



OGNI VOLTA CHE SOSTITUISCO UN FILTRO CARBURANTE INCROCIO LE DITA E SPERO CHE VADA TUTTO BENE.

SOSTITUIRE UN FILTRO CARBURANTE NON È UNA QUESTIONE DI FORTUNA!

Se la sostituzione di un filtro olio è un'operazione semplice e scontata, quando sostituisco un filtro carburante, nonostante faccia tutto secondo le norme ed il buon senso, spero sempre che vada tutto bene. Sentirmi chiamare dal mio cliente arrabbiato perché la macchina la mattina non parte, o ancora peggio, perché è rimasto per strada e mi tocca anche andare a recuperarlo, è l'ultima cosa che voglio. Per evitare tutto questo, una delle cose più importanti quando cambio un filtro carburante è la gestione dell'aria residua all'interno del sistema di alimentazione. Il mio obiettivo primario è la sua completa eliminazione, tanto importante quanto semplice farlo in solo tre semplici passaggi.

1. Se posso farlo, prima di montarlo riempio sempre il filtro di carburante fino all'orlo.
2. Allento la valvola di spurgo, solitamente posta in testa al filtro, e agisco energicamente sulla pompa manuale unidirezionale installata sul tubo di ingresso carburante. Nel momento in cui al posto dell'aria vedo fluire solo carburante, serro nuovamente la valvola di spurgo.
3. Allento i dadi degli iniettori, avvio il motore e attivo la pompa carburante in modo da riempire completamente tutto l'impianto di alimentazione. Attendo che dagli iniettori fluisca solo carburante, quindi serro nuovamente i dadi.

IL NOSTRO CONSIGLIO

- *Prima di sostituire un filtro carburante assicuriamoci che la vettura non sia in riserva o che comunque abbia una buona quantità di gasolio nel serbatoio.*
- *Seguiamo attentamente le istruzioni di montaggio riposte nella scatola del nuovo filtro.*
- *Se malauguratamente una volta sostituito il filtro la vettura non parte o si spegne, prima di sostituire il filtro ritenuto difettoso, con un nuovo filtro, proviamo a smontare e rimontare lo stesso filtro, potrebbe succedere che l'aria intrappolata nel filtro fuoriesca, risolvendo il problema.*



ASSISTENZA TECNICA PRODOTTO

Assistenza diretta da parte del produttore, dal **Lunedì al Venerdì, dalle 08:00 alle 18:00.**

Un nostro esperto a vostra disposizione per rispondere, in tempo reale, a qualsiasi domanda tecnica inerente qualsiasi prodotto del programma filtrazione **TECNECO**.

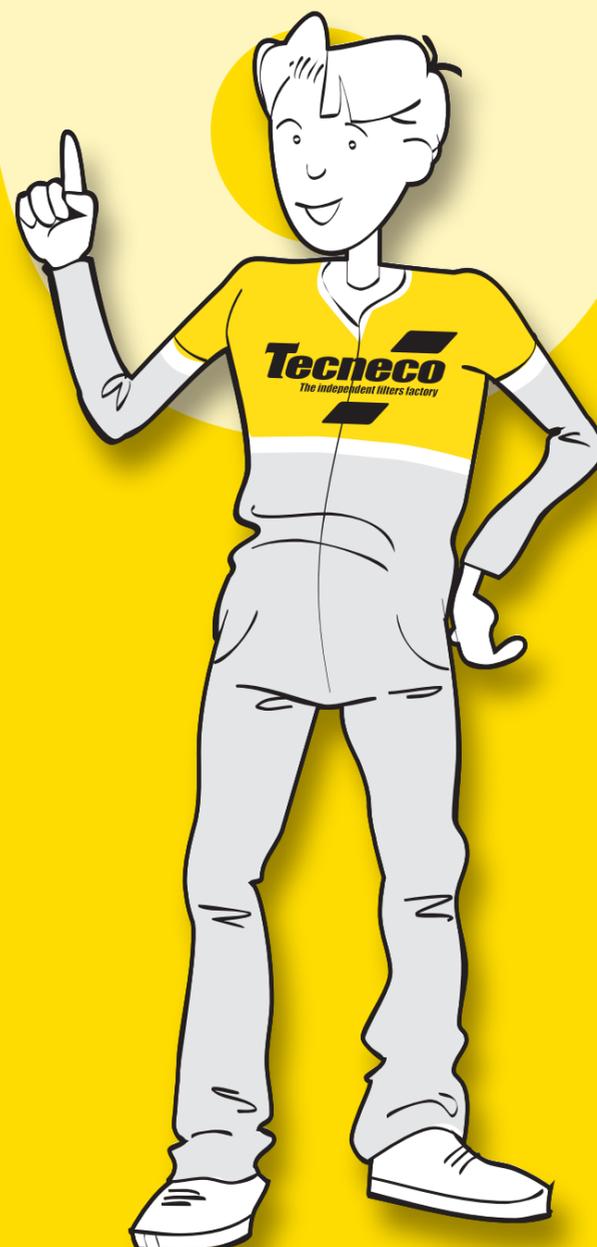
Consigli pratici per l'installazione, segnalazione di eventuali anomalie e/o difettosità, suggerimenti di ogni genere per confrontarci e collaborare al meglio.

