

ON – włóż swoją paliwową czujność



Krzysztof Płocki
Zdjęcia: firmowe, autor

Wielu osobom wydaje się, że jeżeli paliwo jest czyste i klarowne, to jest ono dobre, a gdy ma w sobie widoczne zanieczyszczenia, to jest gorszej jakości. Niestety czasami i w tym pierwszym przypadku można trafić na produkt drugiego sortu.

W dobie dużego popytu na olej napędowy i „walki” o jego cenę na naszym rynku w obrocie znajdują się paliwa o bardzo różnej jakości (kaloryczności, gęstości itp.). Ponadto oferowany jest olej napędowy z biododatkami, jak i bez nich.

Kłopotliwy wypełniacz bio

Przede wszystkim przy każdej dostawie powinniśmy zwrócić uwagę na badania otrzymanej partii paliwa. Ponadto wiadomo, że przy ocenie wzrokowej olej napędowy powinien być klarowny i bez widocznych gołym okiem zanieczyszczeń.

Warto również wiedzieć, że jeżeli ciągnik ma nowoczesny silnik, to lepiej, aby spalany przez niego olej napędowy nie zawierał biododatków. Natomiast jeżeli już są, to trzeba bacznie obserwować, czy nie dochodzi do ich „rozrostu”, co jest przyczyną rozwoju bakterii. Jeżeli tak się zdarzy, to niezbędne jest zgłoszenie tego faktu dostawcy oraz lepsza filtracja paliwa, zanim trafi ono do zbiornika ciągnika.



Wiadomo, że przy ocenie wzrokowej olej napędowy powinien być klarowny i bez widocznych gołym okiem zanieczyszczeń. Inaczej czekają nas problemy. . .

Dlatego w pierwszej kolejności należy sprawdzić poziom biododatków. Następnie warto zwrócić uwagę na zawartość wody. Nasza norma dopuszcza jej aż 200 mg na 1 kg paliwa,

jednak wysokiej jakości paliwa zawierają jedynie ok. 20-30 mg/kg. – Kolejnym ważnym parametrem jest zawartość siarki. O ile paliwo nie jest całkowicie bezsiarkowe, co jest bardzo korzystne dla nowoczesnych silników, o tyle należy się starać, by było jej jak najmniej. Połączenie siarki z dużą zawartością wody powoduje tworzenie kwasu siarkowego i wzrost korozji w układzie wtryskowym – przestrzega Robert Halicki, reprezentujący 44tuning.pl. Firma ta wykonując od kilku lat diagnostykę obciążeniową i optymalizację mocy w maszynach rolniczych, ma duże doświadczenie i wiedzę w tym zakresie.

Do kolejnych parametrów, na które należy zwrócić uwagę, należą liczba cetanowa i indeks cetanowy. Najlepiej jeśli są w wyższym zakresie, przykładowo 52-55. Znaczenie mają także lepkość paliwa i temperatura jego zapłonu. O ciałach obcych już wspominaliśmy – im ich mniej, tym lepiej.

Zła jakość paliwa to . . .

. . .przede wszystkim wzrost jego zużycia oraz spadek mocy przy większych tem-



– *O ile paliwo nie jest całkowicie beziarkowe, co jest bardzo korzystne dla nowoczesnych silników, o tyle należy się starać, by było jej w nim jak najmniej – podpowiada Robert Halicki, reprezentujący firmę 44tuning.pl.*

peraturach i obciążeniach. Za to zaskakujące jest to, że może występować także wzrost mocy spowodowany „rzadkim” paliwem, kiedy wtryskiwacze dostarczą go więcej do komór spalania. Ponadto wystąpią problemy z uruchamianiem silnika, wzrost jego temperatury czy widocz-



Jakiej jakości paliwo musiało przepływać przez ten filtr, że wygląda jak wyciągnięty z błotnej kałuży. . .

ny wzrost zadymienia z układu wydechowego. Te wszystkie objawy mogą być konsekwencjami nieodpowiedniego spalania mieszanki, na które mają wpływ m.in. jakość oleju napędowego oraz postępujące usterki w osprzęcie silnika.

