



بررسی تأثیر استفاده از بیودیزل نارگیل بر عملکرد و آلاینده های موتور دیزل

محمد حسن شجاعی فرد^ر، مجتبی طحانی^۲*، میر مجید اتقانی^۳، مصطفی اکبری ^۴

- ۱ استاد دانشکده مهندسی خودرو، دانشگاه علم و صنعت، تهران
- ۲- استادیار دانشکده مهندسی علوم و فنون، دانشگاه تهران، تهران
- ۳- دانشجوی دکتری دانشکده مهندسی خودرو، دانشگاه علم و صنعت، تهران
- ۴- کارشناسی ارشد دانشکده مهندسی خودرو، دانشگاه علم و صنعت، تهران *نوسنده مسئوار (tahani@iust.ac.ir)

چکیدہ

این مطالعه به بررسی تجربی تأثیر استفاده از بیودیزل نارگیل بر عملکرد و آلاینده های یک موتور پاشش مستقیم دیزل پرداخته شده است. به همین منظور ابتدا روغن نارگیل با روش ترنس استریفیکاسیون به سوخت دیزل تبدیل شد و سپس خواص ترموفیزیکی سوخت تهیه شده استخراج گردید. ترکیبات سوخت با درصد های مختلف بیودیزل و سرعتهای مختلف موتور مورد آزمایش و تأثیرات درصد بیودیزل و سرعت موتور بر روی توان ترمزی، مصرف سوخت ویژه، اکسیدهای نیتروژن، مونواکسید کربن، دی اکسید کربن و ذرات معلق مورد مطالعه قرار گرفت. نتایج این تحقیق نشان داد که استفاده از بیودیزل سبب کاهش اندک در توان خروجی از موتور میشود. همچنین مصرف سوخت ویژه ترمزی در هنگام استفاده از بیودیزل اندکی افزایش مییابد. بر اساس نتایج این تحقیق، آلاینده های نظیر کلید واژگان: بیودیزل، نارگیل، عملکرد موتور، آلایندهها

Investigation of performance and exhaust emissions in direct injection engine using coconut oil biodiesel

M.H. Shojaeefard¹, M. Tahani^{2*}, M.M. Etghani³, M. Akbari⁴

- 1- Automotive Eng. Department, Iran University of science and technology, Tehran
- 2- Automotive Eng. Department, Iran University of science and technology, Tehran
- 3- Automotive Eng. Department, Iran University of science and technology, Tehran 4- Automotive Eng. Department, Iran University of science and technology. Tehran

Automotive Eng. Department, Iran University of science and technology, Tehran
 * (tahani@iust.ac.ir)

Abstact

In this study, the performance and emission characteristics of a direct injection diesel engine using coconut oil biodiesel were investigated. For this aim, coconut oil was converted to its biodiesel via transesterification approach. Then, the effects of the biodiesel percentage in blend, engine load, and speed on brake power, brake specific fuel consumption (BSFC), nitrogen oxides (NOx), carbon dioxide (CO₂), carbon monoxide (CO), and particle matter (PM) have been considered. Fuel blends with various percentages of biodiesel ($\cdot\%0 - \%3$ %) at various engine speeds and loads were tested. The results indicated that blends of cocunut with diesel fuel provide admissible engine performance; on the other side, emissions decreased so much.

Keywords: Biodiesel, Cocunt, Engine Performance, Emission

۱- مقدمه

روغنهای گیاهی برای اولین بار توسط رودولف دیزل به عنوان یک سوخت به جهان معرفی شد، ولی استفاده از این نوع سوخت تا سالهای اخیر تنها در شرایط بحرانی مطرح می شد [۱]. در سالهای اخیر به دلیل افزایش قیمت نفت و مشکلات آلودگی محیط زیست که نتیجه استفاده از سوختهای پایه نفتی می باشد، تمایل به استفاده از منابع انرژی تجدید پذیر و یا به عبارتی منابع گیاهی افزایش یافته است.