tel - whatsapp - sms
349 6963088

e-mail
assistenzatecnica@tecneco.com



6 MITI DA SFATARE SUI FILTRI



CAMBIO IL FILTRO OLIO ACCENDO IL MOTORE E LA SPIA DELLA PRESSIONE OLIO SI ACCENDE.

PERCHÉ MI SUCCEDDE QUESTO?

Di filtri olio nella mia vita ne ho cambiati a centinaia, per un Meccanico Professionista questa è una delle operazioni più semplici da eseguire, eppure a volte mi succede un fatto strano, che mi fa "incazzare" e perdere tempo. A volte, dopo aver cambiato il filtro e acceso il motore, mi capita di vedere accendersi, rossa come l'inferno, quella maledetta spia pressione olio, e la rabbia va a mille, che diavolo è successo? Il filtro non funziona, è difettoso! Ma niente di grave per fortuna, spengo subito il motore e ricontrollo il livello dell'olio, rabboccandolo se necessario, ma la spia continua a rimanere accesa, perché? I motivi possono essere molteplici:

- Mancato o insufficiente riempimento manuale del filtro (operazione sempre consigliata).
- Sensore pressione olio danneggiato.
- Cavo tra sensore e segnalatore interrotto.
- Presenza di aria nella pompa dell'olio.
- Intasamento o presenza di aria nel tubo che connette la pompa dell'olio ed il carter.
- Grande usura del motore (vedi bronzine e/o cuscinetti).

IL NOSTRO CONSIGLIO

Banale ma sempre efficace, durante la sostituzione di un filtro olio, è l'operazione di riempimento manuale del filtro, se si tratta di un filtro spin-on, o il riempimento del contenitore in caso di un filtro immerso. Questa è sempre una buona regola da tenere in mente per evitare di chiudere aria nel filtro, con conseguente accensione della spia, ma soprattutto che, anche se per pochi secondi, il motore giri in assenza o in regime di bassa lubrificazione.



OGNI VOLTA CHE APRO IL CONTENITORE DEL FILTRO OLIO PER SOSTITUIRLO HO PAURA DI TROVARE UNA POLTIGLIA INDESCRIVIBILE.

MA NON E' SEMPRE COLPA DEL FILTRO!

Mi capita a volte, in fase di sostituzione del filtro olio eco, di aprire il contenitore e trovare il filtro esausto completamente deteriorato, e penso subito "ma guarda che filtro di mer...". Spesso però non è colpa del filtro che al contrario è vittima delle elevate temperature dell'olio all'interno del motore. Anche un bambino sa che in fase di esercizio la temperatura dell'olio in circolo dovrebbe aggirarsi intorno ai 100 C° ma succede spesso che all'interno del contenitore porta filtro questa raggiunga temperature addirittura superiori ai 200 C°. Il più delle volte questo accade quando lo scambiatore di calore, posto in prossimità del modulo filtro olio, non funziona bene. In pratica succede che le piastre dello scambiatore di calore intasate dal calcare non permettono un'adeguata circolazione del refrigerante che dovrebbe raffreddare l'olio. Questo provoca l'inefficienza del gruppo di raffreddamento e l'innalzamento della temperatura dell'olio ben oltre i 200 C°, temperatura alla quale spesso il filtro si danneggia seriamente, quasi fino a disintegrarsi.

