



I filtri del gasolio

La diffusione capillare degli impianti Diesel ad alta pressione, a causa delle più ridotte tolleranze interne, della dimensione sempre più minuscola dei fori di polverizzazione ed in concomitanza con la mutata composizione dei carburanti Diesel, sta accentuando la necessità di far giungere alle parti vitali dell'impianto gasolio **depurato da inquinanti solidi od acqua**, la cui presenza porta in breve tempo al loro danneggiamento. Sarebbe stato quindi logico riscontrare una parallela e contemporanea evoluzione dei filtri dedicati ad assolvere questa delicata funzione.

Ne abbiamo quindi preso qualche campione che protegge gli impianti di tipo common-rail e l'abbiamo sezionato per verificare cosa ci fosse di diverso in essi rispetto a quelli ai quali eravamo abituati.

Effettivamente, **a giudicare dall'aspetto esterno**, alcuni di essi fanno ipotizzare una composizione interna mirata a separare anche meccanicamente, oltre che per la sola azione dell'elemento filtrante vero e proprio, le presenze indesiderate nel combustibile.

Certamente le tipologie da noi esaminate sono numericamente assai ridotte, ma possono ugualmente far ipotizzare che anche negli altri casi ben poco ci sia di diverso.



Dei tre esaminati, **solamente uno** presenta all'interno una reticella quale piccolo dispositivo dedicato a trattenere gli inquinanti più grossolani, ma non certamente l'acqua, la quale la attraversa agevolmente.





Notate, **sul fondo di quello metallico**, cosa provoca in termini di **corrosione** la presenza di acqua.



Potete facilmente immaginare, quindi, le conseguenze del suo passaggio all'interno dei sofisticatissimi **componenti ad alta pressione** dell'impianto di iniezione..

Ancora **un paio di osservazioni**:

non è forse chiaro a tutti quanto **delicati siano gli impianti iniezione Diesel** ad alta pressione, ma vi basti sapere che uno dei più frequenti motivi di grippaggio degli iniettori era collegato alla mancanza di precauzioni igieniche in fase di distacco: il solo averne lasciata **scoperta l'estremità** alla quale si raccorda la canalizzazione alta pressione provocava l'ingresso di minuscole **particelle di polvere**, le quali lo danneggiavano poi irreparabilmente.

La seconda osservazione riguarda la **negligenza** di alcune strutture di assistenza (ufficiali e non): è emerso che meno di una su cinque effettua, alle scadenze intermedie (quelle, per intendersi, durante le quali non è prevista la sostituzione del filtro gasolio) **il loro spurgo**, operazione **espressamente prevista** dalle procedure di manutenzione.

Se considerate che la quantità di acqua presente nell'**ultima immagine** si riferisce ad un caso reale di grippaggio di gran parte dell'impianto su un veicolo di neanche 3.000 Km di percorrenza, potete valutare che **importanza** questa operazione avrebbe se venisse regolarmente effettuata almeno alle scadenze previste.

Certamente contro gli imprevisti c'è poco da fare, ma se i filtri fossero più efficienti, fossero posizionati in luoghi più accessibili e gli impianti di distribuzione del carburante fossero tutti dotati di filtri adeguati ed in perfetta efficienza, si potrebbero evitare molti disagi ed altrettante rilevanti spese impreviste.

L'ultimo consiglio che vi possiamo dare è quindi quello di **verificare** che alle scadenze di

manutenzione intermedia il **filtro gasolio** venga regolarmente **spurgato**, di rifornirvi presso impianti dotati di pompe erogatrici di ultima generazione e magari, come precauzione supplementare, di farvi rilasciare **ricevuta del pagamento** (da utilizzare in caso di contestazioni) o di pagare con carta di credito, conservando per qualche settimana il relativo scontrino.