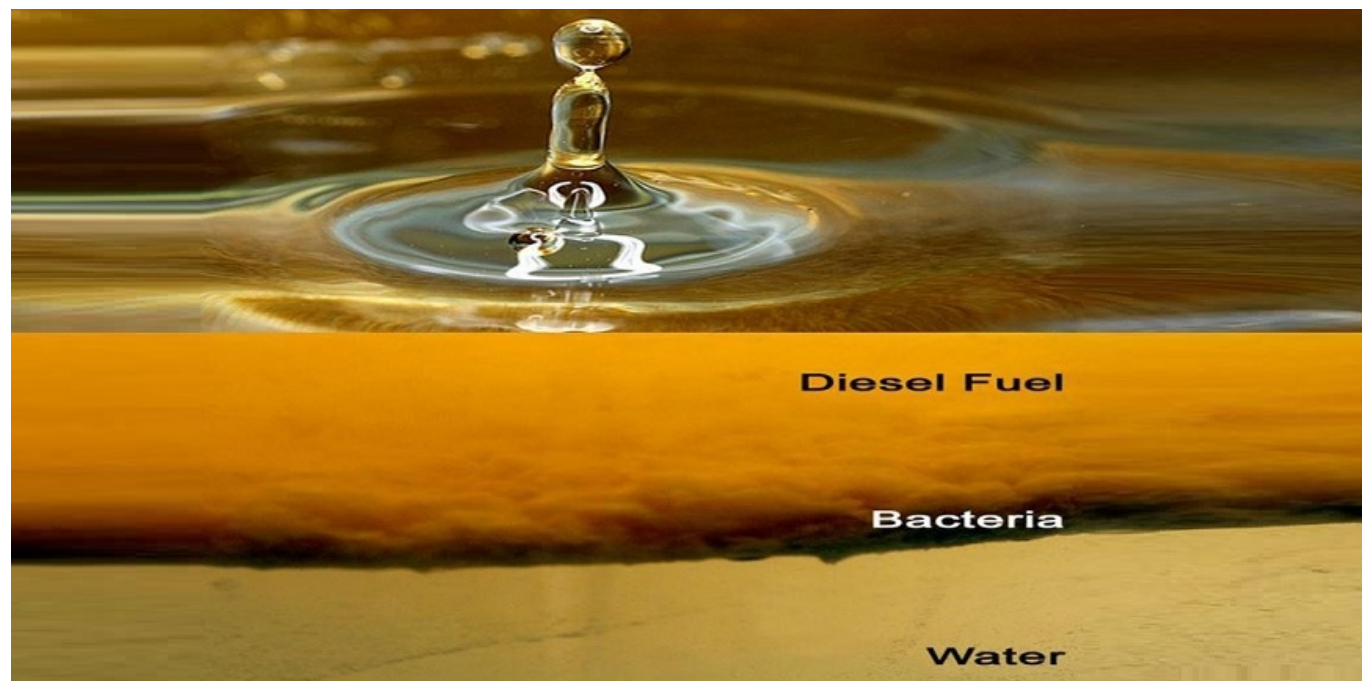


Zanieczyszczenie mikrobiologiczne w paliwie. część 2

data aktualizacji: 2017.08.03



Dziś kontynuujemy temat rozwoju i wzrostu bakterii w paliwie diesla. Wczoraj pisaliśmy, że wszędzie tam gdzie woda wchodzi w kontakt z paliwem (jak np. podczas składowania czy transportu) może dojść do mikrobiologicznego zanieczyszczenia. Zachęcamy do lektury - [TUTAJ](#).

Inne czynniki, które wpływają na zanieczyszczenie mikrobiologiczne

Mimo iż mikrobiologiczne odpady i zanieczyszczenia są obecne w różnych paliwach, to jednak bio paliwa takie jak EN 14214 (biodiesel) są bardziej narażone ze względu na przyspieszony proces starzenia się.