IL NOSTRO CONSIGLIO

Al fine di limitare al massimo questo problema, noi produttori di filtri, utilizziamo dei media filtranti additivati con il 15% di fibre di vetro. Le fibre di vetro, infatti, conferiscono alla cartuccia filtrante una maggiore resistenza alle alte temperature dell'olio motore. Ma per fare ancora meglio, prendiamoci cura del nostro scambiatore di calore, additiviamolo con sgrassatori professionali in grado di sciogliere i residui di calcare depositati dal passaggio del refrigerante.



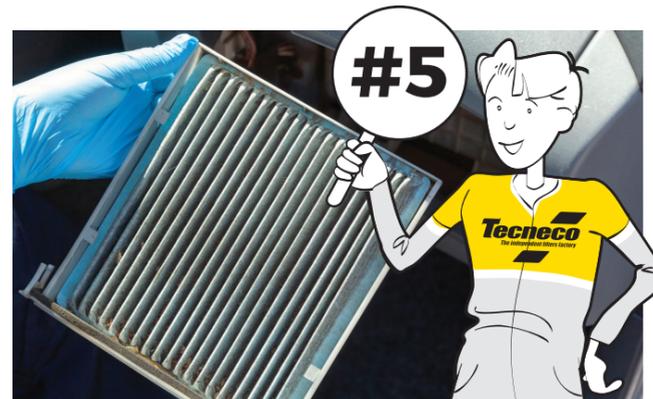
NON SERVE SOSTITUIRE IL FILTRO ARIA AD OGNI TAGLIANDO, BASTA SOFFIARLO UN PO'.

NON ESISTE NIENTE DI PIU' SBAGLIATO DA FARE!

La mia è un'officina che lavora tanto, gli interventi complessi ed importanti sono all'ordine del giorno, ma facciamo anche tanta manutenzione ordinaria e tagliandi. Proprio a proposito di tagliandi, l'altro giorno viene da noi un signore distinto con una bella macchina importante. "Ho bisogno di fare il tagliando alla mia vettura", mi dice, "ci pensi lei, il servizio completo olio e filtri, ma mi raccomando quello dell'aria no, l'ho cambiato all'ultimo tagliando, al massimo una soffiatina". Qui mi blocco e penso, ma guarda questo personaggio qui, va in giro con un'auto da 50.000 euro e fa il braccino corto per un filtro aria. Respiro profondamente, ed evitando di mandarlo a quel paese, cosa che mi avrebbe dato tanta soddisfazione fare, cerco di spiegargli l'importanza della sostituzione del filtro dell'aria ad ogni tagliando. Questo perché durante l'utilizzo della vettura, la temperatura che investe il filtro aria arriva fino ad 80 C° con picchi anche di oltre 100 C°. A queste temperature anche i materiali di qualità elevata possono usurarsi, deteriorarsi e deformarsi. Ancora peggio poi se un filtro già usato viene "soffiato". Lo stress meccanico durante la pulizia può causare la rottura delle pieghe, compromettendone definitivamente l'effetto filtrante. Il getto d'aria compressa, durante la pulizia, deteriora la struttura della carta filtrante, riducendo drasticamente la sua capacità di trattenere ed immagazzinare le polveri inquinanti. In queste circostanze le particelle di sporco penetrano nel motore, attraverso le pieghe rotte, compromettendone seriamente il corretto funzionamento.

IL NOSTRO CONSIGLIO

E' importantissimo sostituire il filtro aria motore al massimo ogni 15.000 km (o 1 anno), perché le performance e la durata del motore della nostra auto valgono molto di più delle poche decine di euro spese per acquistare un nuovo filtro di ricambio.



TROPPO TEMPO PER LA SOSTITUZIONE DI UN FILTRO ABITACOLO, NON NE VALE LA PENA FARLO.

