

Wiosna w ciągniku. Zadań bez liku.

Autor: Adam Ładowski

Data: 31 marca 2019

Czasu w gospodarstwie rolniczym nie zbywa, ale warto go nieco wygospodarować, żeby zająć się przeglądem maszyn. Czas i aura ku temu sprzyja, możemy się więc zająć przeglądem posiadanego „inwentarza” mechanicznego. Zróbmy wiosenny przegląd ciągnika.

Przegląd ciągnika

Wilgoć jesieni i mróz zimy nie służą większości podzespołów naszych ciągników. Przyjrzyjmy się zatem kilku najbardziej istotnym elementom, których **przegląd możemy wykonać we własnym zakresie.**

Paliwo

Tankując do baku olej napędowy, mamy nadzieję, że spełnia on swoje parametry i nie czeka nas niemiła niespodzianka związana z jego jakością. Wielu rolników preferuje tankowanie do mauzera i takie **przechowywanie oleju napędowego, żeby się odstał.** Jeśli mamy ku temu warunki, to znakomite rozwiązanie, jednak trzeba pamiętać o rozróżnieniu oleju napędowego na letni i zimowy.



Tankując paliwo mamy zaufanie co do jego jakości

fot. Fotolia

Bak

Zostały zimą olej napędowy znajdujący się w baku ciągnika najlepiej jest zlać i przefiltrować. Musimy pamiętać, że gdy w zbiorniku jest mało paliwa, **różnica temperatur może wywołać wytrącanie wilgoci na jego wewnętrznych ściankach**, a ta zanieczyszcza nam paliwo.

Innym problemem z tym związanym jest wewnętrzna korozja. Dotyczy ona oczywiście metalowych zbiorników i zależy od upływu czasu oraz amplitudy temperatur. Doświadczeni **mechanicy raz na dwa lata demontują zbiornik i czyszczą go wewnątrz**. Do końcowego płukania można użyć czystego paliwa lub nafty.

Korozja

Korozja w małym stopniu dotyczy zbiorników wykonanych z plastiku, jednak i im należy się czyszczenie. **Trzeba jednak uważać, używając silnych detergentów oraz myjek wysokociśnieniowych**. Można uszkodzić zbiornik lub spowodować jego złuszczenie (PCV).



Czy warto sezonować paliwo w mauzerze?

Zbiorniki niektórych ciągników **wyposażane są w specjalne zawory spustowe pozwalające na bezpieczne pozbycie się zanieczyszczeń i osadów z baku**. Trzeba pamiętać, że paliwo nie jest zasysane z dna, ale znad niego. **Niedopuszczalna jest także jazda do ostatniej kropli paliwa**.

Filtry

Nie trzeba nikomu tłumaczyć, że filtry paliwa się wymienia. To, jak często, określa



Letni olej napędowy traci swoje właściwości w czasie mrozów.

instrukcja użytkowania, a w nowoczesnych ciągnikach komputer sterujący pracą silnika. W starszych modelach **doświadczeni mechanicy wymieniali filtry dwa, trzy razy w roku**. Pamiętajmy, że przegląd ciągnika nie może ominąć filtra paliwa.

Stoień filtracji paliwa ulegał w ostatnich latach poważnym zmianom. Jeszcze właściwie **przed normą Euro 3 wystarczył jeden-dwa papierowy element filtracyjny i ewentualnie filcowy**. Filtracja wspomagana była filtrem wstępnym, zwanym czasem odstojnikiem. To rozwiązanie znamy doskonale z naszych Ursusów, MTZ-ów czy Władymirców.

Odstojniki (separator)



Odstojnik-separator wody, to przydatny element.

Odstojnik składał się ze zbiornika, w którym umieszczone było bardzo drobne sitko. Był on pierwszym stopniem filtracji i sprawował się znakomicie. Poza oczywistym wyłapywaniem grubszych zanieczyszczeń, **spełniał dodatkową funkcję – separatora wody znajdującej się w paliwie.**

Od czasu do czasu **wystarczyło odkręcić nakrętkę na spodzie filtra, żeby pozbyć się zanieczyszczeń** i sam filtr służył przez długie lata. **Zaniechanie tej prostej czynności powodowało jednak fatalne następstwa.** Nagromadzona woda powodowała korozję pokrywy, a cząstki rdzy potrafiły trwale zniszczyć sekcje pompy wtryskowej i wtryskiwacze.