بیودیزل یک سوخت پاک و تجدید پذیر است که منطبق با ویژگیهای نفت دیزل میباشد و همچنین میتوان آن را به شکل خانگی تولید کرد. بیودیزل اساساً عاری از گوگرد میباشد و دارای ترکیبات آروماتیک و دوده کمتری نیز میباشد. بیودیزل همچنین دارای عد ستان بالاتری نسبت به نفت دیزل است که میتواند ضربات ناشی از خودسوزی را تا حد زیادی کاهش دهد. چون بیودیزل یک سوخت تجدید پذیر و دارای پایه گیاهی است، میتواند به عنوان سوخت کمکی برای دیزل مورد استفاده قرار بگیرد. این سوخت را میتوان از روغنهای گیاهی و چربیهای حیوانی مانند روغن آفتاب گردان [۲]، سویا [۳]، دانه کتان [۴]، پسماند خوراکی [۵]، ماهی

روغن نارگیل یکی از انتخابهای مناسب برای تولید سوخت بیودیزل میباشد. روغن نارگیل میتواند با سوخت دیزل ترکیب شود و حتی در شرایطی خاص میتواند به طور کامل جایگزین سوخت دیزل گردد. استفاده از روغن نارگیل در جزایر جنوب شرقی آسیا در وسایل حمل و نقل و همینطور در موتور های تولید برق به دلیل هزینه کم آن در حال افزایش است. مزیت دیگر آن فراوانی منطقه ای نارگیل و همینطور از همه مهمتر آلودگی بسیار کمتر آن است.

تاکنون تحقیقات زیادی در زمینه تولید بیودیزل انجام شده است. فیلیپ و الیویرا [۸] به ارزیابی استریفیکاسیون روغن پسماند نارگیل با متانول بدون آب و همین طور با اتانول بدون آب و در حضور اسید سولفوریک به عنوان کاتالیست پرداختند. جیانگ و تان [۹] به تولید بیودیزل روغن نارگیل با متانول فوق بحرانی در حضور حلال پرداختند. در این تحقیق مشخص شد که دمای حداقل ۳۰ درجه بالاتر از دمای بحرانی متانول، برای بدست آوردن بهترین بیودیزل ضروری است. ناکپونگ و همکاران [۱۰] در یک فرایند دو مرحله ای روغن نارگیل بیودیزل تولید کردند. در مرحله اول، سطح اسیدهای چرب به وسیله استریفیکاسیون اسید تا ۲۰۶٪ کاهش یافت. در مرحله دوم تری گلیسیرید های تولید شده از مرحله اول به وسیله

گلیسرولها، ترنس استریفیکاسیون شدند. در این تحقیق تأثیر عواملی مانند نسبت متانول به روغن، میزان کاتالیست، دما و زمان واکنش بررسی شده است.

همچنین تاکنون تحقیقات زیادی توسط محققین در زمینه استفاده از سوخت بیودیزل در موتورهای احتراق داخلی انجام شده است. ایلکیلیک و همکاران [۱۱] به تولید و استفاده از سوخت بیودیزل گلرنگ پرداختند. آنها در ابتدا با روش استریفیکاسیون در درصدهای ۲۰۵ و ۵۰ ترکیب کردند. آنها بیان کردند عملکرد موتور در هنگام استفاده از بیودیزل به مقدار بسیار ناچیزی افت میکند. آنها بیان کردند آلاینده های ذرات معلق و مونواکسید کربن در هنگام استفاده از بیودیزل به طرز چشم گیری کاهش مییابد. یوتلو و کوکاک [۵] به بررسی عملکرد و آلاینده های موتور دیزل در هنگام استفاده از روغن پسماند خوراکی پرداختند. آنها بیان کردند، عملکرد موتور در هنگام استفاده از بیودیزل مشابه حالت نشان داد استفاده از بیودیزل سبب کاهش آلاینده های موتور استفاده از سوخت دیزل میباشد. همچنین نتایج تحقیقات آنها استفاده از بیودیزل سبب کاهش آلاینده های CO، OS، NC

