

álnak a valós járműves hidegindítási/operabilitási tapasztalatokkal, mivel alapvetően mindegyik csak a szűrő körül végbemenő jelenségeket vizsgálja járműkörnyezet nélkül és az alkalmazott szűrőelem geometriájában, felületében, térfogatában teljesen más, mint egy valós gázolajszűrő. Az említett tényezőkből egyértelműen látszik, hogy az autóiipari környezetben végzett hideg tulajdonságok felderítésére irányuló teszteknek, illetve azok fejlesztésének van létjogosultságuk. Több alkalmazás-technikai mérési módszer különíthető el. Lehet vizsgálni komplett járművet hideg kamrában, illetve tesztpályán. A következő csoport, mikor kiserelt motort tesztelünk motorféktermi körülmények között, ahol a tesztcella ugyanúgy klimatizálható. Ezek a vizsgálatok jelentős anyagi ráfordítással működnek csak, leginkább a hatalmas hűtési igény miatt, de 100%-ban fedik a valóságot és reális teszteredményeket közvetítenek a

hidegindításról és a hideg operabilitásról. A vizsgálatok másik nagy csoportja a szűrhetőségi tesztek, amelyek hasonlóak az analitikai módszerekhez, de a tesztberendezések valós járműalkatrészekből épülnek fel, és általában csak a kisnyomású motorhajtóanyag-ellátó rendszert szimulálják.

EGYETLEN JÁRHATÓ ÚT

Összességében elmondható, hogy az autóiipari hidegtesztek egy vizsgált jármű/motor – tüzelőanyag kombináció esetében sokkal pontosabb eredményeket biztosítanak mint az analitikai vizsgálatok, viszont a teszt költségek jelentősen nagyobbak. Habár több publikáció, konferenciaanyag elérhető a kidolgozott mérési módszerekről, teszteredményekről, és szinte minden autógyár, olajcég foglalkozik ilyen irányú fejlesztésekkel, egyik eljárás sem nőtte ki magát valódi szabvánnyá.

Manapság az egyetlen járható útnak az tűnik, hogy mindenki próbálja saját technológiával támogatni a fejlesztéseket. A mérések eredményeiből a cél egy adatbázis felállítása, ami alapján valós összefüggés található a szabványos CP- és CFPP-módszerekkel, nem teljesen megbízva az általuk szolgáltatott számokban.

A MOL Csoport is jelentős erőfeszítéseket végez a gázolaj hideg tulajdonságainak a fejlesztésében. Az autóiipari tesztlaborunkban több korszerű, akár egyedinek számító tesztberendezéssel támogatjuk a termékreceptúrák fejlesztését és a végső célunk, hogy problémamentes mobilitást biztosítsunk vevőink számára a téli időszakban is.

Forrás:

[1] MOL belső anyagok (DS Akadémia, 2015)

[2] Dr. Nagyszokolyai Iván: A gázolaj-szűrés, Autótechnika, 2006/8.

Megkérdeztük...

Kíváncsiság hajtott bennünket: vajon a dízelmotorok tüzelőanyagának, a gázolajnak miért gázolaj a neve? Mikor se nem gáz, se nem olaj. Ha tankolunk vagy csak a D betűt azonosítja, vagy a Diesel felirat, de a sajtóban gázolajjáról olvashatunk. Dr. Hancsók Jenőt, a Pannon Egyetem egyetemi tanárát kértük meg a válaszára.

A „gázolaj” (Gasöl, gasoil) elnevezésének magyarázata a következő. Egykoron, amikor a kőolaj nagyobb forráspontú termékeinek nagyon kevés felhasználási lehetősége volt, akkor a kb. 300–350 °C között forró (olajos tapintású) frakcióból termikus krakkolással 700–800 °C-on ún. olajgázt („Ölgas”) állítottak elő. Ez tulajdonképpen olajból előállítható gáz, vagy másképpen felfogva ennek a gáznak az alapanyaga a „gázolaj”, vagy

másképpen kifejezve a „gázok olaja”. E gáz telítetlen tartalma nagy volt, ezért ennek a gáznak a fényereje is nagyobb volt, mint az ún. „kokszkemencegáze”. Ezt az olajgázt (Ölgas) nyomásálló tartályban tudták szállítani, és például vasúti vagonok megvilágítására szolgált, sőt olykor városi (meg)világításra is használták.

Tehát a gázolaj kifejezés eredetileg a világítógáz előállítására szolgáló olajos jellegű frakciót (kb. 300–350 °C) jelentette.

Ez nagyon bizonytalan kifejezés, fogalom a nagy pontosságra törekvő szabványosító szakemberek számára, és a nemzetközi gyakorlatban sem használják elterjedten. Ez érthető is, hiszen az eredeti célnak már nincs jelentősége (gáz előállítása olajos frakcióból), és ezért lemondtak a

használatáról. Ennek megfelelően a gázolaj kifejezés használata napjainkban, a szigorúbb szakmai körökben, nem szokás. Egyébként sem szakszerű kifejezés a Diesel-motorok hajtóanyagára. Ma a magyar nyelvben szabatosan és szakszerűen a dízelgázolaj megnevezést ajánlott használni (németül: Dieselkraftstoff, angolul: diesel fuel).

Dízelgázolaj: cseppfolyós szénhidrogének elegye (kb. 250–360 °C forráspont-tartományú közép desztillátum), amely Diesel-motorok működtetésére alkalmas, különösen gépjárművek Diesel-motorjainak üzemeltetésére, továbbá olyan motorok számára, amelyeknek hajtóanyagával szemben hasonló vagy azonos követelményeket támasztanak, mint például amit az EN 590 dízelgázolaj szabvány előír (jelenleg a 2013. évi kiadás érvényes). ■