

Prevenција od kravala

Tragovi na motoru ostaju čak i kad je gorivo čisto. U njemu je voda, sumpor, alge, prljavština... Stoga je potrebno preventivno djelovati kako ne bi došlo do skupog problema sa sustavom ubrizgavanja



Radost „dobre kupnje“ jeftinog rabljenog dizelaša često nestane nakon svega nekoliko mjeseci kasnije. Kad injektori odu k'vragu, nikome nije do smijeha. Zamislite samo da ste kupili neki stariji model VW koncerna (Seat, Škodu, Audi...) vrijedan oko 70 tisuća kuna, pa vam serviser pred ljetu kaže: „Injektori nisu dobri. Potrebna je zamjena!“ Novi koštaju oko 5000 kuna, a reparirani oko 2000, ali ni u jednom slučaju trošak nije malen. Nije čudno ni kad isti kvar zadesi vlasnike „novih“ vozila dvije-tri godine nakon kupnje. Tad je problem čak i veći jer produljeno jamstvo povlači održavanje u ovlaštenom servisu s originalnom opremom. Takav kvar na novijem autu može stajati i više od 20 tisuća kuna, pa vrijedi razmisliti i o prevenciji.

Najčešći je uzrok kvara injektora (ili dizna) loša kvaliteta goriva i nečistoće - voda, alge, a na koncu i „špena“ zbog loše pumpe za gorivo. Problem može biti i u količini sumpora u gorivu jer nije dobro čak i ako ga je premalo - tad podmazivanje injektora nije dobro. U svakom slučaju, izvor problema za injektore jest gorivo - nafta ili benzin. Injektor se može zaštopati, oštetiti sapnica ili pak stvoriti problem u elektron-

sko-hidrauličnom dijelu. No, tu nije kraj. Loš rad injektora dovodi do više potrošnje, veće emisije ispušnih plinova te može biti uzrokom vrlo teških funkcionalnih oštećenja, posebice na novim motorima! Naime, posljedica prljavih injektora je loše ubrizgavanje, loše izgaranje goriva, a potom i prljanje EGR-ventila te FAP/DPF-filtra čestica. Na koncu, stvorit će se naslage na ležištima i vratovima ventila te čelu klipa! Navedene naslage dovest će do lošeg rada motora. Kao jedna od većih havarija zbog tzv. „pišanja“ injektora može se dogoditi probijanje klipa kao posljedica detonantnog izgaranja (fotografije u prilogu)!

Međutim, kako biste izbjegnuli golem trošak, smisljena je samo prevencija, dok su injektori još u dobrom stanju, a to se može učiniti vožnjom na kvalitetno gorivo (što ne možete znati), odnosno - korištenjem određenih aditiva. Ponuda je uistinu velika, opcije s interneta, ali nisu svi jednako učinkoviti i smisljeni. Proizvodi tvrtke Datacol su tu posebno zanimljivi jer ugledom i referencama zapravo jamče uspjeh te dobre rezultate, što se može i provjeriti.

Injektori ipak nisu obavijeni tolikim velom tajni. Naime, mogu se i pregledati na speci-

jalnim strojevima koje imaju samo ovlaštene i najbolji servisi. Operativni talkovi ubrizgavanja narasli su sa 150 bara na 2000, pa i 2500. Od pojave visokotlačnih sustava pumpa-brizgaljka na TDI-jima ili common-raila na HDi-motorima (sad je i TDI common-rail) više nije dovoljno promatrati mlaznice i protočnost, barem ne banalno. Pregled jednog injektora s motora s common-rail sustavom ubrizgavanja stoji do 150 kuna, a u slučaju injektora s TDI-motora pregled je i nešto skuplji. Tada je po komadu potrebno izdvojiti čak 240 kuna, pa je očigledno bolje uložiti u datacol-čistač i preventivno dovod goriva držati čistim - od spremnika do vrha injektora. Na koncu, svojedobno smo proveli testiranje datacol-čistača i možemo potvrditi učinkovitost.

Tekst: Marko Tomac
Foto: fotogec.com



→ Čistač datacol

U „krvni sustav“ automobila ulazi se - jednostavno - kroz spremnik goriva, pa se tim putem unosi i tekućina datacol, odnosno čistač dizel i benzin sustava. Datacol čisti sustave za ubrizgavanje goriva i spremnike, sprječava rast algi, odstranjuje vodu što sprječava koroziju u sustavu, čisti od naslaga i podmazuje pumpu, injektore, ventile te cjelokupnu komoru za izgaranje. Uz to, sprječava zastarijevanje goriva i odstranjuje korozivnu kiselost te optimizira performanse motora uz smanjenje potrošnje.

Vrijedi li tekućina datacol?

Zadovoljstvo brojnih korisnika najbolje dokazuje koliko je čistač tekućina učinkovit. Tvrtka aktivno surađuje s više od 250 servisa u Hrvatskoj, a sjedište tvrtke je u Italiji s predstavništvima u Austriji, Španjolskoj i Francuskoj. Na koncu, tu je i potvrda, odnosno certifikat nezavisnih laboratorija te certifikat Fiat grupe.

Kako se koristi datacol-čistač?