۲- تولید سوخت بیودیزل نارگیل

یکی از رایج ترین روش های تولید بیودیزل از روغن های گیاهی استفاده از یک روش شیمیایی به نام ترنس استریفیکاسیون می باشد. این روش مشابه فرایندی است که طی میلیون ها سال در اعماق زمین انجام میشود. در این روش تحت شرایط خاص دما و فشار با استفاده از کاتالیزورها و واکنشگرهای شیمیایی تبدیل گیاهان به منابع سوخت فسیلی طی مدتی بسیار کوتاهی انجام میشود [۲۲]. فرآیند شیمیایی تهیه این سوخت ها شامل واکنش روغن و متانول و نیا اتانول در حضور یک کاتالیزور که منجر به تولید استر اسیدهای پرب موجود در روغن اولیه و گلیسیرین میشود، می باشد. در این تحقیق برای تولید بیودیزل نارگیل از روش ترنس استریفیکاسیون آن مورد اندازه گیری قرار گرفت. این خواص در جدول شماره ۱ قابل مشاهده است.

۳- شرایط آزمایش

موتوری مورد استفاده در این تحقیق، موتوری با نام صنعتی MT4.244 ساخت شرکت موتور سازان میباشد ... این موتور دارای مشخصات مندرج در جدول ۲ میباشد.



ِ آزمایش	بستر	واره	طرح	۱.	شكل
----------	------	------	-----	----	-----

	-			U	
واحد	استاندارد آزمایش	روغن	سوخت	نام آزمایش	رديف
		نارگیل	گازوئيل		
Mg KOH/gr	ASTM D664	۰,۴۹	*	مقدار اسید	١
min	ASTM D525	۴۸.	*	پایداری اکسید شدن	۲
-	ASTM D130	١	*	خوردگی مس در 100°cبرای ۳ ساعت	٣
Ppm	ASTM D4951	۵	*	مقدار فسفر	۴
°C	ASTM D2500	۶	-۴	نقطه ابری شدن	۵
°C	ASTM D97	-٩	74-	نقطه ریزش	۶
MJ/Kg	ASTM D240	۳۷,۷۸	-47,0	گرمای احتراق	٧
g/mL	ASTM D7042	۰,۸۷۲۱	۰,۸۲۵	چگالی در 20 [°] c	٨
Cst	ASTM D7042	۲,۸۰۳۸	7,40	$40^{\circ} m c$ گران روی در $^{\circ}$	٩
°C	ASTM D92	١١٨	۶١	نقطه شعلهورى	١٠
g/mol	Osmomat	7 I Y	*	جرم موکولی نسبی	11
Mass%	ASTM D7042	۰,۱۴	*	محتوای آب	١٢

جدول ۱. خواص ترموفیزیکی روغن نارگیل تهیه شده

جدول ۲. مشخصات فنی موتور مورد ازمایش						
۱۳۷ میلیمتر	كورس پيستون		۱۰۰ میلیمتر	قطر سيلندر		
۳/۹۹ لیتر	ظرفيت حجمي		۴	تعداد سيلندر		
۳۶۰N.m در	حداكثر گشتاور	در	٨٢Нр	حداكثر توان		
۱۳۰۰rpm			۲۰۰۰rpm			
پاشش مستقيم	سيستم سوخت		توربوشارژر	سيستم ورودى		
	رسانى			هوا		
آب و مجهز به	سيستم خنک		1: 1V/Δ	نسبت تراكم		
خنک کن روغن	کاری					
۱۲ ولت	سيستم برقي		۲۶۵Kg	وزن		
مجهز به سوپاپ	تهويه محفظه		Stage-2	استاندارد		
کنترل آلودگی	لنگ			آلایندگی		