– *W takim przypadku bardzo pomocna jest precyzyjna diagnostyka obciążeniowa, na przykład z użyciem hamowni i pomiarami szczegółowymi pracy osprzętu silni-*

ka, w tym analizy spalin AFR (nadmiaru tlenu), jak i wykonanie badania paliwa – podkreśla Robert Halicki.

Serwisowanie jako zapobieganie

Przed kłopotami z silnikiem może uchronić cykliczne i precyzyjne jego serwisowanie oraz sprawdzanie pracy osprzętu czy wspomniana kontrola kupowanego paliwa. Pomocne będzie również kontrolowanie zanieczyszczenia układu paliwowego ciągnika i jego regularne czyszczenie.

– *W zakresie czyszczenia i smarowania całego układu paliwowego i wtryskowego z pomocą przychodzą specjalne środki czyszczące. Nasza firma po przetestowaniu wielu spośród dostępnych na rynku od lat stosuje preparat firmy Motul. Producent ten ma bardzo duże doświadczenie w przygotowywaniu środków smarnych, czyszczących i płynów eksploatacyjnych. Dlatego polecamy środek Diesel System Clean. Jego cykliczne stosowanie, co ok. 200-250 mth, wydłuża nawet kilkukrotnie żywotność i sprawność układu wtryskowego. Wykonanie czyszczenia w maszynach mających już zanieczyszczony zbiornik paliwa osadami, np.: biododatki, zabrudzone filtry paliwa, wymaga najpierw wyczyszczenia zbiornika, wymiany filtrów, a następnie przystąpienia do czyszczenia wspomnianym preparatem. Sama procedura jest już prosta, gdyż środek Diesel System Clean dodajemy do paliwa, a on miesza-*

jąc się z nim, spala się, czyszcząc oprócz pompy i wtryskiwaczy także komorę spalania. Zachęcam także, aby z powodu wielu paliw złej jakości częściej wymieniać ich filtry. Nasza firma zaleca takie wymiany co ok. 150-250 mth w zależności od rodzaju silnika – podpowiada Robert Halicki.

Wiosenne kłopoty paliwowe

Zastanawiające jest to, że rolnicy mają najwięcej kłopotów z paliwami w okresie wiosny. Dlaczego? Odpowiedź ukryta jest w długim zimowym przestoju ciągników, po którym są uruchamiane i rozpoczynają prace polowe. Wtedy uwidoczni się zła jakość paliwa w ich zbiorniku, które często podczas długiego postoju zimowego zmieniło swoje właściwości, m.in. poprzez zwiększenie zawartości wody. Może to doprowadzić do obniżenia sprawności układu wtryskowego czy wręcz poważnego uszkodzenia pompy oraz wtryskiwaczy. Warto więc po zimie opróżnić zbiornik paliwa, wymienić jego filtry na nowe i nalać nowego, niedawno zakupionego.

– *Nie zalecam kupowania na zapas paliwa, które w zasadzie przez kilka miesięcy nie będzie zużyte. Z doświadczenia wiem, że paliwa magazynowane ponad dwa miesiące w domowych warunkach mogą stwarzać znaczne problemy dla pracy silnika i układu wtryskowego. Koszty napraw tych układów są kolosalne i sięgają kilkuset złotych, a nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Dlatego warto dbać o układ paliwowy, czyścić go i nie bić się o każdy*



Tak wygląda zawór układu Common Rail na skutek stosowania paliwa z wysoką zawartością biokomponentów. Pokryty jest mazią przypominającą żel.

grosz na cenie litra paliwa, tylko zainwestować w dobrą jego jakość. Odpłaci się to nam mniejszym spalaniem i znacznie mniejszymi kosztami eksploatacji – odradza pogoń za pozornymi oszczędnościami Robert Halicki. ■