

EGR do kontroli

data aktualizacji: 2019.04.19



Zawór EGR to element, który łączy kolektor wydechowy i kolektor ssący. Jego zastosowanie zostało wymuszone przez coraz bardziej rygorystyczne normy emisji spalin. Zasada jego pracy jest bardzo prosta. Na obrotach biegu jałowego i obrotach rzędu 1500 obr /sek pozostaje otwarty.

Jego otwarcie oznacza że znaczna część objętości komory spalania zostaje wypełniona spalinami. Takie działanie ma na celu zmniejszenie temperatury spalania a co za tym idzie ograniczenie emisji tlenków azotu, które właśnie wtedy powstają. Ograniczenie temperatury to pochodna mniejszej ilości tlenu w komorze spalania. Po przekroczeniu 1500 obrotów sprawny zawór powinien się zamknąć. Przy wyższych obrotach silnik potrzebuje więcej tlenu do spalania większej ilości paliwa. Jeżeli z jakiegoś powodu zawór pozostaje otwarty silnik zaczyna intensywnie dymić i nie ma mocy.

Nie zaślepiaj!

Zaślepianie zaworu EGR to dość powszechna praktyka. Warto przypomnieć że taki samochód nie spełnia już swojej homologacji ale oprócz tego w większości pojazdów po takiej ingerencji silnik przejdzie w tryb awaryjny. Po drugie w silnikach diesla zawór EGR przyczynia się do bardziej miękkiej pracy silnika poza tym znaczny wzrost temperatury w komorze spalania może przyczyniać się do poważnej usterki silnika.

Silnik to system naczyń połączonych

Usterka zaworu EGR bardzo szybko powoduje zatykanie kolektora dolotowego, degradację oleju silnikowego a w konsekwencji może przyczynić się do poważnej usterki silnika. Aby do to tego nie dopuścić warto przy każdej wymianie oleju zajrzeć do tego elementu i w porę go wyczyścić. Zaniedbanie tej czynności sprzyja uszkodzeniom zaworu. Na rynku występują dwa rodzaje zaworów EGR. Jedne są sterowane za pomocą podciśnienia a inne siłownikiem elektrycznym. Mocne

zabrudzenie zaworu elektrycznego przyczynia się do jego przedwczesnego przepalenia. Po prostu siłownik nie jest w stanie pokonać oporu jaki stawia nagar i ulega uszkodzeniu.

Co zrobić aby zawór służył jak najdłużej?



Po pierwsze należy zadbać o układ wtryskowy. Złe rozpylanie paliwa to główna przyczyna przedwczesnego zapiekania tego elementu. Aby to zrobić wystarczy przy każdym przeglądzie dodać do paliwa w silnikach diesla preparat Liqui Moly Diesel System Reiniger nr 20450 lub w przypadku silników benzynowych Liqui Moly Benzin System Reiniger nr 20453. Aby uniknąć przedmuchów ze skrzyni korbowej wystarczy przy każdej wymianie oleju wypłukać układ smarowania preparatem Engine Flush nr 2662. Zapieczone pierścienie tłokowe przyczyniają się do przedostawania się

znacznych ilości par oleju przez odpowietrzenie skrzyni korbowej do układu dolotowego a co za tym idzie osadzają się na zaworze EGR.

Oczywiście nie wolno zapomnieć o kontroli i wymianie separatora oleju. Na koniec warto dodać że sam zawór musi zostać skontrolowany przy każdym okresowym przeglądzie. Gdy na jego powierzchni znajduje się znaczna ilość nagaru należy go bezwzględnie oczyścić. W silnikach diesla można to zrobić bez demontażu zaworu na pracującym silniku przy okazji czyszczenia układu dolotowego preparatem Liqui Moly Pro line oczyszczacz kolektora nr 5168. W przypadku konieczności demontażu zaworu do czyszczenia najbardziej przydatny jest preparat Liqui Moly Pro-line oczyszczacz przepustnic nr 5111.

Źródło: