

PORADY » Liczymy, ile kosztuje przerobienie benzyniaka na auto napędzane gazem

Samochody i silniki najlepsze do instalacji LPG

Dla oszczędności pomyślmy o przeróbce auta benzynowego na zasilane gazem.

Który samochód wybrać, by jego eksploatacja nie sprawiała problemów?

Zestawienie najczęściej poszukiwanych marek aut używanych od lat opanowały modele należące do niemieckich producentów. Według raportu serwisu otoMoto.pl na czele są Volkswagen, Audi i BMW.

Najbardziej pożądanym modelem przez polskich kierowców jest Volkswagen Golf IV. Jednakże hitem rynku nie jest już jego odmiana wysokoprężna 1.9 TDI – obecnie kierowcy poszukują wersji benzyno-

wej, najczęściej z myślą o późniejszym zamontowaniu gazu.

Jedną z najlepszych konstrukcji do konwersji na LPG jest zbudowany przez koncern VW silnik 1.6 8V. Wiele firm opracowało specjalne zestawy instalacji do tej jednostki w komplecie ze szczegółową instrukcją montażu. Pozwala ona wyeliminować błędy montażowe i usterki po wykonaniu przeróbki.

Poza wspomnianym Golfem IV, jego następcą oraz

Passatem B5 i B6 na liście samochodów wyposażonych w ten silnik są: Audi A3 pierwszej i drugiej generacji, Seat Toledo II, Leon i Altea, Škoda Octavia pierwszej i drugiej generacji. W przypadku Skody Fabii pierwszej generacji (lata 1999–2007) z LPG najlepiej współpracuje silnik 1.4 8V o mocy 60 KM (instalacja marki STAG).

W Oplu z instalacją LPG dobrze współpracuje silnik 1.8/140 KM. Ta jednostka występowała też w autach Chevroleta (Cruze, Orlando). Za ok. 2,5 tys. zł każdy samochód z tym benzyniakiem można wyposażyć w instalację gazową IV generacji, np. bazującą na sterownikach STAG. Jeśli chodzi o mniejsze auta, warto rozważyć Oplę Corsę C (lata 2000–2006) – sil-

nik 1.2 16V o mocy 75 KM najlepiej współpracuje z instalacją LPG (układ marki STAG).

W przypadku Renault można rozważyć założenie zasilania LPG do silników 1.4 8V lub 16V/75 i 98 KM (Clio II i III oraz Megane II). Pierwszą jednostkę nawet producent polecał do instalacji gazu. Ze względu na prostą budowę motoru (elektronika ograniczona do minimum) nie warto inwestować w kosztowne instalacje. Oferty za 2,3–2,7 tys. zł wystarczą.

Silniki japońskich samochodów przy przerabianiu na LPG wymagają dodatkowego układu smarowania zaworów. To podnosi koszt, ale jest bezdyskusyjnym warunkiem późniejszej bezproblemowej



eksploatacji. Z oferty Mitsubishi jednostka 1.6 16V/98–117 KM jest uznawana za dobry motor do współpracy z instalacjami LPG. W przypadku Hondy do jazdy na

LPG gazownicy polecają gros silników benzynowych (nowszych, jak i starszych) – warunkiem jest montaż precyzyjnego systemu smarowania zaworów.

RYNEK » Czy zakup używanego samochodu z instalacją gazową może się opłacać?

Kupować czy zaktadać

Na rynku wtórnym nie brakuje samochodów na LPG. To kuszące oferty. Przy takim aucie nie musimy amortyzować kosztów instalacji. Prawda jest jednak taka, że lepiej kupić używane auto bez instalacji i znaleźć fachowca, który ją zamontuje

Ceny benzyny i oleju napędowego osiągnęły już tak wysoki poziom, że tańsze o ponad połowę paliwo LPG znów zyskało na atrakcyjności. Niestety, montaż instalacji LPG w większości nowych aut może oznaczać więcej kłopotów niż korzyści. Powód to coraz bardziej rozbudowane systemy kontroli czystości spalin i diagnostyki silnika, które instalacje LPG traktują jako „szkodliwe ciało obce”.