در این تحقیق به منظور اندازه گیری گشتاور و توان موتور از دینامومتر ۱۹۰ کیلووات جریان ادی مدل -SCHENCK استفاده شد. آماده سازی بستر تست و کالیبراسیون بر اساس استاندارد ISO2534 انجام گردید [۱۳]. همچنین آلایندهها با دستگاه آلاینده سنج نوع AVL DiCOM اندازه گیری شدند. تجهیزات استفاده شده در آزمون موتور در شکل شماره ۱ دیده میشود. به منظور ارزیابی عملکرد و آلایندگی موتور، آزمونها با سوخت دیزل خالص و ترکیب بیودیزل و دیزل با درصد حجمی بیودیزل ۵، ۱۰، ۱۵، ۲۰، ۲۵ و ۳۰ انجام شد.

۴– نتایج تجربی

۴-۱- توان ترمزی ویژه

شکل شماره ۲ توان ترمزی ویژه موتور در هنگام استفاده از بیودیزل را نشان میدهد. از آن جایی که میزان سوخت پاشیده شده با بالا رفتن دور موتور افزایش مییابد، توان ترمزی موتور برای تمام درصدها بیودیزل با افزایش دور موتور افزایش مییابد. همان طور که از این نمودار مشخص است با افزایش درصد بیودیزل توان موتور به اندکی کاهش مییابد. دلیل اصلی این رفتار ویسکوزیته بالا و ظرفیت حرارتی پایین بیودیزل نسبت سوخت دیزل میاشد.

۴-۲- مصرف سوخت ویژه ترمزی

مصرف سوخت، میزان سوختی میباشد که در طول مدت زمان خاصی به داخل سیلندر وارد میشود. اما بدست آوردن این مقدار، نمیتواند معیاری برای بررسی میزان عملکرد موتور باشد، چرا که توان خروجی از موتور نیز مهم است. از این رو عددی تحت عنوان مصرف سوخت ویژه ترمزی (BSFC) تعریف میشود. مصرف

سوخت ویژه ترمزی، مقیاسی از بازدهی سوخت یک موتور می،باشد. در شکل شماره ۳ مصرف سوخت ترمزی ویژه در هنگام استفاده از بیودیزل و در دورهای مختلف موتور نشان داده شده است. همان طور که از این شکل مشخص است، با افزایش سرعت دورانی موتور، مصرف سوخت ویژه ترمزی کاهش مییابد و به حداقل مقدار خود میرسد، سپس در سرعتهای بیشتر این مقدار افزایش مییابد. در سرعت زیاد به دلیل کاهش نرخ افزایش توان که خود ناشی از بالا رفتن تلفات اصطکاکی بود، مصرف سوخت ویژه افزایش پیدا میکند. در سرعت کم، طول زمان هر چرخه طولانی تر می گردد، که این امر، تلفات حرارتی بیشتری را ممکن می سازد و مصرف سوخت را افزایش می دهد.



شکل ۲. تغییرات توان بر حسب دور موتور در درصد های مختلف بیودیزل

نکته دیگری که از این شکل میتوان فهمید، بیشتر بودن مصرف سوخت ویژه در هنگام استفاده از مخلوط بیودیزل میباشد. اولین دلیل برای توضیح این رفتار، پایین تر بودن ارزش حرارتی بیودیزل نسبت به سوخت دیزل میباشد، که سبب تولید توان پایین تری در موتور می گردد. برای جبران توان کمتر، موتور مجبور به تزریق سوخت بیشتر به داخل سیلندر میشود، که این امر مصرف سوخت را افزایش می دهد. دلیل دیگری که برای بالا رفتن مصرف سوخت در هنگام استفاده از بیودیزل میتوان بیان کرد، بالاتر بودن چگالی بیودیزل مربوطه، نسبت به گازوئیل میباشد. به علت اینکه انژ کتور میزان سوخت پاشش شده را با توجه به حجم سوخت تنظیم می کند،

در نتیجه سوخت بیشتری از لحاظ وزنی به داخل سیلندر پاشش میشود که منجر به بالا رفتن مصرف سوخت ویژه میشود.



