

KOKKUHOID

Maagaas kütusena aitab säästa. Kulu väheneb rohkem kui 30%

AIN ALVELA
ain.alvela@aripaev.ee



Uudsed kütuseliigid jõuavad igapäevakasutusse – hiljaaegu jõudis Tartus liinile viis maagaasil töötavat linnabussi, OÜ Gaznet aga ehitas Baltimaades esimest korda diiselmootoriga auto ümber maagaasi kasutavaks.

Siiani on Eestis ümber ehitatud peamiselt bensiinimootoriga autosid tarbimaks propaani ja butaani segust koosnevat vedelgaasi. Gaznetis on neid valminud tuhatkond. Lisaseadmete paigaldamisega on võimalik mootori käitamiseks kasutada nii bensiini kui ka gaasi.

Seekordne diiselmootoriga Peugeot-kaubiku ümberehitamine maagaasiküttele aga tekitas üllatuse isegi tegijatele endile, sest testsõitudel säästeti rahaliselt koguni üle 30% – lisaks diislile ka maagaasi tarbiv mootor nõudis diislit vaid umbes



Kokkuhoid on esimesest sõidust alates olnud 30% kandis ning kindel plaan on ka ettevõtte teised kaubikud maagaasile ehitada.

Andres Laaniste, OÜ Horentica juhatuse liige

poole sellest, mis säärase sõiduki puhul muidu tavaline (tavalise kütusekulu – 7–8 l/100 km asemel kukkus diislikulu 3–4 l/100 km). Vahekord on selline, et maanteel sõites tarbib mootor 60% gaasi ja 40% diislikütust. Kuna aga surumaagaas on diislikütusest praegu peaaegu poole odavam, siis on ka kokkuhoid märkimisväärne.

Oleks rahul olnud isegi väiksema kokkuhoiuga. OÜ Gaznet juhatuse liige Kristjan Relvik tunnistas, et ei oodanud nii suurt kokkuhoidu, pigem peeti rahuldavaks tulemuseks juba ka 25 protsenti kütusekulude säästmist.

“Esimene testsõit toimus Tallinnast Riiga ja tagasi (umbes 630 km) ja kui varem kulutas kaubik edasi-tagasi sõiduga 108 eurot, siis maagaasiga sõites oli kütusekulu 65 eurot,” iseloomustas Relvik töö tulemusi. “Rahaliselt tasuks maagaasiseadme paigaldamine ära juba vähem kui poole aastaga. Transpordiettevõtte tegevusele (kaubavedu, liinibussid) võiks selline kütuse tarbimise vähenemine tähendada olulist efektiivsuse tõusu.”

Arvestades, et ümberehitamine läheb maksm

alates 3000 eurost, saavutatakse tasuvus keskel läbi 70 000 kilomeetri läbimise järel. Konkreetse kaubiku puhul, mis sõidab viiel päeval nädalas Tallinna ja Riia vahet, on investeringu tasuvusaeg maksimaalselt aasta.

“Näiteks maagaasi kasutava Hummeri kütusekulu on enam-vähem sama, mis bensiinikütusega sõitval Volkswagen Polol,” võrdles Relvik. “Piltlikult öeldes arvab maagaasil töötav auto, et sõidab allamäge ja taganttuules.”

Ümberehitamiseks koos seadistamisega kulub nädal-poolteist. Diislegaasiseadme tööpõhimõte on selline, et tühikäigul kasutab mootor ainult diislit, pöörete suurenedes lisatakse gaasi juurde. Kogu süsteemi juhib elektroonika.

Relvik märkis, et eelkõige ilmneb ümberehitamise kasutegur sõidukite puhul, mis on n-õ pidevas liikumises, iseäranis nende, mis sõidavad maanteel. Samas – gaasitanklate vähesus ja gaasi suured hinnakäärid riikides seavad piirid gaasi kasutamisele näiteks rahvusvahelistel vedudel. Näiteks Rootsis on maagaas diislikütusest kallimgi.

Kaubiku kasutaja, OÜ Horentica juhatuse liige

AUTOSID gaasikütustele ümber ehitav Kristjan Relvik kinnitas, et Peugeot-kaubik tõi esile suurema efekti, kui arvata võis – kütusele kulub 30% vähem raha, kui seni diisliga sõites.

FOTO: ANDRES HAABU

AkzoNobel

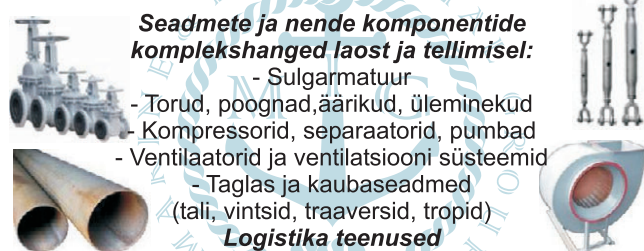
Tööstuslikud värvid
peitsid, liimid, lakid
asjatundlik nõu

15 aastat kogemusi!

Tartu, Ringtee 4
Pärnu, Päriniidu 19
Tallinn, Peterburi tee 52A
tel: 5082242; 5281240

TECHCOM Marine OÜ
Marine & Industrial Group

Seadmete ja nende komponentide komplekshanged laost ja tellimisel:



- Sulgarmatuur
- Torud, poognad, äärikud, üleminekud
- Kompressorid, separaatorid, pumbad
- Ventilaatorid ja ventilatsiooni süsteemid
- Taglas ja kaubaseadmed
- (tali, vintsid, traaversid, tropid)

Logistika teenused

TECHCOM
Marine and Industrial Equipment

Maleva 2d, Tallinn, +372 6 631 636
z.alex@techcom.ee
www.migroup.ee

Ä Kommenteer

Gaasimootor vajab kõrget temperatuuri taluvat õli

ANNA MURASHINA
Adimol Ida-Euroopa tehnikadirektor

Gaasiautode omanikud peavad meeles pidama, et võrreldes tavakütusel töötavate mootoritega funktsioneerivad gaasiautode mootorid kõrgemate temperatuuride juures.

Seetõttu peavad gaasimootoritele ettenähtud mootoriõlid omama ka kõrgemat termook-

südatsiooni-kindlust, et ennetada viskoossuse enneaegset suurenemist ja õli koksistumist. Samas on gaasimootorite puhul vaja kasutada õlisid, millel on diiseliõlide võimsus, kuid millel on väiksem lisandite sisaldus, et ennetada tuhasetete teket põlemiskambris ja süüteküünlal peal.

Gaasimootoriõlide sulfaat-tuhasisaldus ei tohi ületada 1%

massi kohta, vastasel juhul kasvab isesüttimise ja süütehäirete tõenäosus ühes või mitmes silindris. Tulemuseks on ülejäänud silindrite ülekoormus. Unustada ei tohi ka gaasimootoriõlide neutralisatsiooniarvu, mis peab olema piisavalt kõrge mõnede gaasitüüpide happeliste koostisosade ning põlemissaaduste neutraliseerimiseks.

MASTERLINE® pakkemasinad

Vaata www.masterline-machines.com ja küsi lisainfot Antalisest: pakend@antalis.ee, tel. 6 800 911.

antalis
Just ask Antalis
www.antalis.ee