

Diesel

# Jak na ucpaný filtr?

**S**vítí mi kontrolka DPF, auto spadlo do nouzového režimu a já jsem v troubě, volal mi kamarád, majitel starší dieselové Mazdy 6. Neměl sis kupovat nafták, když jezdíš denně dvacet kilometrů do práce plus jednou za rok na dovolenou, povzdechl jsem si; při takovém režimu dává mnohem větší smysl pořízení benzínového motoru. Jenže hraběcí rada byla kamarádovi houby platná – problém musel řešit okamžitě.

V tráblech není sám – ucpané filtry pevných častic řeší tisíce majitelů dieselových aut. Zaplní se hlavně těm, kteří jezdí často krátké trasy, při nichž ve studeném motoru vzniká nejvíce sazí. Správně by se měly odbourávat při „regeneraci“, spouštěné při ustálené jízdě například na dálnici. Jenže – jakmile je ve filtru sazí příliš (typicky když regenerace nedobíhají do konce, protože s autem jedete jen kousek), ucpe se a řídící jednotka už další regeneraci nepovolí. A přesně to se stalo i nešťastné mazdě. Vracíme se tedy k počáteční otázce – jak z toho ven?

Metod, jak „vyzrát“ na filtr DPF, je spousta, zvlášť v kutilských Čechách. Doslova brutální – ale běžnou – praxí je, že se filtr prostě vyřízne a výfuk zavaří. Co na to říkají naše průdušky a plíce, je jedna věc, ovšem faktem je, že už nikdy neprojdete emisní kontrolou na STK (pokud není zifikovaná). O tom, jak rozšířený je to problém, svědčí průzkum automobilky Ford, která na základě měření v servisech tvrdí, že v Česku jezdí více než polovina starších

- 1 výfukové plyny
- 2 komory filtru s platinovou mřížkou, která zachytává saze
- 3 čidlo tlaku
- 4 čidlo teploty
- 5 výfukové plyny bez pevných částic



**Vyzkoušeli jsme novinku, která majitelům naftových aut ušetří desetitisíce za nový filtr DPF. Není to reklamní trik – metoda opravdu funguje.**

dieselů bez funkčního DPF. Neudržitelnou situaci už chce řešit i stát zprísňením příslušných vyhlášek.

Řezat tedy nebudeme, jenže kupovat nový filtr taky ne – stojí asi třicet tisíc korun. A u některých značek se ceny šplhají i přes sto tisíc. V úvahu přicházejí filtry repasované – třeba právě Ford nabízí takový filtr (se zárukou) na model Kuga za nejlepších 18 tisíc korun; neznačková druhovýroba umí dodat filtry za deset tisíc. Ale i to je pořád moc drahé – vždyť naše mazda má cenu sotva padesát tisíc...

## Čištění v servisu

Ke slovu proto přicházejí různé čisticí metody. Filtr se při nich většinou z auta musí vyndat a poslat do servisu. To není úplně jednoduché, spoje bývají zapečené, a bez auta jste několik dnů – filtry se totiž čistí vají kapalinou, která pak musí vyschnout, jinak se filtr po zahřátí na provozní teplotu roztrhá. A na různé vodičky koupené „u pumpy“ rovnou zapomeňte...

Proto jsme zbystrili, když jsme se doslechli o nové metodě, která filtr vyčistí bez demontáže. Je to další trik, jak vytáhnout z lidí peníze? říkali jsme si a vydali se to prozkoumat. K tomu se ideálně hodila právě kamarádova Mazda 6.