شکل ۳. تغییرات مصرف سوخت ویژه بر حسب دور موتور در درصد های مختلف بیودیزل

۴-۳- آلاینده ذرات معلق

گازهای خروجی در موتور های CI، محتوی ذرات دوده کربن جامد هستند که در طی احتراق در نواحی دارای سوخت غنی، در داخل سیلندر تولید میشوند. این ذرات به صورت دود در گازهای خروجی دیده میشوند و آلودگی نامطلوب و بدبویی میباشند. حداکثر چگالی آلاینده های ذرات جامد معلق، هنگامی رخ میدهد که موتور در حالت WOT، تحت بار است. در این شرایط برای تأمین حداکثر توان، حداکثر مقدار سوخت پاشش میشود، که این امر به ایجاد مخلوط غنی و اقتصاد ضعیف در مصرف سوخت منجر میگردد.

در شکل ۴ میزان آلاینده ذرات معلق در هنگام استفاده از بیودیزل در سرعتهای مختلف موتور دیده می شود. همان طور که از این شکل دیده می شود، در بارهای زیاد و مخصوصاً در دور های کم، به علت تزریق زیاد سوخت به داخل سیلندر و عدم اختلاط مناسب ناشی از دور کم موتور، ناحیه هایی با سوخت غنی که قابلیت احتراق کامل را ندارند، تشکیل می شود که دلیل عمده ایجاد آلاینده PM

میزان آلایندگی PM در هنگامی که از بیودیزل استفاده میشود، به طورت قابل ملاحظه ای کمتر از حالتی است که از دیزل خالص استفاده میشود. هر چه میزان بیودیزل موجود در ترکیب بیشتر باشد، میزان PM کمتر میشود. این کاهش را میتوان به

دلیل وجود اکسیژن کافی در بیودیزل و در نتیجه آن احتراق کامل مخلوط سوخت در داخل سیلندر بیان کرد. همچنین کاهش ترکیبات سولفوری موجود در بیودیزل در کاهش میزان این آلاینده نقش موثری دارد.



شکل ۴. تغییرات آلاینده ذرات معلق بر حسب دور موتور در درصد های مختلف بیودیزل

۴-۴- آلاینده اکسید نیتروژن

گازهای خروجی موتور میتوانند تا ۲۰۰۰pm از اکسید های نیتروژن داشته باشند. بیشتر این مقدار، شامل اکسید نیتروژن (NO)، به همراه مقدار کمی دی اکسید نیتروژن (۲NO) و مقادیر جزئی دیگری از سایر ترکیبات نیتروژن و اکسیژن میباشند. تمامی ترکیبات اکسید های نیتروژن، با هم به صورت NOx گروه بندی میشود. این آلاینده، بسیار نامطلوب است و مقررات محدود کننده مقدار مجاز آن در حال سختتر شدن میباشد. NOx آزاد شده در فشار محیط واکنش میدهد تا ازن تشکیل دهد که خود یکی از منابع و علت اصلی مه دود فتوشیمیایی است.

شکل شماره ۵ تغییرات آلاینده اکسید نیتروژن نسبت به دور موتور را در هنگام استفاده از بیودیزل را نشان میدهد. همان طور که مشخص است، استفاده از بیودیزل سبب افزایش میزان آلاینده اکسید نیتروژن میشود. آلاینده اکسید نیتروژن به عوامل زیادی همچون بازده حجمی، اکسیژن موجود در سوخت، دمای ماکسیمم شعله، تأخیر در احتراق و خصوصیات پاشش بستگی دارد. همان طور که از شکل ۵ مشخص است، آلاینده اکسید نیتروژن با افزایش دور موتور کاهش مییابد. دلیل این پدیده را میتوان در کوتاه تر شدن دوره زمانی که گازهای سوخته شده در دمای ماکسیمم خود هستند، توضیح داد. همان طور که از شکل مشخص است، با افزایش درصد

بیودیزل میزان آلاینده NOx افزایش می ابد. این پدیده به دلیل بالاتر بودن اکسیژن موجود در سوخت بیودیزل و در نتیجه وجود اکسیژن بیشتر برای واکنش با نیتروژن رخ می دهد.

