

Filtry paliwa w zimie



O ISTNIENIU FILTRÓW PALIWA PRZYPOMINAMY SOBIE ALBO WTEDY, KIEDY SAMOCHÓD NIE CHCE JEŹDZIĆ, ALBO WŁAŚNIE W OKRESIE ZIMOWYM, KIEDY POJAWIA SIĘ MRÓZ, A SILNIK PRACUJE NIERÓWNO LUB MA PROBLEMY Z ROZRUCHEM

Problemy z pracą silnika spowodowane niedrożnością układu paliwowego mogą wynikać z wielu przyczyn. Jeśli skupimy się na obszarze samego filtra paliwa, da się wskazać trzy najpopularniejsze. Pierwsza to korki parafinowe lub lodowe. Druga – niedrożność filtra wynikająca z przepięnienia zanieczyszczeniami. Trzecia – nieszczelność filtra. W każdym z tych przypadków wymiana filtra paliwa i jego prawidłowy montaż mogą pomóc.

Woda w paliwie i korki parafinowe

Jest bardzo mało prawdopodobne, żeby ktoś w Polsce zatankował paliwo „rozieńczone” wodą. Po pierwsze – oba te składniki nie mieszają się ze sobą – woda opada na dno zbiornika stacji, poniżej poziomu zasysania. Po drugie – jak pokazują coroczne badania jakości paliw – w Polsce raczej nie „chrzci” się paliwa. Większość wykrytych nieprawidłowości dotyczy np. zaniżenia liczby

oktanowej lub innych odchyłek jakościowych, a nie stricte „wody w paliwie”. Ogólnie rzecz biorąc, nawet przypadki sprzedaży letniego oleju napędowego zimą zdarzają się incydentalnie. Woda zamarzająca w układach paliwowych, to najczęściej para wodna, która gromadzi się na ściankach zbiornika lub w filtrze paliwa, jeśli samochód długo stoi (np. miesiąc). Im mniejszy poziom paliwa, tym więcej miejsca na skropliny pary wodnej. Istnieją dwa skuteczne sposoby zapobiegania temu zjawisku. Pierwszy to tankowanie pod korek i unikanie jeżdżenia lub pozostawiania samochodu na rezerwie. Sposób drugi, który należy stosować razem z pierwszym, to regularne opróżnianie odstoju skroplin w filtrze paliwa – o ile filtr jest w niego wyposażony.

Korki parafinowe to wyłącznie problem oleju napędowego. W zwykłym oleju napędowym tankowanym w okresie letnim w temperaturze ok. 0°C wytrąca się parafina. Z tego powodu na stacjach paliw w Polsce dostępne są jeszcze dwa inne rodzaje oleju napędowego: przejściowy (krzepnie w temperaturze -10°C) oraz zimowy (krzepnie w temperaturze -20°C). Według nieoficjalnych danych na większości markowych stacji już w październiku dostępne było paliwo zimowe. Parafina wytrącająca się z oleju napędowego ma postać żelu – czasem jest on gęstszy, czasem rzadszy, jednak prawie zawsze zatyka przewody paliwowe i blokuje filtry.

Czy filtr chroni przed zamarzaniem paliwa?

Filtr nie ma właściwości oddziaływających na paliwo. Jego rolą jest wychwytywanie zanieczyszczeń oraz separacja wody. Te zalety zimą stają się jednocześnie wadami. Zanieczyszczenia zgromadzone w filtrze mogą mieć inną temperaturę krzepnięcia czy zamarzania niż paliwo i z tego powodu blokować filtr. Wybrane filtry paliwa mają wbudowany odstojnik z zaworem upustowym, który co pewien czas, np. co miesiąc, należy odkręcać i upuszczać zgromadzoną zawartość, właśnie po to, aby nie zamarzała.

Niektóre filtry (zależą to od konstrukcji silnika) są wyposażone w elektryczne podgrzewacze, które zimą chronią całą zawartość filtra przed niskimi temperaturami. Pozostałe filtry (bez podgrzewacza i bez odstoju) należy po prostu jak najczęściej wymieniać. Nie wszyscy wiedzą, że podczas pracy paliwo krąży w obiegu – ze zbiornika trafia do układu wtryskowego, a jego nadmiar powraca do zbiornika. Podczas tego procesu paliwo się podgrzewa, a zatem podgrzewa także filtr i zawartość zbiornika. Jeśli zatem uda

FOT. PZL SĘDZISZÓW

FOT. PZL SĘDZISZÓW



się uruchomić silnik, jest duża szansa, że paliwo już nie zamarznie. Oczywiście – przy ekstremalnych mrozach wszystko może się zdarzyć, ale w naszej strefie klimatycznej raczej nie mamy z tym problemów.

Nieszczelności

Nieszczelności filtra paliwa nie zawsze wiążą się z wyciekaniem paliwa. Czasem do filtra dostaje się po prostu powietrze. Najczęstszą przyczyną takiego stanu rzeczy są obluźnione połączenia filtra z przewodami paliwowymi lub przelewowymi. Warto zwracać szczególną uwagę na stosowane w wybranych modelach samochodów przewody samozaciskowe (popularne np. w Fordach). Wymiana filtra wymaga użycia odpowiednich narzędzi lub przynajmniej zrozumienia zasady działania „zatrzaskowych” końcówek.

Sprawdzanie filtra po jego demontażu

Niektórzy mechanicy zalecają taką „operację” w przypadku aut z większym przebiegiem. Otwarcie filtra i analiza zanieczyszczeń, które zgromadziły się na warstwie filtrującej, może z wyprzedzeniem ujawnić problemy z układem paliwowym – np. łuszczenie się pompy paliwa. Opitki metalu są zawsze niepokojącym sygnałem.

Gdy układ paliwowy zamarzł

W Internecie można znaleźć wiele sposobów, ale nie wszystkie są bezpieczne tak dla użytkownika, jak i dla samochodu. Najlepszym rozwiązaniem jest wprowadzenie pojazdu do ogrzewanego pomieszczenia, np. garażu. Po kilku godzinach wszystko powinno wrócić do normy. Jeśli jest to możliwe, niezwłocznie po takim incydencie warto wymienić filtr.

Dolewanie do zamarzniętego układu paliwowego depresatora niestety nie pomaga, ponieważ nie rozpuszcza on skryształizowanej parafiny. Depresator należy zatem dolewać profilaktycznie podczas tankowania lub po „odmrożeniu” auta. **Uwaga!** Niektórzy producenci silników zabraniają dolewania depresatorów do paliwa. Jeśli dojdzie do uszkodzenia układu paliwowego w okresie gwarancji, a importer stwierdzi obecność depresatora w paliwie, może odmówić refundowania kosztów naprawy.

Paradoksalnie – im lepsze filtry, tym ważniejsze jest, aby wymienić je przed nadejściem mrozów. Wszystko dlatego, że dobre przechwytyują maksymalnie dużą ilość zanieczyszczeń, które mogą zamarzać szybciej niż samo paliwo.

Opracowanie na podstawie materiałów firmy PZL Sędziszów

Autonaprawa w Internecie

wszystkie numery czasopisma w formacie pdf dostępne są bezpłatnie pod adresem:
<https://www.e-autonaprawa.pl/archiwum/archiwum.html>