

Feil dieselkvalitet kan koste deg dyrt

VESTFOLD: Feil dieselkvalitet, dårlige dieseltanker og moderne common rail-motorer er en håpløs kombinasjon. Landbruksmekaniker Jørgen Hundsal i Bergan Maskinsalg har hatt hendene fulle i sprengkulda i vinter.

HANS DEGERDAL

Mekanikeren i Sem i Vestfold har mange, kalde timer med traktorer som står på grunn av tette filtre, gjengrodde dyser og defekte pumper.

– Traktoreierne må bli mye flinkere til kontrollere at de får rett dieselkvalitet, sukker han.

Han forteller at det i hans region har vært tilfeller der brukerne ikke har fått det produktet som de har forventet. Det har ført til at oljeselskapene har kjørt ut med pumpebiler og samlet inn diesel fra kundenes oljetanker i høst. Andre har hatt traktoren stående med sommerdiesel og har først startet når snøen melder seg eller når de skal ut for å hente juletre. Da går det galt, fortsetter Hundsal. Han har 30 år i bransjen, men forsikrer at drømmejobben ikke er å jobbe utendørs for å skifte filtre og handtere diesel som holder 25 kuldegrader eller mer.

Fintfølende motorer

Hundsal er slett ikke overbevist om at anleggsdieselen holder like god kvalitet som vanlig autodiesel. Det bør den uansett gjøre når vi vet at dagens traktormotorer stiller mye større krav til renhet enn sine forgjengere.

Filtrene er også blitt mye finere og derfor tetter de

fortere. Dessuten blir konsekvensene mye større for traktoreieren dersom noe går galt. I noen tilfeller må vi bytte injektorer også. De koster ofte 6000 kroner stykket og blir det pumpehavari i tillegg, kan prislappen fort havne på 70 000-90 000 kroner på en sekssylindret traktor.

Tanken har skylda

Den største synderen er likevel gardstankene. Sjøl er Hundsal sikker på at dårlig lagringsrutiner og dårlige gardstanker kan forklare de aller fleste problemene.

– Fyll vinterdiesel på tanken og unngå all blanding av vinter- og sommerdiesel. Kanskje er det en tanke å gjøre som finnene. De kjører på vinterdiesel året rundt, sier Jørgen og kommer med en oppfordring til alle som har såkalte palletanker i plast. Dropp denne løsningen. Den koster mer enn den smaker, sier han.

Dieselen tåler ikke vanlig norsk vinterkulde. Inne i filteret skimtes «sommerdiesel» som har vokset seg (foto: Thor Hillestad).



- Sommerdiesel i perioden 1. april til 15. september
- G24: En diesel av mellomkvalitet som brukes fra 15. september til 1. november og fra 1. mars til 1. april.
- G32: Vinterdiesel som brukes fra 1. november til 1. mars.
- Bestiller du diesel tett opp mot noen av disse datoene, bør du sjekke grundig hva du blir tilbudt. Det kan være noen dagers avvik på dato.
- Vinterdiesel kan uten problemer brukes i sommerhalvåret.
- I de aller kaldeste delene av landet er det mulig å kjøpe såkalt polardiesel (tåler 42 kuldegrader).
- Tåkepunkt: Temperaturen som fører til at diesel begynner å felle ut vokskrystaller.
- Blokkeringspunkt: Temperaturen som fører til at vokskrystallene blir så store at de kan tette dieselfiltrene og motoren stopper.
- Vinterdiesel (G32) har et tåkepunkt på minus 22 grader og blokkeringspunkt på minus 32.
- Parafin: Inneholder mer svovel enn motorprodukter og miljømyndigheter tillater og kan ikke tilsettes for å forbedre dieselens vinterregenskaper.
- Biodiesel: Tåler ikke lang lagring, men så vidt vi kjenner til, blir ikke dette blandet inn i farget diesel.
- Dieseltanker bør generelt ikke utsettes for sollys fordi dette lett kan medføre kondens.
- Diesel som lagres på palletanker, gir ofte kondens- og lagringsproblemer.

Slik fikser du kulda

- Møt høsten med vinterklar traktor
- Nye dieselfiltre
- Ren gardstank
- Vinterdiesel på tanken
- Hold tanken så full som mulig
- Bruk motorvarmer

Ha kulda i tankene



Anders Kleve Svela i Statoil maner mener du bør være spesielt oppmerksom på kvalitet dersom du fyller opp gardstanken rundt 1. november. (Foto: Even Rise)

Dieselens kuldeegenskaper varierer med årstidene, og det blir fort både dyrt og problematisk dersom du starter traktoren i sprengkulde med sommerdiesel på tanken.

Anders Kleve Svela i Statoil forklarer oss forskjellen.

– Sommerdiesel blir levert i perioden 1. april til 15. september og fungerer ned til minus 11 grader mens vinterdieselen klarer temperaturer på minst 32 kuldegrader. Fra 1. mars til 1. april og fra 15. september til 1. november leveres en mellomkvalitet som tåler temperatur ned til -24 grader, sier Kleve Svela.

Det betyr at du bør være spesielt oppmerksom om du skal kjøpe diesel rundt 1. november Transport og mellomlagring kan føre til at

tidspunktet for overgang til vinterdiesel blir noen dager forskjøvet. Derfor er det viktig å forhøre seg med leverandør for å være sikker på at du fyller rett kvalitet.

Dieselen fryser

Dieselens kuldeegenskaper blir ofte angitt med tåkepunkt og blokkeringspunkt. Tåkepunktet er den temperaturen du har når dieselen begynner å felle ut vokskrystaller. Det fører til at drivstoffet blir grått eller matt, men uten at det oppstår ytterligere komplikasjoner.

Når dieselen når blokkeringspunktet, er vokskrystallene så store at de tetter dieselfilteret. Da blir det bråstopp.

– Tåkepunkt er med andre ord første varsel om at du nærmer deg minimumsgrensa (blokkeringspunktet).

Dieselen som du kjøper i mars eller slutten av oktober, har et tåkepunkt på minus 15, men klarer temperaturer på minst 24 kalde grader. For vinterdiesel er tåkepunktet minus 22 og blokkeringspunktet minus 32, fortsetter Kleve Svela.

Han understreker at dette er minstekravene og at dieselen som Statoil leverer, *normalt* skal tåle ytterligere et par stive kuldegrader

– Det er også viktig å merke seg at det er temperaturen i dieselen og ikke lufttemperaturen vi snakker om. Selv om det er minus 35 ute, er neppe temperaturen like lav i dieseltanken, påpeker han.

Vinter hele året?

Teknisk sett er det helt uproblematisk å kjøre med vinterdiesel hele året, men det er kostbart. Vinterdiesel

når du fyller diesel

blir fremstilt ved å blande inn spesielle tilsetningsstoffer. Blant annet blir det tilført flytforbedrer. Det fordyrer diesel, og disse kostnadene er det til slutt forbrukerne som må betale.

Tidligere var det vanlig å blande parafin i diesel for å bedre vinteregenskapene, men det er ikke lenger tillatt fordi parafin har for høyt svovelinhold. Innblanding av parafin kan dessuten skade moderne motorer og katalysatorer.

Dieselkvaliteten er viktig, men skal du komme gjennom vinteren uten problemer, er en godt vedlikeholdt traktor alfa og omega. Dessuten



Jørn Hundsøl viser oss forskjellen på sommerdiesel og vinterdiesel i 15 kuldegrader. Det er vel unødvendig å fortelle at det er vinterdiesel i flasken med colaetikett. (foto: Trond Hillestad).

kan det være god grunn til å bruke litt ekstra tid til

tankvedlikehold (se egen sak).

Med filter og doble vegger

Vera Tank leverer nå vann- og partikkelfilter som standard på alle stasjonære dieseltanker, og de gjør det uten pristillegg. De har også konstruert en serie plasttanker med doble vegger. Slike dobbeltvegger reduserer samtidig faren for avrenning.

– Målet vårt er å redusere kondensproblemene. Moderne dieselmotorer krever mye renere drivstoff. Dette setter store krav til mellomlagring av diesel. Vannet som blandes med diesel kommer ofte som følge av dårlige tankløsninger, kondens på tanker og manglende tankvedlikehold, forklarer firmaet.

Teknisk sjef Asbjørn Fauskanger i Felleskjøpet Rogaland er også svært opptatt av dette temaet.

– Vann i dieselsystemet på nyere motorer gjør meget stor skade. Spesielt går dette ut over dysene. Når en dyse koster i overkant av 7000 kroner, sier



det seg selv at det er lurt å investere i en gardstank som har filter med vannutskiller.

Gardbruker Svein Bjerke på Ås har to traktorer, en skurtresker og en gravemaskin. Han driver tradisjonelt gardsdrift om sommeren og snørydding med mer om vinteren. Bjerke har vært plaget med vannholding diesel og har prøvd vannfilterløsningen til Vera Tank.

– Endelig har noen tatt problemet med vannholdig diesel på alvor. Det er en lettelse å ha en løsning



▲ Vann- og partikkelfilter på gardstanken kan spare deg for store problemer.

◀ Gardbruker Svein Bjerke i Ås har testet det nye vannfiltret til Vera Tank og kan konstatere at det fungerer som det skal.

som tar alt vannet, og filterløsningen fungerer slik jeg hadde forventet, konkluderer Bjerke.

