

# Ograniczone możliwości trafnego wyboru



**UŻYTKOWNICY SAMOCHODÓW TROSĘ O STOSOWANE W NICH FILTRY POWIETRZA, OLEJU I PALIWA SPROWADZAJĄ W NAJLEPSZYM WYPADKU DO PRZESTRZEGANIA OBOWIĄZUJĄCYCH TERMINÓW ICH WYMIANY. JEŚLI ZAŚ CHODZI O CECHY UŻYWANYCH DO TEGO PRODUKTÓW, KIERUJĄ SIĘ PEŁNYM ZAUFANIEM DO WARSZTATÓW, KTÓRYM ZLECAJĄ TE USŁUGI. I NIECH TAK ZOSTANIE, ALE FACHOWIEC RZECZYWIŚCIE MUSI W TYCH SPRAWACH WIEDZIEĆ WIĘCEJ. DLATEGO ZAMIESZCZAMY DZIŚ OPINIE FIRMOWYCH EKSPERTÓW NA TEMAT ZASAD PRAWIDŁOWEGO DOBORU RÓŻNYCH RODZAJÓW FILTRÓW MOTORYZACYJNYCH**



**Bartosz Sieradzki**  
Sogefi Group

## Prawdziwych producentów jest niewiele...

Bogatej oferty licznych dostawców motoryzacyjnych filtrów (powietrza, paliwa i oleju) nie można traktować bez-

krzytnie. W prawidłowym doborze tych produktów do konkretnego modelu pojazdu nie są też w pełni miarodajne rekomendacje jego producenta. Marki samochodowe nie rekomendują bowiem innych filtrów niż te sygnowane ich własnym logo, względnie logo firmowanej przez nie tzw. „ekonomicznej” linii części zamiennych. Nabywcy filtrów (zarówno kierowcy, jak i mechanicy czy serwisanci) powinni więc dla większej

finansowej oszczędności kierować się tym, kto rzeczywiście wyprodukował filtr znajdujący się w pudełku z nazwą marki samochodu, aby w jego ofercie odnaleźć zamiennik sygnowany nazwą tego rzeczywistego producenta.

Można bowiem założyć, że wszyscy znaczący producenci filtrów, a wbrew pozorom nie jest ich zbyt wielu, dostarczają produkty, które albo są stosowane przy pierwszym montażu pojazdów, albo spełniają te same wymagania techniczne i jakościowe. Tym samym są one bezpieczne w użytkowaniu i gwarantują bezproblemową eksploatację.

Podróbki są natomiast już z założenia gorsze jakościowo, gdyż jedynym celem ich producentów jest szybki zysk bez obaw o konsekwencje w postaci uszkodzonych silników, szybszego zużycia, a więc ogólnie mówiąc – spraw związanych z gwarancją. Należy jednak sprecyzować, co praktycznie znaczy określenie „podróbka”. Zamiennik spełniający wymagania techniczne filtra z logo samochodu podróbką na pewno nie jest, szczególnie, gdy rzeczywistym jego wytwórcą jest równocześnie dostawca danej samochodowej marki. Oczywiście zdarzają się ewidentne podróbki, jednak żaden rozsądny mechanik czy handlowiec nie decyduje się wprowadzać ich na rynek, ryzykując przy tym własną reputację i pieniądze. Dlatego tego rodzaju oferty nie stanowią raczej poważnej konkurencji dla filtrów stosowanych przy pierwszym montażu lub równorzędnych z nimi pod względem jakości.

Filtry dobre spełniają, a czasem przewyższają wymagania konstrukcyjne, jakościowe i eksploatacyjne filtrów montowanych w fabryce pojazdów. Dobrym przykładem są tu filtry Purflux, w których stosuje się technologię plisowania materiału filtracyjnego w „jodełkę”, co powoduje zwiększenie powierzchni fil-



tracyjnej przy zachowaniu wymiarów zewnętrznych filtra.

Dzisiejszy rynek motoryzacyjny wymaga od producentów części, w tym również filtrów, trochę innego podejścia do projektowania i produkcji wszelkich wyrobów technicznych. Filtr nie jest już kawałkiem bibuły umieszczonym w metalowej puszcze, ponieważ współczesne filtry i filtracyjne moduły samochodowe to stosunkowo skomplikowane urządzenia, zawierające szereg elementów dodatkowych, takich jak zawory, pompki, chłodnice oleju, obwody drukowane, czujniki, przewody, złącza, przepływomierze lub grzałki paliwa. Procesy ich projektowania i testowania przebiegają często równolegle z analogicznymi fazami przygotowywania produkcji całego silnika, a więc podlegają tak samo rygorystycznym wymogom.

Konstrukcja filtra musi być przecież technicznie dostosowana do eksploatacji w specyficznych warunkach występujących w danym modelu silnika i przyjętych zasad jego użytkowania.

Na przykład tzw. wydłużone okresy międzyobstugowe wymagają wykorzystywania odmiennych typów filtrów. W przypadku filtrów oleju chodzi tu o przebiegi pojazdu rzędu 50 000 km, przy filtrach paliwa silników Diesla o 90 000 km, filtrach powietrza – 120 000 km, a przy filtracji benzyny – nawet o 350 000 km.

W każdym z powyższych przypadków przystosowania konstrukcyjne są inne, począwszy od rodzaju medium filtracyjnego, przez materiały na obudowy, kształt i wielkość filtra, powierzchnię filtracyjną, liczbę stopni filtracji, obecność elektronicznych czujników poziomu wody itp. Różna musi być nawet farba używana do malowania ochronnej puszkii filtra.



**Wojciech Głowaty**  
Corteco

## Filtry szczególnej troski

Corteco dostarcza wyłącznie filtry kabinowe, czyli ten ich rodzaj, którego globalna sprzedaż ma obecnie stałą tendencję wzrostową. Wynika to zarówno z coraz powszechniejszego wyposażania samochodów w układy klimatyzacji, jak i z rosnącej wśród użytkowników (indywidualnych i flotowych) świadomości znaczenia tej części samochodu i konieczności jej regularnej wymiany. Jest to bowiem czynność serwisowa mająca

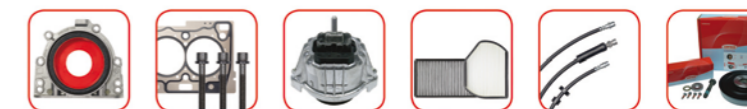
istotny wpływ na bezpieczeństwo podróżowania (np. zły filtr może doprowadzić do parowania szyb i ograniczenia widoczności oraz obniżenia sprawności kierowcy w powodu niedostatku świeżego powietrza w kabinie) oraz na zdrowie wszystkich podróżujących.



W tej grupie produktów jakość ma tak ogromne znaczenie, że producenci samochodów zlecają wytwarzanie filtrów kabinowych bardzo starannie wybranym producentom. Do podstawowych kryteriów oceny należy tu trwałość (przez min. 15 tys. km lub jeden rok) zdolność filtracji powietrza z cząstek stałych o średnicy mniejszej od ok. 3  $\mu\text{m}$ . Dla większości producentów filtrów powietrza zasysanego do kabiny uzyskanie takiej selektywności jest nieosiągalne, a przenikanie do kabiny cząstek o większych średnicach sprawia, iż skuteczność filtracji spada poniżej 60%.

Choć technicznie możliwe jest użycie mediów filtracyjnych zatrzymujących nawet cząstki stałe o średnicach poniżej 1  $\mu\text{m}$ , to jednak odbywa się to kosztem swobody przepływu powietrza →

**SILNI JAKOŚCIĄ  
ORYGINAŁU**



Freudenberg  
Sealing Technologies

**CORTECO**