



Autogaz czy propan-butan

Autogaz oferowany na polskim rynku wciąż jest niskiej jakości. Obowiązująca norma dopuszcza szerokie tolerancje w proporcji propanu i butanu. Regulacje prawne zezwalają też na obecność w autogazie składników, które mogą wywrzeć negatywny wpływ na pracę silnika oraz układu zasilania. O ocenę obowiązujących w Polsce przepisów oraz o stan prac nad nową normą dotyczącą użytkowania mieszanki propanu-butanu w samochodach zapytaliśmy specjalistów zajmujących się tą tematyką.

Janusz Jakóbiec, Instytut Technologii Naftowej w Krakowie

Obecna norma nie spełnia wymagań niezbędnych dla użytkowników samochodów. Przystosowana jest jedynie do potrzeb komunalnych. Zbyt szeroka jest tolerancja jeśli chodzi o procentowy udział zawartości propanu w mieszance propan-butan. Teraz jest to przedział 18-55%. Zawartość propanu powinna być zwiększona maksymalnie do 75%. Tak jest w przepisach obowiązujących w innych krajach europejskich. Pamiętać należy o tym, że przy obecnych normach producenci mogą ustalać procentowy skład mieszanki bardzo dowolnie. Tymczasem zawartość propanu w autogazie ma duże znaczenie, szczególnie zimą. Jeżeli jest go zbyt mało, występują kłopoty z rozruchem silnika.

Jesteśmy właśnie w trakcie tworzenia normy dla autogazu. Będzie ona spełniać wszelkie wymogi norm europej-

skich. Odbyły się już trzy spotkania Komisji Paliw. Ich wynikiem będzie wprowadzenie normy najprawdopodobniej już na przełomie grudnia 1999 i stycznia 2000 r. Znajdą się w niej dokładnie wyszczególnione parametry jakie musi spełniać autogaz. Określone zostaną m.in. poziom na jakim powinna kształtować się liczba oktanowa i składniki węglowodorowe oraz stosunek propanu do butanu w zależności od pory roku. Istotnymi zanieczyszczeniami autogazu jest siarka, woda oraz oleje mineralne. Również ich wartości są obecnie zbyt duże. Na marginesie można dodać, że dostępne są już na polskim rynku specjalne preparaty powodujące wytrącanie wody i olejów mineralnych z paliwa. Należy zwrócić uwagę, że ostatnio jakość autogazu wyraźnie się polepszyła. Jaszczce 2-3 lata temu oferta wielu producentów i dystrybutorów nie spełniała wymagań użytkowników. Teraz jest le-

piej. Chociaż, podkreślam to, jakość autogazu pozostawia jeszcze wiele do życzenia.

Podczas prac nad opracowaniem normy dotyczącej autogazu przebadaliśmy gaz od różnych odbiorców. Badania prowadzono według norm europejskich, przy użyciu specjalistycznej aparatury oraz odpowiednio przeszkolonego personelu. Opracowane przez nas unormowania spełniają wymagania prawodawstwa europejskiego dotyczące autogazu. Po jej wprowadzeniu na pewno polepszy się jakość autogazu oferowanego na polskim rynku. Spowoduje to wyciszczenie rynku - funkcjonować będą wyłącznie producenci i dystrybutorzy oferujący paliwo spełniające wymagania norm europejskich.

Grzegorz Demusiak, Instytut Górnictwa Naftowego i Gazownictwa w Krakowie, Oddział w Warszawie

Polski rynek autogazu znajduje się obecnie w paradoksalnej sytuacji. W ub.r. opracowano nową normę dotyczącą gazu płynnego. Jednak znalazł się tam zapis, że nie obejmuje ona autogazu. W domyśle ten obszar regulować miały odrębne przepisy. Tymczasem, jak do tej pory, nie weszła w życie żadna nowa norma regulująca używanie propanu-butanu do napędów samochodowych. Są więc dwie możliwości: albo obszar ten uregulowany jest starą normą, albo w tym zakresie nie obowiązują żadne prawa. Oczywiście ta druga możliwość nie wchodzi w grę. Obowiązuje więc stara norma dotycząca autogazu. Tymczasem nie spełnia ona wymogów prawa europejskiego. Regulacje prawne obowiązujące w Europie są o wiele dokładniejsze i bardziej szczegółowe. Dotyczy to m.in. wymaganej minimalnej liczby oktanowej. Zwrócimy uwagę na fakt, że stara norma obejmowała szerokie zastosowanie gazu, m.in. dla potrzeb komunalnych. Nie brano jeszcze wtedy pod uwagę zapotrzebowania rynku motoryzacyjnego. W związku z tym, jakość gazu nie spełnia wymagań związanych z wykorzystywaniem go jako paliwa samochodowego. W ostatnim czasie nastąpiło zwiększenie *zużycia* autogazu, większą też wagę przywiązuje się do parametrów paliwa. Chodzi tutaj przede wszystkim o wspomnianą już przez mnie liczbę oktanową oraz o dopuszczalne zanieczyszczenia. Uważam, że obecna sytuacja powinna ulec jak najszybciej zmianie. W związku z rozwojem rynku samochodowego, a w szczególności ze zwiększającą się liczbą samochodów napędzanych autogazem,