Długość i warunki składowania są również bardzo istotne. Jeśli jest wymuszona cyrkulacja w zbiornikach paliwa (rezerwy strategiczne) to zanieczyszczenie mikrobiologiczne będzie rosło znacznie szybciej. Również zbiorniki które są niewłaściwie eksploatowane lub upłynęła ich data ważności są narażone na większy wzrost.

Paliwa alternatywne

Biodiesel produkowany zgodnie z normą EN 14214 jest używany do mieszania z paliwem diesla EN 590 lub używany nawet bez domieszek. Obecnie stosuje się domieszkę 5% biodiesla do paliwa EN 590, ale UE zgodziła się na zwiększenie tej domieszki w nadchodzącej przyszłości ze względu na powody ochrony środowiska

Biodiesel może być używany również w czystej formie, ale tylko tam gdzie wytwórca przystosował silniki do paliwa EN 14214.

Zmieniające się ilości dodawanego biodiesla, co tyczy się głównie mniejszych wytwórców, powoduje

że należy być całkowicie pewnym że jest to EN 14214, w innym przypadku jakość paliwa nie jest gwarantowana. To może prowadzić do poważnych problemów układu zasilania ze zniszczeniem silnika włącznie. Biodiesel jest higroskopijny co oznacza że łatwiej może dojść do rozwoju mikrobiologicznych organizmów.

Biodiesel jest znacznie bardziej wrażliwy na zanikanie tlenu. Jest mniej stabilny niż EN 590 i jest naturalnie biodegradowalny. Biodiesel zawiera składniki które stymulują zachowania korozyjne, lub twardnieją podczas przechowywania, przewożenia czy samego spalania w komorze spalania. To twardnienie jest znane jako polimeryzacja i ma również negatywny wpływ na olej silnikowy ze względu na części biodiesla które przedostają się do skrzyni korbowej poprzez przedmuchy.

Minimalne wymagania względem paliwa EN 14214 zalecają zawartość jodu w celu polepszenia stabilności tlenowej oraz gliceryny aby zapobiec zatykaniu filtrów i przewodów.

Jeżeli dodamy XENUM Diesel Multi Conditioner do mieszanki paliw EN 590 i EN 14214, lub do każdego z nich z osobna otrzymamy poniższą charakterystykę:

- Zwiększenie stabilności tlenowej co poprawia warunki przechowywania
- Zwiększenie właściwości smarnych paliwa EN 590
- Lepsza filtrowalność poprzez obniżenie temperatury blokady filtra o około 15 stopni
- Blokada filtra przez zanieczyszczenia mikrobiologiczne od temp -50C jest zatrzymana dzięki czyszczeniu zbiornika, przewodów i całego układu paliwowego
- Wilgoć w paliwie jest absorbowana i rozpraszana w filtrze paliwa. W taki sposób pożywka dla mikroorganizmów jest wydalana.
- Zostanie zniwelowana duża ilość przedmuchów do skrzyni korbowej a co za tym idzie zanieczyszczenia oleju dzięki oczyszczaniu denka tłoka i rowków pierścieni.
- Lepsze przygotowanie mieszanki do rozpylenia ze względu na czysty układ paliwowy
- Dzięki uzyskaniu lepszego wzorca rozpylania paliwa oraz zmniejszenie oporów zamykania i otwierania iglicy wtrysku, układy elektroniczne przygotowują mieszankę z minimalną korekcją.
- Emisja sadzy będzie znacznie zmniejszona dzięki bardziej kompletnemu spalaniu.

Zalecenie stosowania:

Wymień filtr paliwa i napełnij go Xenum X-Flush. Dodaj odpowiednią dawkę Xenum Diesel Multi Conditioner do zbiornika z dobrej jakości paliwem.

Aby wyeliminować wilgoć z układu paliwowego i zapobiec skażeniu mikrobiologicznemu należy

dodać do zbiornika podczas każdego przeglądu pojazdu Xenum Complex Diesel System Cleaner lub Xenum Ultimax Diesel Conditioner.

Źródło: