

5 augusti 2016

Jag har just besiktat min diesebil, en 2001 Ford Escort skåp.

Det var en trevlig liten bil. Jag undrar hur dieselmotorn mår idag?

Man testade miljökontrollvärden, K-värde.

Men man testade i ett arbetsläge som aldrig förekommer.

Fullt gaspådrag obelastat. Man varvade motorn tills ventilerna inte hängde med. Upprepade gånger dessutom.

Det finns ingen körsituation där man trycker gasen i botten med växeln i friläge.

Eftersom avgasutsläpp varierar kraftigt, upp till 500%, för olika arbetsbelastningar, är det en fånig och dessutom farlig ide man har med testet.

Jag vet inget, eftersom jag aldrig arbetat med motortester. Men jag kan tänka mig att vid fullvarv skapas maximalt med NOx (kväveoxider), eftersom dessa bildas vid höga förbränningstemperaturer. Detta gäller då inte när ventilerna inte hinner stänga, vilket istället får oförbrända kolväten att släppas ut.

Men jag vet att vid hård belastning vid lägre varvtal skapas mest oförbrända kolväten (sot).

Vid fullständig förbränning skapas maximalt med CO₂ (koldioxid), (vilket aldrig förekommer).

När motorn slits ner, läcker den sot, oljerester och förbränningen blir sämre.

Oavsett hur bra den motorn var innan testet, så släpper den ut mer CO (koloxid), NOx (kväveoxider), sot och oljerester efter testet. Har man otur pajar motorn flera tusen mil tidigare än beräknat.

Om motorn är kall slits den motorn mer av testet, än av resten av årets körningar.

Tack vare syntetoljornas fantastiska förmåga att bibehålla oljefilmen kanske skadan minskas.

Det är kanske orsaken att min motor fortfarande snurrar efter 13 besiktningar.

Jag har läst att motorer äldre än 1979 års model undantas detta test.

Orsaken är kostnader för motorer som pajat.

Aha,

man har till och med insett att man skadar motorerna, (och miljön), med testet, men fortsätter ändå.

Jag har ett förslag till ett test som visar verkliga utsläpp.

Sätt en slang i avgasröret. Dra slangen in genom bakre sidorutan till en gummiballong.

Sedan kör man en sväng med förbestämda gaspådrag.

Med en ventil som öppnar med en programmerad sekvens, tar man samples, (små i förväg bestämda insläpp). Sedan tar man ballongen till en testutrustning, och analyserar vad den innehåller.

Det som är viktigt att kontrollera, är den körsituation som orsakar mest föroreningar.

Tomgångsvarv för att det är svårt att få en bra förbränning vid låga varvtal och låg belastning.

Accelerationer för att det är svårt att få en bra förbränning när blandningsförhållandet är i konstant förändring.

Nu är inte nya bilar särskilt mycket bättre heller.

Så länge man envisas med förbränningsmotorer kommer utsläppen av CO₂ (koldioxid) och NO_x (kväveoxider) att fortsätta vara höga oavsett reningsmetoder.

Bättre rening sänker kväveoxider, men det är en droppe i havet.

Fler fossilbilar ökar både CO₂ och NO_x.

Nya tester för fossilbilar.

<https://www.expressen.se/debatt/tre-av-fyra-miljobovar-riskerar-slappas-igenom/>