I likhet med Vera Tank opplever Arvid Gimre stor etterspørsel etter toveggede tanker, og da først og fremst fra anleggsentreprenører. Gimre mener generelt at anleggsbransjen er mer opptatt av å forebygge dieselproblemer enn landbruket, og at landbruket har noe å lære. I landbruket er det først og fremst større entreprenører som kjøper nye tanker, opplyser Gimre.



agrodata

AGRO Økonomi

- Regnskapsprogram for små og mellomstore bedrifter.
- Komplett system med årsoppgjør, selvangivelse og elektronisk levering til ALTINN
- Enkelt, kostnadseffektivt og fleksibelt.
- Derfor har 314 regnskapskontor og over 4000 enkeltbedrifter valgt oss som leverandør.
- INTEGRASJON MOT GRUNNBOKA! FINN EIER AV EN GITT EIENDOM ELLER EIENDOMMENE TIL EN GITT PERSON!

PRIS:
Full versjon: kr. 4.000,- inkl. 1 års vedlikehold

Årlig vedlikehold: kr. 1.000,- (+ mva)

- vi reduserer dine kostnader!



AGROdata Vest Hamna 20 6100 Volda Tlf: 70 05 96 60 Fax: 70 07 85 67 e-post: vest@agro.no	AGROdata Øst Kopstadveien 3 3180 Nykirke Tlf: 33 07 19 80 Fax: 33 07 80 03 e-post: ost@agro.no
--	--

www.AGRO.no



Tenk på tanken

Har du kort vei til nærmeste bensinstasjon med anleggsdiesel, bør du bruke denne muligheten. Må du benytte egen tank, bør du sette av litt tid til vedlikehold hver høst.

Gardstanken skal plasseres slik at det er minst mulig fare for at den utsettes for skade. Lagringstank plassert over bakken, bør stå litt på skrå slik at kondensvann kan samle seg på det laveste punktet ved tappepluggen. Hold tanken full og utsett ikke tanken for direkte sollys.

Bruker du gardstanken hele året, har du to muligheter. Du kan sørge for at det alltid er vinterdiesel på tanken eller du kan tømme tanken tidlig på høsten. Rengjør grundig før tanken fylles på nytt. Fyll aldri diesel rett etter at lagertanken er

fylt opp. Venter du en stund, vil eventuelle forekomster av kondensvann synke til bunns, og da kan du tappe ut dette.

Godt renhold

Renhold hindrer samtidig oppblomstring av dieseldyr. Dette er mikroorganismer som lever i vann og spiser hydrokarboner som diesel. Mikrobene trives best i temperaturer mellom 10 og 25 varmegrader og må ha tilgang på vann og næringsalter.

Dieseldyrene reduserer evnen til å skille vann og diesel. Slammet tetter dessuten dieselfilteret, gir avsetning på dyser samt korrosjon i tank og ledninger.

Er du i tvil, kan du ta en prøve fra bunnen av gardsstanken. Se om oljen er tåkete, lukter uvanlig eller inneholder vann eller slam. Slike problemer forebygger du

ved å holde systemet rent, skifte filter og fjerne eventuelt vann i tanken.

Tapp først eventuelt kondensvann og slam. Rengjør deretter tank og ledninger.

Bruk høytrykkspyler med varmt vann eller damp. Det vil drepe de fleste mikrobene. Rengjør eller skift alle filtre, fjern eventuell rust og sørg for god opptørking før nytt påfyll med diesel.

Forskrifter

Nedgravde ståltanker skal kontrolleres etter 15 års bruk og deretter hvert 5. år. (10 år hvis tanken har katodisk beskyttelse). Det samme gjelder såkalte GUP-tanker (glassfibertanker). Disse skal trykktestes etter to års nedgraving. All kontroll skal utføres av godkjente kontrollører. Er resultatet tilfredsstillende, vil neste kontroll skje etter 30 år og deretter i de tidsrom som kontroll-

myndighetene bestemmer. I utgangspunktet skulle dette regelverket begrenses til tettbygde og miljøfølsomme områder og gjelde oljetanker på 3200 liter eller mer, men mange kommuner har skjerpet retningslinjene. Skal du sette deg inn i bestemmelsene, bør du derfor ta kontakt med din kommune eller ditt lokale brannvesen. Her vil du også få vite hva du skal gjøre dersom tanken ikke lenger er i bruk.

Tank over bakkenivå

Også her varierer retningslinjene fra distrikt til distrikt: Hovedregelen er at du kan lagre 3000 liter olje eller 1650 liter parafin utendørs over bakken. Noen kommuner tillater mer. Uansett er det klare retningslinjer for plassering og sikkerhet. Kommune eller brannvesen gir deg nødvendig informasjon om dette.

Debatt om dieselkvalitet

Bøndene må skjerpe vedlikeholdet, oljeselskapene slumser med dieselkvalitetene og dieseltankene er altfor dårlige. Det hagler med påstander på gardsdrift.no, men ligger sannheten ett sted midt i mellom?

