

Modern magas nyomású dízelmotorok gázolaja!

Manapság egyre többen üzemeltetnek a lakosság körében is dízel járművet. Még akkor is, ha kevés kilométert tesznek meg vele. Pláne problémás, ha a városi forgalomba használják rövid távolságokra. Új, vagy újszerű közös nyomócsöves dízel járművek kényesek az üzemanyagra. Kifinomult érzékelő-irányító rendszer működik, a tanktól a kipufogó végéig! A gázolaj minősége ezért is nagyon fontos! Utólagos orvoslása sajnos nagyon sok bosszúságba, és sok pénzbe kerül. Megelőzhető Spuri adalék használatával! Két évtizedes folyamatos felhasználói jó tapasztalatról számolhatok be. Legfontosabb számunkra, hogy a vevőink legyenek elégetettek! Pláne azért nehéz mérni a megelégedettséget, mert hosszú menethasználat kell ahhoz, hogy kiderüljön milyen hatékony a SPURI!

Büszkén mondhatom, hogy 95%-ban majd mindenki meg volt elégedve hosszú távon a végeredménnyel! Felméréseink szerint a hasonló járművek SPURI nélküli összehasonlításában többszöri javításokon kellett átesnie az adalékolatlan nyers gázolajjal üzemeltetett autóknak. Szerviz információkat pedig az autó tulajdonosok szívesen megosszák egymással. Mesélik a SPURI-t használóknak, hogy nekik nem volt szerencsájuk az autóval, mert 100 ezer km-ig szinte minden baja előjött! Általában mind az gázolajjal függ össze! Azt hiszik, egy rossz szériát fogtak ki.

Ezek a meghibásodások voltak, fontossági sorrendbe:

1. EGR szelep,
2. Részecske szűrő,
3. Porlasztócsúcs,
4. Érzékelő szenzorok,
5. Katalizátor,
6. Nagynyomású szivattyú,
7. Kisnyomású pumpa,
8. Turbótöltő,
9. AdBlue adagoló lerakódás,
10. Komputer letiltások.

A korábbi egyszerűbb dízeleknél nem volt ennyi probléma, szinte minden új autónál 50-100 ezer km között jön valami probléma. Talán akkor nem, ha soha nincs városi forgalomba használva! Ez azt jelenti, hogy a beindítás után csak egy óra múlva állhat le a magas nyomású dízelmotor. Bár mínuszokban ez meghosszabbodhat. A regenerálási folyamat felépüléséhez sok idő kell! Pláne, ha nincs SPURI a gázolajban! Egymás után láncreakcióba jönnek a bajok!

Egyet emelnék ki! A részecske, és koromszűrő rendszert. AdBlue adalékolással kombinált rendszerbe pedig hamarabb tönkremegy! A legérzékenyebb, legköltségesebb javítások egyike. Észre sem vesszük, és már nem is lehet kimosni, levett állapotban sem. Javíthatatlanná vált. Bizony a költség 100 ezres nagyságrendű, sőt több százézes is lehet a kissé erősebb motoroknál. A környezeti emisszió miatt pedig muszáj az autógyáraknak, legalább utólag kezelni a füstgázt, mert nem felel meg az előírásoknak. Nincs más ötletük!

Az üzemanyag felől kötelezik a 7% növényi olajat bekeverni, a kipufogónál pedig, hogy zsír és a nyírsav ne legyen ott! Ez lehetetlen megfelelő üzemanyag adalék komponensek nélkül. Nyilván ez nagyon megrágítaná a gázolajat! Az autógyárak örülnek, hisz sűrűn javításra, majd tönkrementel miatt venni kell új autót. Az üzemanyag nagykerék is szeretik az növényi olaj bizniszt, ipari ára nagy tételbe nem éri el a 100 Ft-ot adóval együtt sem!

Mindenki jól jár! Csak autós bosszankodik!

Ezért ne engedjük, hogy több tízezer km megtett út után az Ön járműve beadja a kulcsot! Minden tankolásnál adalékoljon SPURI-t!

Az AdBlue különböző lerakódásokat alattomosan képez a koromszűrő dob belsejében. Némi fizika és kémia következik, hogy megértsék, mi történik belülről!

Jön az indítás, hideg motorral! Kezd melegedni, és csak akkor lép közbe az után égetés, ha a DPF szűrő elő és utó nyomásérzékelő szenzorja is megfelelő különbséget érez! Az elején hideg motornál sok kondenzvíz keletkezik, így a pontatlan mennyiségű AdBlue folyadékból kiváló szilárd karbamidot visszaoldja a vízgőz. Viszont van egy hőmérsékleti fázis, amikor az ammónia kiválása után keletkezik, többféle szilárd anyag lecsapódás a DPF dobba. Nos, ezek már nem fognak távozni, mert egyre immunisabbak a vízre való visszaoldódásra! Biuret keletkezik, valamint az ennél is veszélyesebb cianursav. Azt kell róla tudni, hogy makacsul ragaszkodik a fém felületekhez, különösen a nemes fémekhez, mint a rozsdá! Egy idő után a sok hőmérsékleti változás, valamint a sűrű regenerál közbeni leállítás miatt, fehér kő keletkezik a sűrű kis keresztmetszetű DPF szűrőbe.

Ez generálja tovább a minél gyorsabb tönkrementelt, hisz állandóan hamis jellel lesz ellátva az ECU, mely rosszul irányítja a motor működési folyamatát!

Műszerfali hibajel világít, majd erőtlen lesz, végül megáll a jármű! Természetesen a motor összes alkatrészét is megviseli, az erőltetett nem normális üzemmód! Jelentőset kopik a motor is. Hisz hiába épül fel a torló nyomás, hiába próbál elégetetlen gázolaj fecskendezni a kipufogóba az utóégetés miatt a motor, a sok elégetetlen olajsár fokozódik, az üzemi hő nő, jól megviseli a motort.

Rádadásul ez a nem normális üzemmód kiváltja az EGR-nek adott parancsot is, hogy vezesse vissza a kipufogógázt az égéstérbe, ezzel pedig borzalmas mocsokban fürdik a motor, nyilván intenzíven kopik is! A dízel gyenge pontja az üzemi

hő, melyet állandó hőmérsékleten kell, vagy kellene tartani! A konstrukció eleve úgy van felépítve, hogy míg a DPF szűrő nem rakódik tele teljesen, és állandóan nő a torló nyomás, addig egyre jobban erőlködik a motor, egyre melegebb a rendszer. Persze nagyjából a hűtőfolyadék elviszi a felesleges hőt, de lokálisan az égéstér körül nagyon magas lesz a hőmérséklet, hisz a tehetetlenségi törvény szerint idő kell a hőátadáshoz és a hőáramláshoz, bármilyen gyors is a fagyálló áramlása.

Példaként lehet említeni azt, amikor ugyan nem megy tönkre a motor minden alkatrésze, de a kipufogó szelep tányérja elég, nem sok marad belőle! Kb. az a szindróma következik be, amikor nitrozunk egy üzemanyagot és elfelejtjük, hogy ebből kb. dupláját kell befecskendezni az égéstérbe a sok oxigén által produkált heves égés hűtése miatt! Ráadásul a szelepvezérlések sem ehhez vannak konstruálva!

Magyarul nem jó az egész elmélet, tönkre megy a motor! Jelen magas nyomású rendszerünk védelmében is a SPURI gondoskodik a hűtő gél, a kopáscsökkentő, a szekvenciális leválasztó, molekulaszagató, égésszabályzó komponenseivel a motor és a kipufogó rendszer védelméről!

Számos más komponens újdonsággal segíti a SPURI a legkorszerűbb akár az "A" energia osztályú EURO6+-os motoroknál is!

Lassanként kimerül a környezetvédelmi ötletek tárháza a motorfejlesztőknél!

Lassanként más típusú dízelmotort kell szerkeszteni!

Nekünk már körvonalazódik az a SLWD motor, menynél nincs 1600-2500 bar nyomás és könnyen kap a henger üzemanyagot lézerbontással. Pont ezért fér bele még a víz is a gázolajos diszperzióba! Mind ehhez kell egy szuperoldat-segítő találmány, ami egy másik téma lesz a Super-Lézer-Water-Diesel üzemeltetéséhez.

Addig is, marad a jelenlegi fejlesztésű dízelmotor, melyek gazdaságos üzemeltetéséhez a SPURI járul hozzá Önnek!

Mély tisztelettel köszönöm, hogy ilyen hosszan végigolvasta a SPURI működési mechanizmusát!

Kívánok Örök hiba és balesetmentes autózást!

A SPURI legyen Önnel!

Kisújszállás, 2016.03.31.

Farkas Kálmán
Fejlesztőmérnök