

Je na čase nakřečkovat

Nedávno zde bylo na diskusním fóru vzneseno pár otázek ohledně možnosti uchovávání tekutých paliv s ohledem na jejich postupnou degradaci v čase.

Dovoluji si zájemcům předložit stručný a lehce komentovaný „výcuc“ ze stati sepsané panem Václavem Loulou, **takto ředitelem jakosti společnosti Benzina**. Text samotný byl zveřejněn v knize Václava Cílka, vydané pod názvem Tři svíce za budoucnost (2012).

S přihlédnutím, že:

- autor výchozího textu pracuje pouze pro jednu z mnoha firem, které vyrábějí kapalné pohonné hmoty,
- průběžně se mění nároky na vlastnosti paliv, definované příslušnými normami,
- vývoj v technologiích, resp. v kreativě vymýšlení dalších a dalších předpisů EU je opravdu dosti rychlý,

nemusejí být všechna tvrzení v textu, zcela odpovídající aktuálnímu stavu, neb tento byl editován v r. 2012.

Motorové nafty

Nafty jsou definovány několika podstatnými vlastnostmi, z nichž běžného uživatele nejvíce zajímá tzv. filtrovatelnost. Pokud směs uhlovodíků, obecně nazývaná naftou, neproteče přes filtr, resp. ucpe filtrační vložku, dostává se zájemce o využívání naftového motoru do poněkud překerní situace.

Zacpání palivového filtru má v klasickém případě na svědomí přítomnost parafinových složek, resp. procentuální obsah petroleje, který je schopen parafíny rozpouštět, resp. ředit.

Nemá zde smysl vypisovat všechny třídy nafty, která se dostává ke spotřebiteli sítí čerpacích stanic, stejně jako nemá cenu zde vypisovat závazná data, od kdy mají čerpačky povinnost nabízet naftu s nižší teplotou filtrovatelnosti. Při nouzovém zastavení vozidla na dálnici nám taková vědomost, ani povinné označení kvality nafty v zimním období na pumpách příliš nepomůže.

Podstatnou pro spotřebitele zůstává skutečnost, že tzv. zimní nafta by měla zůstat filtrovatelnou do -20°C , což není zas tak moc. Dalších 6 stupňů navíc si pak zákazník zaplatí ve formě zvýšené ceny, která má údajně zajistit přítomnost tzv. aditivních složek (chacha – asi opět starý dobrý „petrák“).

Při extrémních mrazech by pak (čistě teoreticky) měla být nasazena nafta s filtrovatelností do -32°C , které se říká arktická nafta.

Tolik teoretická průprava pana ředitele jakosti.

Potenciálním zákazníkům, kteří po přečtení tohoto textu zůstávají v klidu, si jen dovolím skromně připomenout, že něco jiného je mráz v laboratorní nádobě a něco jiného je nápor studeného vzduchu, kterýžto za jízdy pilně ovívá filtrační vložku v pravém předním podběhu, či v jiném naprosto geniálním místě vašeho plechového – pardon – plastového miláčka. Z vlastní zkušenosti mohu ubezpečit všechny jízdychtivé motoristy, že nafta třídy F (filtrovatelná do -20°C) naprosto spolehlivě ucpává nevhodně umístěné filtry všeho druhu již při -15°C .

Produkt, který vám je vnucován na čerpačkách pod názvem „nafta“ skrývá ovšem ještě jedno tajemství, a to jsou tzv. povinně přimísené bioložky, které mají za úkol kromě razantního zdražení zakupovaného produktu ještě solidně zvednout spotřebu a co nejdříve znehodnotit váš poměrně drahý agregát (agregát je taková zvláštní věc pod kapotou, která se po nastartování občas „sama“ točí a není to vidět, jen trochu slyšet).

Tyto pseudosložky jsou bez ohledu na tlachání soudruhů politiků míseny v neustále se zvyšující koncentraci, takže svému osudu neunikne naprosto nikdo. Prdící krávy, zničená pole, ani vy – KLIENTI.

Malou útěchou, vám může být, že se ještě stále dá sehnat nafta méně „říznutá“ občas dokonce i skoro čistá. Pochopitelně za tučný příplateček, protože soudruzí prodejci vám vnucují prachobyčejnou naftu, (která je pochopitelně výrobně dosti levnější), jako PRÉMIOVÉ palivo (napadá vás nějaké NEsprosté slovo? Mne tedy moc ne)...

Naprostý amatér se může pořizování žádaného moku řídit těmito pravidly.

Neříznutá motorová nafta NENÍ žlutá, nebo červená, dokonce ani hnědá či šedá – čistá nafta má MODROZELENOU barvu. Postačí tedy odlít do skleněné láhve a pohlédnout skrz žádaný mok na nebe, pochopitelně nejlépe zatažené bílými oblaky.

Při tankování si rovněž povšimněte, jak silně zakupovaný mok pění. Já vím, že do nádrže dnes moc není vidět. Tedy spíš vůbec. Ale něco málo se dá odhadnout podle toho, kdy vypne pistole při tankování do klasického vojenského kanystru.

Další zkouška kvality nafty se dá provést následujícím způsobem. Již naplněnou skleněnou láhev pečlivě zazátkujete a umístíte ji někde do prostoru. Naprosto ideální je místo „za oknem“, tedy punkt, kde je jak závětrí a vysoká intenzita slunečních paprsků v letních měsících, tak i dostatečný chlad a průvan v období zimním. Naprosto ideálním stavem je pak možno nazvat situaci, kdy máte na jednom parapetu umístěno několik vzorků z různých dodávek. Tzv. „nafta s řepou“ se během tří měsíců prozradí vytvořením dobře viditelných „mrmlů“, takto jakýchsi sraženin, které v mnohém připomínají produkty vycházející z vašeho nosu v období pokročilé léčby nachlazení nosních dutin.

Zahřátí, případně jakési míchání či pokusy o filtraci řepných soplů – nic z toho nepomáhá, zejména ne pak v době, kdy potřebujete odjet z místa A do místa B, případně uvést do provozu plně fungující elektrocentrálu, a nikoli dumat, jak si v přístěnku pro zahradní sekačku zbudovat menší ropnou rafinérii snadno a rychle.

Kuwa, jak to, že to nepomáhá, když to předtím jelo? Kromě odborného vysvětlení degradace MEŘO v čase, které by bylo na několik stránek, postačí laikům čtyři písmena: V a O a D a A. Ano, i řepné sople se mají rády se vzdušnou vlhkostí, která se spolehlivě (a zadarmo) naváže a jen velmi draze odváže.

Osvědčený způsob využití takto pajcnuté nafty z praxe. Jelikož se mi moc nechtělo vylívat tak drahou tekutinu do příkopu, do palivové soustavy jsem před originální filtry předřadil tzv. hrubý čistič, neboli skleničku z vozidla Tatra, určeného pro extrémnější provoz. Tato sklenička měla objem asi půl litru a spolu s vloženým originálním sítkem dokázala pochytat naprostou většinu těchto srágor za předpokladu, že jste ji poctivě pravidelně kontrolovali a čistili. Osvědčily se i filtrační nádoby z motorů zn. Liaz či Zetor s poznámkou, že je nelze kontrolovat opticky, nádoby, v nichž jsou filtrační vložky, nejsou ze skla, nýbrž z hliníku.

Důvody tohoto řešení

- rychlost nápravy při průšvihů a
- desetinová, až dvacetinová cena papírových vložek oproti originálním patronovým filtrům.

Osvědčené způsoby zprovoznění naftového motoru, který je nakrmený zparafinovanou naftou (nikoli vysráženými řepáky!!!):

Zahřát, případně průběžně udržovat palivovou soustavu na teplotě, kdy si parafiny už dají říct, a to:

- vyhříváním palivové soustavy (vařící vodou na naftové potrubí a filtry),
- – výfukovými plyny nasměřovanými na filtry či nádrž,
- – svítící žárovkou (nejlépe hlavní žárovka, aspoň 60W) na dně naftové nádrže,
- – otevřeným ohněm pod nádrží,
- zahřátí filtrů pomocí zapnutých topných fólií ze zrcátek či sedaček, přichycených tzv. rychlopáskami a následným zateplením pomocí špinavých i čistých hadrů, jetých slipů, fólie, kartonu, deky, bundy, blablabla..., anebo

„Říznout“ nezparafinovanou naftu PŘI TANKOVÁNÍ kvalitním benzínem (benál buď bez biolihu, anebo s Velfobinem) v poměru až 100 : 30, podle velikosti mrazu a očekávaných komplikací. Nejdřív do nádrže benál, pak promíchat naftou.