Det uvanlig kalde novemberet i Sør-Norge har synliggjort betydningen av å ha god dieselkvalitet på traktortanken. I et normalår vil sommer- og høstdiesel være brukt opp før kulda setter inn for fullt. Slik har det ikke vært i år. Mange har bokstavelig talt kjørt på full gass rett inn i vinterkulda med sommerdiesel på tanken. På toppen av det hele viser det seg at oljeselskapene ikke alltid holder like god styr på hvilken dieselkvalitet de leverer utover høsten.

Stadig mer avanserte og fintfølede dieselmotorer gjør ikke saken bedre. Resultatet er et iskaldt møte med tette dieselfiltre og full overhaling av dieselpumper, noe som kan koste titusener av kroner og stivfrosne fingre.

Leverer feil kvalitet

En av debattantene på gardsdrift.no har fått tanken fylt med sommerdiesel 17. september til tross for at oljeselskapet lovte G24-diesel. Forklaringen er, ifølge signaturen OS, at Esso-raffineriet i Tønsberg ved en feiltakelse sendte ut sommerdiesel. Han tror dette er noe som berører ganske mange mottakere i Vestfold og muligens også andre fylker.

For OS har dette allerede medført skifte av to diesel-filtre og ekstra arbeid med å hente kanner med vinterdiesel fra stasjon.

Han får støtte av Inge som forteller at heller ikke Statoil

kunne garantere levering av vinterdiesel før 1. november.

– Jeg ga klar beskjed om mitt behov, men måtte hente diesel i kanner inntil vinterdieselen var på plass, forteller han og oppfordrer sine kolleger til å sjekke grundig med oljeselskapet hva de har planer om å levere.

Vinterdiesel hele året

Mange av deltakerne på debattforumet vårt lurte på om en moderne dieselmotor tar skade av å kjøre på vinterdiesel hele året.

Signaturen Oddbjørn tror ikke vinterdiesel i sommerhalvåret er noe problem.

– En trailer bruker kanskje 20 000 liter vinterdiesel i året uten å ta skade av det. Oddbjørn maner til forsiktighet dersom du blander forskjellige dieselkvaliteter på traktoren.

– Vinterdiesel og sommerdiesel blander seg hvis det ikke er altfor mange kuldegrader. Er det så kaldt at sommerdieselen er blitt grå, vil vinterdieselen bare flyte opp på sommerdieselen i tanken, og da får du motorstopp. Det eneste riktige er å tappe traktoren tom for sommerdiesel, eller kjøre den så tom som mulig før du fyller vinterdiesel, konstaterer han.

Sjekk dieselkvaliteten

I glassbeholderen

som er montert i dieselsystemet i mange traktorer, kan du sjekke om dieselen tåler gjeldende temperatur. Du kan også tappe litt diesel i ei blank flaske og sette denne ute ved traktoren eller dieselpumpa. Viser dieselen antydning til gråfarge, er risikoen for tette filtre og motorstopp ganske stor. Dette er et tegn på at dieselen begynner å danne vokskrystaller og da hjelper det lite om du bruker kondensfjerner. Kondensfjerner skal absorbere vann og tine eventuelle isprop- per, men den løser ikke opp vokskrystallene.

Tenk på tanken

En annen leser vil vite hvorfor det er så mye problemer med traktorene når dieselbilene går problemfritt. Kanskje det er gardstankene og dårlige lagringsrutiner som er den største synderen, spør han og får svar på tiltale.

– En bil brukes jevnt og trutt og fyller diesel på bensinstasjoner, hvor det kommer inn vinterdiesel før sprengkulda setter inn. Dermed får du skylt bort all sommerdieselen og får vinterdiesel på tanken i rett tid. Traktorene fylles gjerne på gards-

tanker der dieselkvaliteten er sånn passe.

Tenk forebyggende

Innvendingen er at en del brøytetraktorer fyller fra kortpumper hele vinteren og ikke er i nærheten av en gardstank på flere måneder. Likevel blir det stopp. Det kan tyde på at grøndieselen har dårligere kvalitet enn autodiesel.

Signaturen Ole Johan er ikke det minste i tvil om hvor problemet ligger.

– Hos meg var det -32 grader i dag tidlig. Skiftet diesel- filter i høst, drenerte tanken og fylte polardiesel. Har ikke problemer verken nå eller da det var -42 grader.

Problemene oppstår fordi traktoreierne ikke tar de nødvendige forholdsregler før kulda setter inn. Hold alltid tanken full, bruk vinterdiesel, sørg for at traktoren er godt vedlikeholdt og bruk motorvarmer. Da får du en problemfri vinter, forsikrer han. ■■