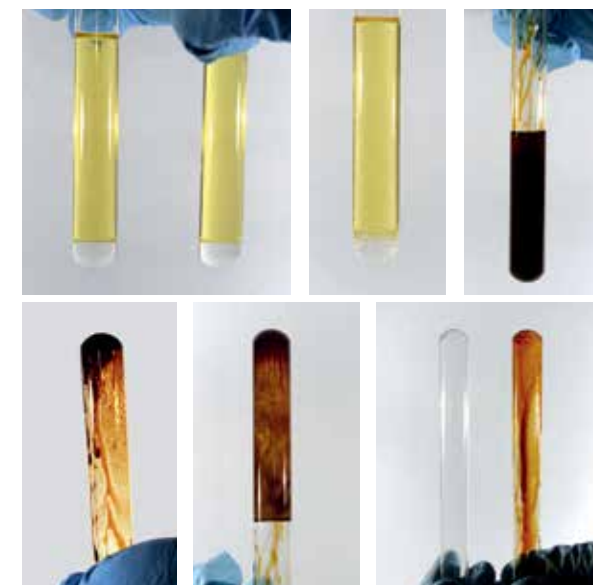
Bočica od 300 ml ulije se u spremnik koji sadrži minimalno od 20 do maksimalno 80 litara, odnosno na puni spremnik. Čistač treba primijeniti prema potrebi, a preporuka je na servisnim intervalima nakon svakih prijeđenih 10 do 20.000 km ili 200 do 300 sati rada, odnosno jednom godišnje.

Što će se dogoditi nakon primjene?

Sustav ubrizgavanja i spremnik su tad zaštićeni. Potrošnja se optimizira, vraćaju se performanse, a smanjuje se i emisija štetnih plinova. Također, sprječava predizgaranje goriva, smanjuje dimnost, eliminira pojavu lupkanja u glavi motora, olakšava pokretanje motora te umanjuje vibracije. Jednostavno, nakon datacola sustav dovoda goriva i ubrizgavanja više ne trpe.

Koliko košta datacol-čistač i kako do njega?

Sve informacije i popis svih distributera možete pronaći na stranici www.datacol.hr, a preporučena maloprodajna cijena za pakiranja 300 ml (Z350250 i Z350251) je od 190 do 199 kuna.



Slike s testa auto motor i sporta koji je dokazao kako datacol zaista čisti i spašava dovod pa i ubrizgavanje

→ Dijagnostika

- 1 Nemiran rad motora
- 2 Neharmoničan zvuk
- 3 Neočekivani gubitak snage
- 4 Lampica „check engine“ upaljena
- 5 Prekomjeran dim iz ispuha



Posljedica detonatnog izgaranja uslijed kvara injektora

→ Alen Višković, voditelj prodaje tvrtke Datacol



AMS: Što vi kažete na ovu situaciju s kvalitetom goriva? Što nam ona zapravo govori?

Višković: Ova situacija nam potvrđuje da upitna kvaliteta goriva u Hrvatskoj nije samo mit. Vidimo da problemi stvarno postoje na što se upućivalo već više puta. Treba, međutim, reći da je ova recentna inspekcija od strane države površno sprovedena jer nije obuhvatila analizu čimbenika koji stvarno mogu prouzročiti štetu na motorima, kao što su količina vode, sumpora, bakterijska kontaminacija, oksidacijska stabilnost, moć podmazivanja, viskozitet i drugi. Naime, obuhvatili su samo CFPP i cetanski broj. Datacol pak utječe na sve te čimbenike i optimalizira ih.

AMS: Primjena čistača je potpuno jednostavna, a kad vozač može očekivati poboljšanja? Za koliko sredstvo počinje djelovati?

Višković: Sredstvo u spremniku počinje djelovati odmah nakon ulijevanja. Datacol u sebi ima aktivne supstance zbog kojih je aktivan i kad vozilo miruje. Pokretanjem motora i trošenjem goriva dolazimo do potpunog efekta. Naglasio bih da će se velike promjene osjetiti samo ako je riječ o problematičnom motoru. Kako bi naši inženjeri rekli, djelovati treba preventivno jer kad je razlika vidljiva, moguće je da su korozivne naslage već dovele do oštećenja!

AMS: Što ako s modernim autom planiramo na put istočne zemlje s upitnom kvalitetom goriva? Treba li i kad staviti datacol?

Višković: Ukoliko sumnjamo u kvalitetu goriva, datacol-čistač je preporučen. Pod pretpostavkom da je gorivo optimalne kvalitete dovoljan je tretman na servisnom intervalu. Međutim, nije tu bitna samo kvaliteta goriva, već da se u posljednja dva desetljeća dogodila jedna velika evolucija, usudio bih se reći revolucija sustava napajanja goriva i motora općenito. Odgovorno tvrdim da zbog njihove sofisticiranosti danas tretman datacolom treba biti dio osnovne „higijene“ motora pri servisu.

AMS: Datacol-čistač svojom prodajom podržavaju gotovo svi referentni servisi, ali i neki specijalizirani servisi. Postoje li određene skupine motora gdje datacol-čistač ima više ili manje smisla?

Višković: Određene skupine ovisno o eksploataciji trpe više, a to su oni koji se koriste sezonski, primjerice jahte koje cijelu zimu stoje u marinama, vozila za održavanje cesta te ostali koji iz bilo kojeg razloga imaju dulje periode neaktivnosti, tu je mnogo veća opasnost od kontaminacije i raznih oksidacija, odnosno šteta. Također, vozila koja voze na plin pa im benzinski sustav ne radi i propada pa trebaju više brige i zaštite.

AMS: Testovi koje je naša redakcija svojedobno provela s datacol-čistačem pokazali su mirniji rad motora, otapanje vode i sprječavanje nastanka sumporne kiseline. Što biste nam još preporučili osim aditiva za gorivo?

Višković: Preporučio bih također ostali asortiman naše profesionalne radioničke kemije u kojoj je mnoštvo serviseru prepoznalo rješenje problema s kojima se svakodnevno susreću. Kao primjerice kit za čišćenje Fap/Dpf filtra čestica, zatim čistač uljnog sustava koji je vrlo bitan za održavanje turbomotora, optimizatori koji pomažu prilikom eko-testa, čistač rashladnog sustava, čistači klima-uređaja i drugi.