

# Sadza pod kontrolą

**Skrót DPF budzi u rolników negatywne skojarzenia. Tymczasem obsługa filtra cząstek stałych jest bardzo prosta, a zwiększone zużycie paliwa z powodu jego obecności jest w praktyce znikome.**



Umieszczone w układzie wydechowym silnika urządzenie o nazwie DPF (Diesel Particulate Filter) po raz pierwszy pojawiło się w rolnictwie blisko trzy lata temu i zostało zamontowane na ciągnikach amerykańskiej marki John Deere. Powodem jego zastosowania była potrzeba spełnienia normy emisji spalin Euro IIIB i związana z tym konieczność blisko dziesięciokrotnej redukcji wydostających się do atmosfery cząstek stałych względem wymogów poprzedniego stopnia Euro IIIA.

## Nie tylko sadza

Dzisiaj na polskim rynku znajdziemy ponad 10 producentów ciągników rolniczych korzystających z filtra cząstek stałych. DPF poza wspomnianą firmą John Deere montują bądź będą montować: Claas, Zetor, Kubota, New Holland, Case IH, Steyr, Lindner, Landini, McCormick, Fendt, Deutz-Fahr, Ursus, Farmtrac i Farmer. Filtr cząstek stałych jest często błędnie traktowany jako nieodłączny towarzysz układu recyrkulacji spalin EGR w celu za-

pewnienia normy Euro IIIB. Wynika to z faktu, że EGR, który służy neutralizacji tlenków azotu, przyczynia się do zwiększonej produkcji sadzy. Wady tej pozbawiony jest konkurencyjny system selektywnej redukcji katalitycznej SCR. W rzeczywistości zarówno jeden, jak i drugi układ może spełnić normę Euro IIIB bez DPF-u, ponieważ filtr cząstek stałych nie jest jedynym rozwiązaniem do ograniczania ilości sadzy w spalinach. Przykładem są firmy Deutz-Fahr i Valtra. Ci producenci wyko-