## Filtr jako nový

Firmu, jež do Česka metodu přivezla, bychom normálně kvůli skryté reklamě ne-



**Nová metoda umí vyčistit filtr pevných částic přímo na autě bez nutnosti demontáže.**

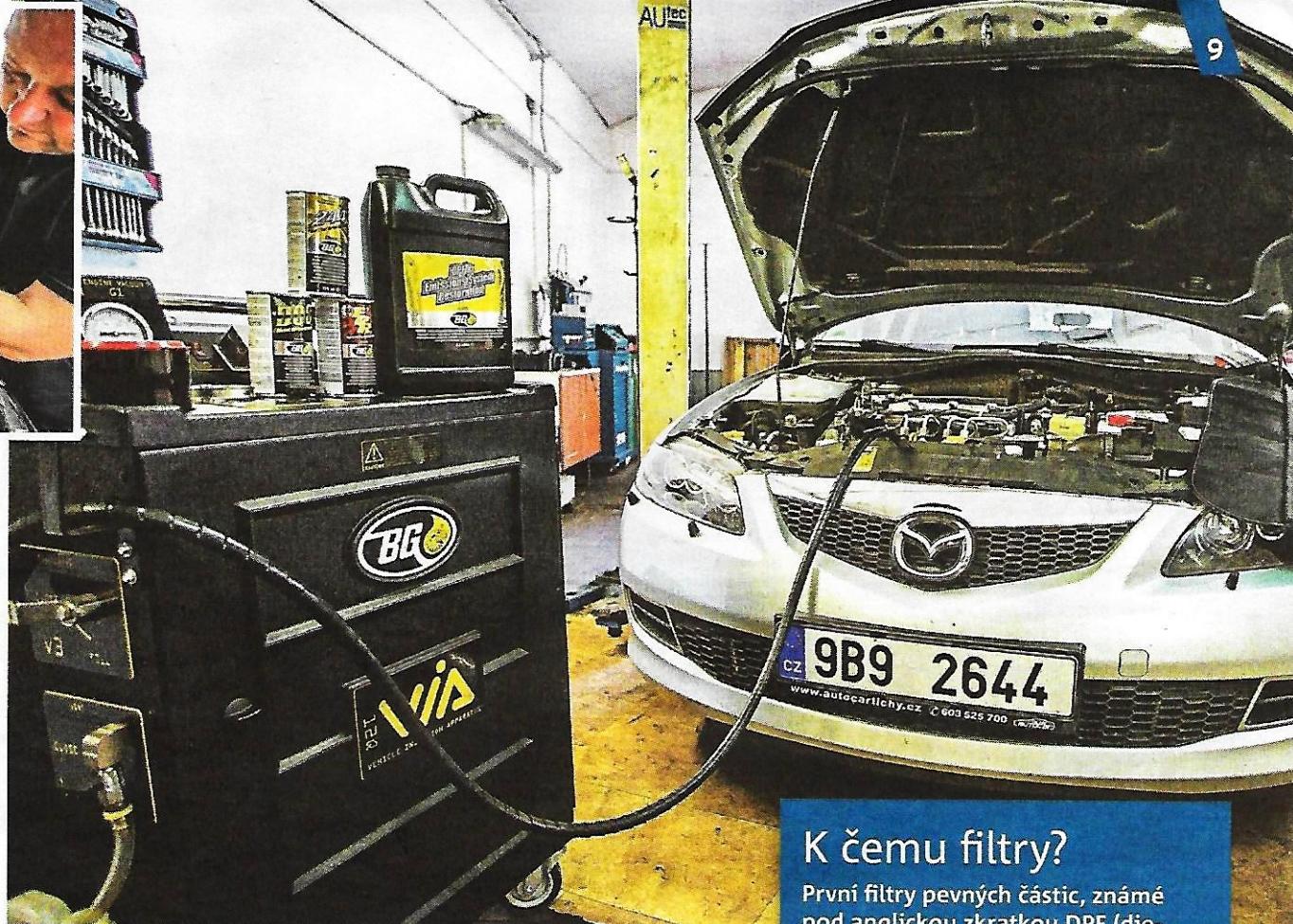


jmenovali, děláme ale výjimku. Hlavně proto, že bez názvu americké společnosti BG Products se kontakty na servisy, které službu nabízejí, mezi „šarlátskými čističi“ na internetu špatně hledají. Výrobce nabízí své stroje jen odborným autodílnám – momentálně jich mašinu za zhruba 120 tisíc korun má řádově deset; najdete je na webových stránkách. My jsme test uskutečnili ve Vyškově, kde kamarád bydlí.

A jak to fungovalo? Proces čištění trval asi čtyři hodiny. Motor se nejprve zahřál na provozní teplotu, pak se na jeho sání napojila velká černá bedna. Do ní se nalilo pět litrů nehorlavé látky, která rozkládá uhlovodíky na uhlík a vodík. Do motoru už ovšem jde v plynném skupenství, přístroj kapalinu odpáří. Auto musí být stále napojeno na diagnostiku, to kvůli hlídání teploty



**ROMAN ŠVIDRNOCH**  
REDAKTOR MÍ DNEŠ



## K čemu filtry?

První filtry pevných částic, známé pod anglickou zkratkou DPF (diesel particulate filter) se v osobních autech objevily v roce 2000, kdy je začal montovat koncern PSA (Peugeot-Citroën). Od té doby se kvůli splnění emisních norem (od Euro V) rozšířily napříč značkami. Mají za úkol zachytit saze, které by jinak vyletěly do ovzduší, přispívají tedy ke zlepšení životního prostředí. Saze se pak jednou za čas vypálí (regenerace), ve filtru po nich zůstane trocha popela. Jakmile se jím filtr zaplní, je nutné ho vyměnit. Saze je však možné odstraňovat průběžně, aby filtr vydržel déle.

## A co benzin?

Saze ve filtru jsou vlastně uhlovodíkovými úsadami, jinými slovy se jim říká obecně karbon, a vyskytuje se všude, kde probíhají spalovací procesy v motoru. I v benzinovém. Také u něj pomůže vyčištění „dekarbonizační sadou“, ty se dají používat i dlouhodobě. Po odstranění karbonu se většinou vrátí výkon, který motor měl jako nový. Aplikace nevadí ani hodně starým agregátům, neplatí hospodská „pravda“, že karbon těsní. Naopak, může jen škodit. Po vyčištění se většinou zlepší i pravidelnost chodu motoru. Problémům s karbonem se věnují i specializované stránky [www.dekarbonizace.eu](http://www.dekarbonizace.eu).