należy jak najszybciej opracować nową normę regulującą ten obszar.

Rajmund Kudelski, prezes Eko-Gaz, przedstawiciel Lvrato

Przy zakupie gazu należy zwracać uwagę na to, skąd on pochodzi. Nasza firma zaopatruje się w Gaspolu. Dostarczany nam gaz jest dobrej jakości. Nic mamy żadnych zastrzeżeń. W naszym wypadku dostawca gwarantuje jakość. Tak samo jest w wypadku innych znanych firm, m.in. BP czy Shell. Ale jeszcze kilka lat temu zdarzały się wypadki, kiedy klient nabywał gaz niewiadomego pochodzenia i narażał swoje auto na różnego rodzaju uszkodzenia. Wielu jest dostawców którzy kupują paliwo bardzo złej jakości. Tak było np. w wypadku autogazu pochodzącego z Litwy, który nie spełniał żadnych norm.

Obecna norma dotycząca gazu nie jest przestrzegana. Co prawda nie ma w niej rozróżnienia na gaz przeznaczony specjalnie do samochodów. Wystarczy jednak zaopatrywać się u producenta lub dostawcy z wyrobioną marką, a uniknie się nieprzyjemności związanych z używaniem autogazu złej jakości. Oczywiście zapłacimy odpowiednio więcej, ale będziemy mieli pewność, że paliwo spełnia wymagania zawarte w normach. Należy pamiętać również, że proporcje mieszanki propanu i butanu w dużej mierze zależą od pory roku. Latem możliwy jest procentowo większy udział butanu, gdyż w wyższej temperaturze paliwo dobrze odparowuje. Natomiast zimą, kiedy panują niższe temperatury, powinno zwiększać się zawartość propanu. Przykładowo w Szwecji autogaz zawiera 100% propanu.

W ostatnich latach nastąpił spadek reklamacji związanych z użytkowaniem autogazu. Związane jest to ze względny ustabilizowaniem się polskiego rynku. Nie ma już tak licznej oferty gazu niewiadomego pochodzenia. Na rynku pozostały w większości firmy posiadające określona renomę oraz gaz dobrej jakości. Tak więc, chciałbym to powtórzyć, należy zaopatrywać się u markowych producentów i dostawców.

Jacek Romański, firma Furor Słupsk

Moim zdaniem w chwili obecnej nie ma żadnych norm dotyczących autogazu. Różnica jakości autogazu kupowanego w różnych punktach jest bardzo duża. Dotyczy to zwłaszcza procentowego udziału zanieczyszczeń: od wody do olejów. Kupując autogaz w jakiegokolwiek rafinerii teoretycznie otrzymuje się odpowiednie certyfikaty zaświad-

czające brak zanieczyszczeń. Tymczasem po dostarczeniu okazuje się, że używanie go jako paliwa grozi uszkodzeniem silnika. Dlatego niezbędne jest jak najszybsze uregulowanie prawne dotyczące autogazu. Nowa norma powinna być jak najbardziej szczegółowa, zwłaszcza jeśli chodzi o zanieczyszczenia oraz procentowy udział propanu i butanu. Oczywiście normy te powinny być wykonalne, zarówno dla rafinerii jak i dla importerów.