Euro 3 skomplikowało układy

Wraz z wprowadzeniem normy emisji spalin Euro 3 proste układy oczyszczania okazały się niewystarczające. Kolejne normy podnosiły potrzebę dokładnej filtracji i dziś nie dziwią nikogo skomplikowane filtry paliwa nowoczesnych ciągników składające się z szeregu elementów.

Wracając do naszego wiosennego przeglądu instalacji paliwowej, **warto także przejrzeć stan jej gumowych przewodów. Od baku, przez filtry aż do samej pompy wtryskowej.** Wykonane z gumy olejoodpornej są odporne na szkodliwe działanie paliwa, ale ich **długotrwała ekspozycja na słońce (promieniowanie UV) czy mróz powoduje, że parcieją i pękają.** Warto je sprawdzić.

Akumulator

Akumulator zwykle psuje się nagle. Warto o niego zadbać.

fot. AgroFoto, użytkownik Piotr1216

To niezwykle istotny element w każdym pojeździe, także ciągniku, który **wzbudza nasze zainteresowanie dopiero wtedy, gdy przestaje działać**. Przegląd ciągnika bez solidnego zweryfikowania stanu akumulatora nie powinien mieć nigdy miejsca. Niestety rzadko kto interesuje się serwisem akumulatora, a warto. Przedwiośnie to doskonały ku temu okres.

Większość modeli akumulatorów to tzw. **akumulatory bezobsługowe**. Zamknięte monowieczkiem, nie wymagają dolewania wody destylowanej. Rozwiązuje to właśnie monowieczko, dzięki któremu **parujący płyn (dokładnie roztwór kwasu siarkowego) studzi się i wraca do poszczególnych cel**, dzięki czemu jego ubytek jest znikomy.

Starsze, choć jeszcze dostępne, konstrukcje akumulatorów mają osobne cele, do których dostęp mamy po odkręceniu korka. **W przypadku takiej konstrukcji trzeba pamiętać o okresowym dolewaniu do cel wody zdemineralizowanej**. Nie zaleca się natomiast uzupełniania cel czystym kwasem akumulatorowym. **Może to spowodować przeładowanie i opad masy z siatek, co skutkuje brunatnym zabarwieniem kwasu i szybkim zniszczeniem akumulatora**.

Klemy (zaciski akumulatora)



Zaciski akumulatora trzeba systematycznie kontrolować.

Właściwie wystarczy jeden rzut oka na klemy, żeby skontrolować ich stan. **Klemy/zaciski akumulatora powinny być zawsze w doskonałym stanie i bez oznak korozji czy nalotów.** Aby temu zapobiec, można je zabezpieczyć warstwą wazeliny technicznej lub smaru.

Pragnę zwrócić Waszą uwagę na kwestię wypalania słupków plus i minus. To nierzadkie zjawisko, które spowodowane jest **niewłaściwym dokręceniem klemy do słupka.** Wykonane z ołowiu dość szybko potrafią się wypalić i jest to na tyle groźne, że **doprowadzić może do wybuchu akumulatora i znacznych zniszczeń oraz poparzeń.**

Przewody akumulatora



Kilkunastoletnie przewody prądowe wymagają przeglądu.

Straty prądu wynikające z **zaśniedziałych połączeń jak i ze zużytych przewodów akumulatorowych potrafią być niezwykle dokuczliwe.** Czasem ich zdiagnozowanie bywa

utrudnione i doprowadzić **mogą one do całkowitego unieruchomienia ciągnika oraz awarii podzespołów elektronicznych**. Wystarczy drobna przerwa w obwodzie i rodzi się problem. I tak nowoczesne konstrukcje ciągnikowe **są szczególnie narażone na wszelkie problemy z przewodzeniem lub łączeniem „masy”**.

Do tematu wkrótce wrócimy.