„Říznout“ nezparafinovanou naftu PŘI TANKOVÁNÍ kvalitním denaturovaným lihem (bez vody!!!), za hlubokých marazů klidně jít až na 5objemových %. Nevýhodou je ovšem poněkud zběsilá cena.

Motorové benzíny

Motorové benzíny trpí dvěma v zásadě negativními vlastnostmi.

1/ benzíny dnešní doby jsou na rozdíl od dob minulých říznuty biolihem, který velmi rád váže vodu, a ta, jak známo, příliš nehoří. Pomoc je relativně snadná, pokud víte, co dělat.

Voda se při běžném ježdění dá stáhnout přípravkem s názvem Velfobin, ale nečekejte zázraky, Velfobin opět vodu v palivu pouze naředí a maličko přidá složky, které motoru ve větším množství škodí, nic více.

Pokud máte čas a ochotu něco dělat, můžete zaneřádný benzín z nádrže odpustit vypouštěcím šroubem na spodku nádrže, technicky méně zdatní a povahově méně odvážní jedinci benzín

vyčerpají do průhledných nádob a po sedimentaci kapaliny slejou čistý benzín, do jiné nádoby, kdežto vodní patok, který zůstane ve spodní části nádoby, odevzdají na nejbližší čerpačce (už vás vidím)!

Dodatek

Pokud máte plechovou nádrž, počítejte časem s vytvořením koroze uvnitř nádoby. Což následně vyžaduje novou nádrž, anebo její vyčištění kyselinou a vylití barvou odolávající dnešním benzínům.

2/ druhý – podstatně horší neduh benzínu je tvorba a usazování pevných pryskyřic na stěnách celé palivové soustavy (trubky, pumpy, karburátory, vstřikovací čerpadla) v době, kdy auto nejezdí a benzín se nevyměňuje. Pokud jsem dobře pochopil odbornou literaturu, jedná se o reakci jistých složek benzínu se vzdušným kyslíkem. Bojovat lze přidáváním spešl hampejzů, zakoupených na vaší oblíbené pumpě, pochopitelně s výsledkem nejistým – pardon – naprosto jistým pro vaši šrajtofli.

Jediný fungující postup je vyprázdnění palivové soustavy po dojezdu do cíle, což třeba u klasické motorky či sekačky s karburátorem problémy nečiní, ovšem v momentě, kdy přijde na řadu sofistikovanější stroj se „stříkačkou“, je to na odtah do servisu. Je ovšem pravdou, že uzavřené soustavy naplněné benzínem, stejně jako otevřené soustavy s tzv. prémiovými palivy (bez Babišovo dobrot) trpí popsáním neduhem mnohem méně.

Proto z výše popsaných příčin pan Loula doporučuje při pokusech o skladování pohonných hmot následující postup.

Benzín – max. doporučená doba skladování je 4 měsíce, u benzínů bez bioložek, (ale ta cena!) 6 měsíců.

Nafta – max. doporučená doba skladování ZIMNÍ nafty při objemu 7 % biohampejzu z „řepy“ (MEŘO) je 5 měsíců. Tzv. arktická nafta bez jakýchkoli bioložek by vám podle odborníků měla vydržet skladování bez úhony na kvalitě 5 let.

Samozřejmostí jsou pečlivě uzavřené obaly a suchá místnost.

Záležitost pro movité, případně „možnostmi“ oplývající čtenáře – motorovou naftu lze samozřejmě beze ztráty kytičky nahradit petrolejem (cena), anebo leteckými palivy (praktická nedostupnost z důvodu absence spotřební daně). Pozor – kerosin i petrolej mají v praxi poněkud vyšší výhřevnost, než klasický naftový hampejz z vaší oblíbené pumpy a ultramoderní motory „jedině správných“ koncernových vozů by s ním mohly mít při dlouhodobém užívání problém z hlediska mírného zvýšení opotřebení, či dokonce tzv. utavení vršku motoru. Platí zejména pro „tunery“ a mladé soudruhy dálniční závodníky. Doporučuje se „řezat“ se stojanovou naftou cca 1:1.