

# Serwisowanie ciągnika walką o jego sprawność



Tekst i zdjęcia: Krzysztof Płocki

**Dylematy związane z serwisowaniem ciągników najnowszej generacji ma wielu rolników. Temat ten zainteresował również rolników należących do Wspólnoty Producentów Rolnych Ziemi Wrzesińskiej.**

Zaprosili oni **Roberta Halickiego** z firmy 44tuning Performance Center, aby odpowiedział na ich pytania i podzielił się swoją bogatą wiedzą z zakresu nowoczesnych silników spalinowych montowa-



Robert Halicki z firmy 44tuning Performance Center.

nych w traktorach. W spotkaniu uczestniczyło kilkudziesięciu rolników, z których wielu użykuje nowoczesne ciągniki rolnicze.

## Po pierwsze – paliwo

**Ryszard Szaroleta** z Targowej Górki zapytał o wpływ biokomponentów zawartych w oleju napędowym na pracę układów wtryskowych nowoczesnych silników Diesla. Robert Halicki nie ma w tym względzie żadnych złudzeń – jego zdaniem najlepszy jest 100% ON bez jakiegokolwiek dodatku bio. Takiego paliwa na rynku jest jednak jak na lekarstwo, a niedługo nie będzie w ogóle dostępne. Zawartość biokomponentów w ON według ustawy może wynosić do 7% i w Polsce najczęściej paliwo do silników Diesla tyle tego dodatku zawiera.

Kolejne pytanie dotyczyło przechowywania oleju napędowego. Specjali-

sta z firmy 44tuning Performance Center podpowiada, aby kupować tylko zbiorniki z atestem. Uważa, że ich umieszczenie pod powierzchnią gruntu jest lepszym rozwiązaniem niż postawienie na ziemi. Dlaczego? Ponieważ paliwo w zbiorniku podziemnym jest mniej narażone na wahania temperatury. Bardzo ważne jest zwrócenie uwagi na sezonowość produkcji paliw. – Nie warto używać oleju napędowego zimowego wiosną i latem w wysokich temperaturach, bo będzie miał niższą smarność. Spalanie takiego paliwa we wrażliwych na ten parametr silnikach doprowadzi do szybszego zużycia m.in. wtryskiwaczy. Bardzo podatne są układy wtryskowe Denso oraz Bosch podające paliwo pod wyższym ciśnieniem z fabrycznie występującą pulsacją, czyli głośnie i nierównomierną pracą układu wtryskowego. Najbardziej cierpią układy wtryskowe występujące w silnikach Perkins z Common Rail. Dlatego olej napędowy zimowy nie powinien być stosowany wiosną i latem, bo wtedy jego właściwości smarne są gorsze. Wyjściem z tej sytuacji jest dodanie do takiego paliwa sprawdzonego środka smarnego. Osobiście polecam taki produkt marki Motul. Najprościej jednak kupić olej napędowy letni i używać go do prac polowych. Można go z powodzeniem przechowywać przez kilka miesięcy, z zastrzeżeniem, że im mniej w nim biokomponentów, tym dłużej. Największy, mówiąc dosadnie, pomór układów wtryskowych w ciągnikach następuje wiosną, gdy są odpalane po długim zimowym postoju na paliwie pozostawionym w ich zbiornikach. W takim przypadku lepiej spuścić stare paliwo, wlać świeże i wymienić jego filtr na nowy. Sama procedura tej czynności jest ważna. Filtr paliwa w nowoczesnych silnikach wymieniamy na rozgrzanym silniku. Po tej czynności należy układ szybko odpowietrzyć i za pomocą pompki wstępnej wytworzyć nadciśnienie. Wtedy silnik odpalamy i na kilka minut

wprowadzamy na obroty wynoszące 1200-1300 na minutę. Dzięki temu wysokociśnieniowy układ paliwowy nowoczesnego silnika szybko osiąga właściwy pułap pracy i mniej się zużywa. Powietrze w tym układzie jest niewskazany gość, bo jego elementy smaruje paliwo. Dobrą praktyką przed pierwszym uruchomieniem silnika po zimie jest również dodanie do świeżego paliwa preparatu czyszczącego układ paliwowy. Jednak aby to zrobić, musimy



Ryszard Szaroleta z Targowej Górki.

być pewni, że nie mamy zbyt dużo zanieczyszczeń, np. w zbiorniku paliwa – podpowiada Robert Halicki, który aktualnie poleca kupować paliwo produkowane przez markę Lotos.

## Po drugie – okresy przeglądów

**Marek Śmidowicz** z miejscowości Sokolniki zapytał o sugerowane przez producentów okresy wymiany oleju w nowoczesnych silnikach ciągników sięgające nawet 800 godzin. Przy okazji przyrównał obciążenie silnika traktora podczas pracy polowej do jednostki napędowej samochodu rajdowego.