Trzeba zwrócić uwagę na fakt, że jakość autogazu polepsza się z roku na rok. Jeszcze 2-3 lata temu paliwo to było naprawdę kiepskiej jakości. Teraz sytuacja na rynku wyraźnie się polepszyła. Związane jest to z tym, że w Polsce sprzedawanych jest więcej samochodów, w tym również zasilanych autogazem. Coraz większa ilość klientów wymaga coraz lepszej jakości paliwa. Sprzedając autogaz złej jakości, producenci oraz dostawcy odstraszą potencjalnych nabywców. Ja sam, jako klient, kupuję paliwo w kilku, stałych punktach w mieście i mam gwarancję, że sprzedawane tam paliwo jest dobrej jakości. Jednak kiedy podróżuję po Polsce, bardzo często zdarza mi się kupić autogaz naprawdę złej jakości.

Podkreślę jeszcze raz. Opracowanie możliwie najbardziej szczegółowej normy jakości dla autogazu jest jedną z najpilniejszych rzeczy. Obecnie obserwujemy gwałtowny rozwój rynku samochodowego w Polsce. Polacy coraz więcej kupują samochodów dobrej marki i jakości. W związku z tym nie chcą ryzykować używania autogazu niewiadomego pochodzenia. Jeśli nie chcemy odstraszyć klientów, należy oferować autogaz jak najlepszej jakości. Nie będzie to możliwe bez odpowiedniej regulacji prawnej.

Marek Jarczewski, Przemysłowy Instytut Motoryzacji w Warszawie

Obecnie nie ma normy na gaz jako paliwo silnikowe. Obowiązująca norma traktuje propan-butan jako opał. W związku z tym znalazły się w niej bardzo szerokie granice tolerancji jeśli chodzi o skład. Oczywiście używanie propan-butanu jako paliwa samochodowego wiąże się w tej sytuacji z ryzykiem uszkodzenia silnika. Szczególnie jeśli chodzi o udział polipropylenu który silnie rozpuszcza gumy. Jego duży udział procentowy w gazie powoduje puchnięcie uszczelki i szybsze zużycie elementów silnika. Obecnie sytuacja trochę się poprawiła, ale jeszcze kilka lat temu jakość oferowanego autogazu była bar-

dzo zła. Dotyczy to w szczególności lat 1993-94, czyli okresu kiedy dopiero rozpoczęto używanie w Polsce mieszanki propan-butan jako paliwa. Często zdarzało się wtedy, że po pewnym okresie używania tej mieszanki konieczne było rozbieranie całej instalacji i wymiana zniszczonych części gumowych. Jako przykład podam Panu wydarzenie sprzed kilku lat. Otrzymany od jednego z dostawców gaz przesialiśmy do analizy do Wioch. Po otrzymaniu wyników okazało się, że zawiera on 40% polipropylenu. Dlatego uważam, że opracowanie normy dla autogazu jest sprawą niecierpiącą zwłoki. Przecież inne paliwa (ON i benzyna) posiadają odpowiednie regulacje prawne dotyczące ich składu. Uważam, że jeśli chodzi o autogaz, sytuacja powinna być podobna. W innych krajach są oddzielne normy dotyczące autogazu, np. we Włoszech. Wiem, że w Polsce prowadzone są prace nad odpowiednią regulacją prawną. Miejmy nadzieję, że wejdzie ona niedługo w życie.

Marek Flekiewicz, Instytut Transportu Politechniki Śląskiej

Po pierwsze normy dotyczące autogazu nie istnieją, po drugie obowiązujące przepisy nie są respektowane. Wyniki przeprowadzonych badań wykazały, że jakość paliwa jest bardzo różna. Dotyczy to w szczególności składu chemicznego, wartości oktanowej oraz zanieczyszczeń. A przecież zła jakość paliwa oraz jego duże zanieczyszczenie w znaczny sposób skracają żywotność silnika. Na świecie istnieją normy dotyczące autogazu. Również w Europie obowiązują odpowiednie przepisy. Według nich dostawca zobowiązany jest do przedstawienia atestu stwierdzającego zgodność z obowiązującą normą.

Również w Polsce były prowadzone działania mające na celu opracowanie odpowiednich przepisów. W 1996 r. przedstawiono projekt normy na spotkanie przedstawicieli dozoru technicznego, dystrybutorów oraz Ministerstwa Transportu. Niestety nic mi nie wiadomo o tym, aby podjęto jakieś dalsze działania w kierunku wprowadzenia go w życie.

Należy pamiętać również o tym, że niezbędne jest również opracowanie odpowiednich regulacji prawnych dotyczących kontroli instalacji znajdujących się na stacjach paliw. Bardzo często właśnie stąd pochodzą zanieczyszczenia wodą, olejem czy też efektami korozji. Potem widać to w reduktorach. (JM)