۴-۵- منواکسید کربن

مونوکسید کربن نوع دیگری از آلایندهها میباشد که از احتراق غیر کامل گاز، روغن، نفت و چوب آزاد میشود و برخلاف بسیاری از گازها، بدون بو، بی رنگ و بی مزه میباشد. این گاز هیچ گونه اثر خارش با سوختگی بر پوست ندارد. اگر میزان مونوکسید کربن موجود در هوا افزایش یابد، گلبولهای قرمز میتوانند اکسیژن را با مونوکسید کربن تعویض کنند. این امر میتواند باعث تقویت سمی بودن مونوکسید کربن در خون شود و بیماریهای زنجیره ای و در آخر مرگ را نتیجه دهد.



شکل ۵. تغییرات آلاینده اکسید نیتروژن بر حسب دور موتور در درصد های مختلف بیودیزل

در شکل ۶ تغییرات این آلاینده با تغیرات سرعت موتور در هنگام استفاده از بیودیزل نشان داده شده است. بیودیزل حاوی ۱۰ تا ۱۲ درصد اکسیژن در ساختمان مولکولی خود میباشد که این موضوع باعث کیفیت بهتر سوخت و کامل شدن احتراق میشود و احتمال وجود سوخت نسوخته در داخل سیلندر به دلیل اکسیژن دار بودن بیودیزل کمتر میگردد. در این شرایط بیودیزل به عنوان یک سوخت اکسیژن دار، با ایجاد احتراق کامل، باعث کاهش چشمگیر CO در دور کم شود. بالا بودن عدد ستان بیودیزل در

كاهش CO موثر است. عدد ستان بالا، باعث پیشرفت بهتر احتراق در مناطق غنیتر میگردد.



شکل ۶. تغییرات مونواکسید کربن بر حسب دور موتور در درصد های مختلف بیودیزل

از شکل ۶ مشاهده می شود که در بار کامل و سرعت کم موتور مقدار آلاینده CO زیاد است و این به دلیل تزریق سوخت زیاد در داخل سیلندر و وجود هوای ناکافی ناشی از دور کم موتور باشد. با افزایش سرعت موتور به دلیل وجود هوا و اکسیژن کافی در داخل سیلندر و همین طور افزایش شدت توربولانس و ایجاد مخلوط بهتری از سوخت و هوا میزان CO کاهش می یابد.