Co innego używane samochody wyprodukowane kilka czy kilkanaście lat temu. Auta te wyposażone są w silniki benzynowe o tradycyjnej konstrukcji, zwykle z pośrednim wtryskiem benzyny. W tym przypad-

ku współpraca z instalacjami LPG przebiega całkiem dobrze. Ale uwaga! To, czy pojawi się problem, zależy także od typu i jakości użytej instalacji oraz poziomu wiedzy osób montujących gaz w aucie. Dobrzy fachowcy potrafią zrobić to tak, że jazda na LPG nie sprawia większych problemów. Jeśli nawet zdarzy się jakaś mała awaria, np. nierówne wolne obroty, to oszczędności wynikające z jazdy na gazie pozwalają przymknąć na to oko. Niestety, większość gazowników to marni fachowcy. Kupując auto z zamontowanym już LPG, nie mamy wpływu na to, kto zakładał w nim instalację. Szczególnie ryzykowny jest zakup auta,

które już od wielu lat jeździ na LPG. W takim przypadku trzeba się liczyć nie tylko z naprawą instalacji gazowej (uwaga, czasami taniej byłoby zamontować nową), lecz także z remontem silnika – źle zamontowany gaz z całą pewnością ma negatywny wpływ na jego trwałość.

Poza tym cechą samochodów z rynku wtórnego wyposażonych w instalację LPG jest na ogół duży przebieg. Auta te są zwykle bardziej wyeksploatowane od podobnych benzyniaków. Dlatego jeśli chcemy bezproblemowo jeździć autem z LPG, powinniśmy znaleźć zadbanego egzemplarz bez instalacji gazowej i dopiero wtedy zlecić jej zamontowanie. Tyle że wówczas

zaczniemy oszczędzać dopiero wtedy, gdy koszt instalacji nam się zwróci. Warto więc to robić, gdy rocznie przejeżdżamy kilkadziesiąt tysięcy kilometrów. W innym przypadku lepiej chyba zrezygnować z gazu. Wówczas instalacja zwróci się po około roku.

Na zakończenie zdanie dla tych, którzy mimo niewielkich przebiegów chcą mieć samochód z instalacją LPG. Dobrym kompromisem jest zakup stosunkowo prostego technicznie auta i zamontowanie w nim niedrogiej instalacji podciśnieniowej (od 1,3 tys. zł). Oczywiście to również konieczne trzeba zrobić w sprawdzonym warsztacie. Wówczas unikniemy kłopotów.



» Co sprawdzić?

Ogłędziny używanego auta na gaz należy zacząć od sprawdzenia formalności. Instalacja gazowa musi być wpisana w dowodzie rejestracyjnym, a ponadto sprzedający powinien przekazać przynajmniej dokument potwierdzający legalizację butli. Bez tego auto nie przejdzie kolejnego przeglądu. Warto też sprawdzić, kiedy kończy się legalizacja zbiornika (obowiązuje 10 lat), bo przedłużenie jej ważności oznacza wydatek od 200 do 300 zł. Kolejny etap to ocena stanu technicznego samej instalacji LPG i jednostki napędowej.

Trzeba zacząć od przejeżdżki i zwrócić uwagę na: kulturę pracy silnika, osiągi, zachowanie auta na wolnych obrotach, pracę na benzynie i na gazie oraz czy nie czuć go we wnętrzu. Bardzo pomocna jest analiza spalin – na jej podstawie można stwierdzić, czy silnik ucierpiało w wyniku źle wyregulowanej instalacji. Auta z gazem często mają problem z prawidłowym funkcjonowaniem układu chłodzenia i skorodowanym wydechem. To wszystko także dodatkowo należy sprawdzić. Pojeździć dłużej niż kilka minut i poobserwujmy, jak się zachowuje „na zimno” i „na ciepło”.

» Instalacja kontra silnik

W autach używanych z końca lat 90. XX w. i początku obecnej dekady bardzo często występują instalacje podciśnieniowe drugiej generacji. Ich zalety to: trwałość, prostota i niski koszt napraw. Niestety, zazwyczaj osiągi i kultura pracy auta z takim systemem się pogarszają. Ponadto występuje w nich ryzyko wystąpienia fali zwrotnej, wybuchu i zniszczenia elementów w układzie dolotowym. Przed tym jednak można się zabezpieczyć. Instalacji takiej nie powinno się montować w przypadku silników z plastikowymi kolektorami dolotowymi.

System LPG czwartej generacji, czyli sekwencyjny wtrysk gazu, gwarantuje, że różnica osiągnięć silnika na gazie i benzynie nie będzie bardzo wyczuwalna. Czyżby to idealny wybór? Są minusy – dobra instalacja sekwencyjna jest droga, trzeba za nią zapłacić co najmniej 4 tys. zł. W tańszych używa się elementów niskiej jakości, np. wtryskiwaczy, które dość szybko ulegają zużyciu.