IL FILTRO ABITACOLO E' IL PIU' IMPORTANTE DI TUTTI E QUATTRO, SOSTITUIAMO SPOSSO!

Sostituire un filtro abitacolo, diciamocelo pure, spesso non è il massimo della vita, troppo tempo speso per poca sostanza. Effettivamente le posizioni in cui i filtri abitacolo sono collocati in una vettura, spesso non sono proprio così comode, soprattutto per noi che dobbiamo sostituirli. A volte capita di doverli andare a scovare sotto le pedaliera, altre volte bisogna smontare mezzo cruscotto o addirittura la leva del cambio. In fin dei conti stiamo parlando di un ricambio che costa poco e a primo impatto mi verrebbe da dire "io non lo sostituisco, non mi conviene". Ma se ci pensiamo bene, questo, non è un ragionamento corretto, né tantomeno etico da fare. Il filtro abitacolo, dei quattro filtri che equipaggiano una vettura, è forse il più importante perché direttamente connesso alla nostra salute e a quella dei nostri cari. In effetti il problema della qualità dell'aria in auto oggi è un argomento di discussione frequente e di grande importanza; in questo quadro i filtri abitacolo rappresentano una vera e propria barriera a protezione della salute di guidatore e passeggeri, una protezione efficace contro le sostanze nocive presenti nell'aria che respiriamo in auto. Per questo sostituire un filtro abitacolo è un atto dovuto, facciamolo.

IL NOSTRO CONSIGLIO

Sostituiamo spesso il filtro abitacolo, ne va della nostra salute e di quella dei nostri cari. Parliamone apertamente con i nostri clienti, spieghiamo loro l'importanza di avere installato, sulla propria vettura, un filtro abitacolo integro è perfettamente funzionante. Se vogliamo andiamo anche oltre, prospettando loro le diverse possibilità che la tecnologia oggi offre, come ad esempio i filtri combinati con i carboni attivi, che oltre a trattenere le sostanze inquinanti assorbono gas pericolosi e odori sgradevoli, o i filtri antibatterici che oltre a trattenere le sostanze inquinanti e assorbire gas e odori contrastano la formazione di batteri ed allergeni.



SOLO INSTALLANDO FILTRI ORIGINALI PRESERVO LA GARANZIA DELLA MIA AUTO.

NIENTE DI PIÙ FALSO

Nella mia officina siamo specializzati nella riparazione e manutenzione di auto e veicoli commerciali leggeri da tanto tempo, una vera e propria tradizione di famiglia. Negli ultimi tempi i clienti che vengono da noi per eseguire i regolari interventi di manutenzione sono sempre più numerosi, tutta gente che si fida di noi. Sempre più numerose sono le vetture nuove, ancora in garanzia, che arrivano da noi per eseguire la manutenzione programmata, e lì nasce il dilemma "garanzia si garanzia no". Parliamoci chiaro, oggi la gente ha bisogno di risparmiare anche e soprattutto sulla manutenzione della propria vettura, per questo quando trova un'officina seria ed organizzata, che esegue il lavoro a regola d'arte, in tempi brevi e con un servizio eccellente, ma soprattutto risparmiando qualcosa rispetto ad una Concessionaria, la preferisce. Il problema sorge quando la vettura è ancora in garanzia, ma è solo ed esclusivamente un problema di disinformazione, che noi addetti ai lavori abbiamo il dovere di chiarire e risolvere. Sicuramente tutti avremo sentito parlare del Regolamento UE 461/2010, detto anche Block Exemption Regulation. Bene, in base a questo regolamento il proprietario di una vettura, ancora in garanzia, può tranquillamente eseguire la manutenzione programmata comprese riparazioni e sostituzioni di parti della vettura (filtri compresi), presso un'officina indipendente ed utilizzando prodotti alternativi agli originali, se pur di qualità equivalente, preservando la garanzia della vettura stessa.

IL NOSTRO CONSIGLIO

Oggi è importantissimo documentarsi bene sul funzionamento del Regolamento UE 461/10 e ancora più importante è divulgarlo e spiegarlo alla nostra clientela, ne va del nostro lavoro e della nostra professionalità.