

Assunto: Problemas com Óleo Diesel ?

Aos Proprietários de veículos, técnicos e usuários em geral.

Temos visto crescente número de reclamações de motores inoperantes e com falhas no funcionamento, proveniente de filtros entupidos, bombas e bicos injetores com contaminação e formação generalizada de BORRA no combustível, que se espalha pelo sistema de alimentação e injeção.

Todo o óleo diesel brasileiro é do tipo DIESEL B e é a mistura de 95% de óleo diesel A, mineral e 5% de uma mistura de diferentes tipos de Biodiesel feitos com as oleaginosas disponíveis em cada região ou época do ano (exemplo: soja, algodão, sorgo, mamona, pinhão manso, outros óleos, etc...). Este combustível é mais instável que o óleo diesel A que era comercializado anteriormente, ocorrendo com maior facilidade os fenômenos de deterioração e contaminação.

A tão falada BORRA ou GOMA, é na verdade uma colônia de bactérias ou seus excrementos, que hoje em dia com o uso das misturas de Biodiesel, podem assumir muitos aspectos diferentes, pois são conhecidas mais de 20 tipos diferentes. São elas que entopem os bons filtros, como os usados nos veículos mais novos, feitos para atender às novas leis de emissões, em especial os posteriores a 2005.

Estas bactérias crescem na faixa entre o óleo diesel e a água que se decanta normalmente nos tanques, em forma de gotículas ou acumulada no fundo.

Desde janeiro de 2012 passamos a receber o Diesel S50 (50 PPM- partes por milhão de enxofre) em substituição aos anteriores S500 (diesel metropolitano) e S1800 (aquele de cor vermelha escura). É interessante saber que o enxofre é bom e ruim ao mesmo tempo. É um excelente lubrificante, protegendo as peças metálicas de atritos, mas é muito prejudicial aos novos sistemas de tratamento de emissões de escapamento. Portanto ele está sendo gradativamente retirado do combustível, com a desvantagem que ele era um bom inibidor da formação de bactérias, reduzindo seu metabolismo.

Todo o Diesel em uso deverá também estar livre da presença de metais amarelos (latão, cobre, bronze), zinco e algumas borrachas naturais, assim como devem ser mantidos em locais limpos, SECOS, protegidos de luz e calor extremo, além de garantir a ausência de água, o que deverá ser verificado em drenagens e inspeções periódicas, no mínimo semanais. Manter o tanque sempre cheio, evitar deixar veículos parados por longos períodos expostos ao tempo e fazer drenagens semanais também ajuda a reduzir a formação dos resíduos. Em alguns casos é indicada também a instalação de pré-filtros.

A simples limpeza de um sistema contaminado e substituição do combustível por outro novo não garantirá contra nova formação de contaminação nos tanques. Deverá ser dada extrema atenção na completa eliminação de todos os resíduos, até com a substituição dos componentes que não estiverem absolutamente isentos de contaminantes.

Lembro que eventuais solicitações de garantia referentes a contaminações por combustível ou as que ocorrerem em consequência do uso destes são consideradas improcedentes pelas montadoras e oficinas, pois tratam de falta de manutenção adequada, já que a própria Petrobrás só garante a qualidade do combustível por 30 dias.

Atenciosamente,

Luís Henrique Verginelli

Freeland Engenharia

Email: hv7@uol.com.br