شکل ۷. تغییرات دی اکسید کربن بر حسب دور موتور در درصد های مختلف بیودیزل

a biodiesel with antioxidants", Bioresource Technology, 101, 2010, pp. 78–82

- [4] H. Aydin and H. Bayindir, "Performance and emission analysis of cottonseed oil methyl ester in a diesel engine", Renewable Energy, 35, 2010, pp. 588–592
- [5] Z. Utlu and M. S. Kocak, "The effect of biodiesel fuel obtained from waste frying oil on injection diesel engine performance and exhaust emissions", Renewable Energy 33, 2008, pp. 1936–1941
- [6] C. Lin and R. Li, "Engine performance and emission characteristics of marine fish-oil biodiesel produced from the discarded parts of marine fish", Fuel Processing Technology, 90, 2009, pp. 883–888
- [7] C. Öner and S. Altun, "Biodiesel production from inedible animal tallow and an experimental investigation of its use as alternative fuel in a direct injection diesel engine", Applied Energy, 86, 2009, pp. 2114– 2120
- [8] J. F. G. Oliveira, "Biodiesel production from waste coconut oil by esterification with ethanol: The effect of water removal by adsorption", journal of renewable energy, 35, 2010, pp. 2581–2584
- [9] J. Jiang and C. Tan," Biodiesel production from coconut oil in supercritical methanol in the presence of cosolvent", Journal of the Taiwan Institute of Chemical Engineers, 43, 2012, pp. 102–107 2012
- [10] P. Nakpong, S. Wootthikanokkhan," High free fatty acid coconut oil as a potential feedstock for biodiesel production in Thailand", journal of Renewable Energy, 35, 2010, pp. 1682–1687
- [11] Cumali Ilkılıç, Selman Aydın, Rasim Behcet, Hüseyin Aydin, Biodiesel from safflower oil and its application in a diesel engine, Fuel Processing Technology 92,2011, pp. 356–362
- [12] Rhead MM, Hardy SA,"The sources of polycyclic aromatic compounds in diesel engine emissions", Fuel, 82, 2003, pp. 385–393

۴-۶- دی اکسید کربن

دی اکسید کربن یکی از گازهای گلخانه ای بوده که سبب افزایش دمای زمین می گردد. این گاز در هنگام انجام فعالیتهای بشر، سوختن سوختهای فسیلی، تنفس درختان و دیگر موارد موجود، آزاد می شود. نتایج مربوط به آلاینده دی اکسید کربن در شکل ۷ آورده شده است. همان طوری که از این شکل مشخص است با استفاده از بیودیزل میزان این آلاینده کاهش می یابد. این کاهش در میزان دی اکسید کربن را می توان به دلیل احتراق کامل تر در هنگام استفاده از بیودیزل ناشی از نسبت کربن به هیدروژن کمتر در بیودیزل نسبت.

۵– نتیجه گیری

در این مطالعه سوخت بیودیزل از روغن نارگیل با روش ترنس استريفيكاسيون توليد شد. سپس خواص ترموفيزيكى اين سوخت مورد استخراج قرار گرفت. در این تحقیق مشخص شد استفاده از سوخت بیودیزل تا ۳۰٪ نیازمند تغییرات در موتور نمی باشد. از نتایج تجربی مشخص شد، استفاده از سوخت بیودیزل به دلیل ظرفیت حرارتی پایین تر نسبت به سوخت دیزل، سبب کاهش اندک توان موتور گردید. مقدار مصرف سوخت ویژه تمام درصدهای بیودیزل، بیشتر از سوخت دیزل بدست آمد. ظرفیت حرارتی پایین تر و چگالی بالاتر بيوديزل عامل اصلى اين يديده معرفي شدند. استفاده از بيوديزل سبب كاهش آلاينده ذرات معلق شد. اين كاهش را مي توان به دلیل وجود اکسیژن کافی در بیودیزل و در نتیجه آن احتراق کامل مخلوط سوخت در داخل سیلندر بیان کرد. بر طبق نتایج بدست آمده، آلاینده مونواکسید کربن در هنگام استفاده از بیودیزل کاهش چشم گیری داشته است. این کاهش را میتوان در میزان بیشتر اکسیژن موجود در سوخت بیودیزل نسبت به دیزل توضیح داد. در این تحقیق میزان آلاینده اکسید نیتروژن هنگام استفاده از بيوديزل افزايش يافته كه به دليل وجود اكسيژن بيشتر موجود در سوخت بیودیزل میباشد. همچنین میزان آلاینده دی اکسید کربن در هنگام استفاده از بیودیزل کاهش می یابد.

منابع

- [1] R. Diesel, Clean Alternative Fuels Biodiesel, U.S. Environmental Protection Agency, 2007.
- [2] E. G. Varuvel, N. Mrad, M. Tazerout and F. Aloui, "Experimental analysis of biofuel as an alternative fuel for diesel engines", Applied Energy, 94, 2012, pp.224-231
- [3] K. Ryu , "The characteristics of performance and exhaust emissions of a diesel engine using