak z możliwych rozwiązań jest usunięcie FAP/DPF. Po pierwsze jest to bardzo kosztowne. Po drugie niezgodne z prawem i pojazd może nie dostać przeglądu. Częste też są kary za usunięcie FAP w Niemczech. Po trzecie FAP zatrzymuje bardzo szkodliwe sadze, na które jesteśmy wtedy dodatkowo narażeni. Nie chodzi o ekologię, ale o nasze zdrowie.

3. Co oznacza FAP i DPF?

Zarówno FAP, jak i DPF oznaczają to samo. Są to skróty. DPF to skrót od angielskiego: diesel particulate filter a FAP od francuskiego filtre à particules. W obu przypadkach oznacza to filtr cząstek stałych. Przyjęło się też określać mianem filtrów FAP te, które potrzebują do autoregeneracji płynnego katalizatora, a mianem DPF tzw. suche, które działają bez specjalnych dodatków i płynów.

4. Jak działa filtr?

Otóż, mówiąc najogólniej, filtr cząstek stałych w środku ma najczęściej strukturę plastra miodu, który zatrzymuje zanieczyszczenie, a następnie pozwala się mu wypalić do końca. Badania VERT pokazują w sposób bardzo jasny, że posiada doskonałą skuteczność w oczyszczaniu spalin i zmniejszaniu CO2 i NOx. Spaliny z auta wyposażonego w tę część są do 90% mniej szkodliwe. Mając to na względzie, Niemcy oraz inne kraje zachodnie, chronią swoich obywateli

poprzez wprowadzanie zakazów wjazdu samochodów, które emitują dużo cząstek stałych. Co ciekawe, o czym zapominają inni autorzy artykułów na ten temat, sama w sobie cząstka stała w postaci sadzy nie jest tak szkodliwa. Otóż główną przyczyną jej szkodliwości jest bardzo wysoka zdolność do przyłączania do siebie innych bardzo szkodliwych związków, które powstają podczas samozapłonu w silniku wysokoprężnym. Ilustruje to schemat w naszej galerii. (Galeria) Taka cząstka stała poprzez to, że jest mikroskopijna, wędruje do naszych płuc, a następnie zatrzymuje się w ich najdalszych zakątkach, a także przemieszcza do krwi. Osobiście, kiedy widzę, że jadę za kopącym dymem samochodem lub ciężarówką to albo zwalniam, albo staram się szybko wyprzedzić to auto. Badania pokazują, że w dużych miastach związków tego typu jest w powietrzu bardzo dużo.

5. Dlaczego ważne są certyfikaty w przypadku, gdy zakładamy filtr do autobusu lub ciężarówki?

Certyfikat gwarantuje otrzymanie zielonej plakietki oraz ponoszenie mniejszych opłat Toll Collect. Ponadto potwierdza jakość i skuteczność.

6. Co to jest zielona plakietka?

Jest to naklejka, która przyklejona na szybie, informuje o normie emisji spalin. Plakietkę taką wydaje DEKRA w Niemczech na podstawie dowodu rejestracyjnego oraz dokumentów potwierdzających posiadanie przez pojazd modułu z odpowiednim certyfikatem.

7. Ile trwa montaż modułu do ciężarówki i autobusu?

Zwykle trwa około jednego dnia roboczego. Nie wymaga to wielkich przeróbek, ale jedynie wiedzy specjalistycznej od osób montujących. Źle zamontowany filtr cząstek w autobusie może przysporzyć wiele trudności kierowcy w trasie. Dlatego tak ważne jest, by montowały go osoby z dużym doświadczeniem.

8. Dlaczego ważna jest niska temperatura w czasie redukcji?

Zapobiega ona samozapłonowi wokół tłumika oraz częstym zapchaniom.

9. Ile kosztuje moduł do mojego pojazdu?

Cena modułu FAP/DPF uzależniona jest od pojemności i mocy pojazdu. Napisz do nas lub zadzwoń, by uzyskać informację o cenie rozwiązania do swojego pojazdu.

9. Na czym polega regeneracja filtra cząstek stałych?

Zwykle, w prawidłowo eksploatowanym samochodzie z filtrem FAP/DPF, przez wiele tysięcy kilometrów moduł regeneruje się sam. Zachodzi wtedy tzw. regeneracja automatyczna. Jeśli wszystko działa w aucie prawidłowo, to pierwsza regeneracja FAP/DPF powinna nastąpić powyżej 100 tys. km. Niekiedy jednak filtr może się zapchać częściowo lub całkowicie, ale niekoniecznie musi być to jego wina. Przyczyną może być także: dostawanie się oleju silnikowego do spalin, bardzo złej jakości paliwo, przerywanie automatycznej regeneracji. Wpływ może mieć również nieodpowiednia temperatura spalin. Aby to stwierdzić, trzeba dobrze zdiagnozować problem i usunąć przyczynę zapychania, a następnie poddać moduł do regeneracji wymuszonej, która polega na przywróceniu jego pełnej sprawności na hamowni (często jest to krótkotrwałe) albo poprzez wyjęcie filtra z układu wydechowego i za pomocą specjalistycznej obróbki przywrócenie jego pełnej sprawności. Nasze doświadczenie pokazuje, że taka regeneracja daje najlepsze efekty i jest najbardziej opłacalna.

10. Ile trwa serwis w samochodzie osobowym?

Zwykle trwa około dwóch dni. Wynika to z tego, że nasza firma musi wymontować część, a następnie ją zregenerować. Tylko takie rozwiązanie jest skuteczne i przywraca właściwości filtrowi. Regeneracja na hamowniach oraz jego usuwanie to rozwiązania nieskuteczne lub nieprawne.

11. Czy filtr cząstek stałych można czyścić wodą?

To bardzo rzadka sytuacja, w większości przypadków takie rozwiązanie jeszcze bardziej pogarsza sytuację. Te rozwiązania, które można wypłukać wodą, są bardzo rzadko stosowane, ale mechanik powinien potrafić je rozpoznać. Pamiętać należy, że także w tym przypadku nie jest to w pełni skuteczne.

- Masz więcej pytań? Służymy radą i pomocą: **KONTAKT**

Prezes:

Dr Bert van der Linden

- tel. +48 95 722 35 43
- fax +48 95 720 52 45

- kom. +48 725 303 570
- e-mail: eurovat@op.pl

Wiceprezes:

Andrzej Matuszewski

- tel. +48 604 225 240
- fax +48 65 517 00 38
- e-mail: biuro@eurovat.info.pl