

Diesel må tilpasses vintertemperaturer

Diesellolje du kjøper i juli, er ganske annerledes enn den du kjøper i januar. Dieselloljen må nemlig tilpasses klimatiske variasjoner. Statoil har for lengst diesel av vinterkvalitet på plass på depoter og stasjoner omkring i landet.

Om sommeren leverer Statoil i Norge en diesellolje som tåler temperaturer ned til minus 11 grader C, mens vinterdieselen generelt er tilpasset 32 kuldegrader. Vår og høst er oljen tilpasset temperaturer som ligger mellom disse; normalt 24 minusgrader. Slik klimatilpasning av diesel skjer i prinsipp i alle land - med variasjon etter hvilke klimatiske forhold man kan bli utsatt for.

I områder der det kan ventes mer ekstrem kulde, kan det leveres en vinterdiesel som tåler enda lavere temperaturer. Lettdiesel (identisk med Statoils "Diesel Pluss") kan anvendes ned mot 50 kuldegrader. Innen landet er det selvfølgelig også variasjoner, slik at dieselloljen som selges på Tynset om vinteren tåler mer kulde enn den oljen som samtidig selges i Kristiansand.

Voksdannelse

- Problemet med diesellolje er at vokskrystaller felles ut i oljen når temperaturen synker. Denne voksutskillelsen kan bli så kraftig at drivstoffiltrene blir tette, noe som naturlig nok fører til motorstopp, sier Elisabeth Christophersen som er produktteknisk rådgiver i Statoil.

I spesifikasjonene for diesellolje snakker man om tåkepunkt (Cloud Point) og blokkeringspunkt (Cold Filter Plugging Point). Tåkepunktet angir den temperaturen der diesel begynner å bli matt/tåket, mens blokkeringspunktet angir den temperaturen der man risikerer at drivstoffiltrene tilstoppes. Dette er den teoretisk laveste brukstemperatur for dieselloljen.

For å redusere voksproblemet tilsetter oljeraffineriene et middel (additiv) som forbedrer kuldeegenskapene. Additivet sørger for at vokskrystallene ikke gror sammen til flak eller klumper, men holdes finfordelt i drivstoffet slik at de kan passere gjennom filtrene. Tidligere kunne man vintertilpasse dieselen ved å tilsette parafin. Men med de miljø-kravene til autodiesel som ble innført i EU fra 2000, er dette ikke lenger mulig dersom man skal møte alle myndighetspålagte spesifikasjoner.

- Diesellolje av sommerkvalitet bør altså brukes opp før vinteren kommer. Statoil og andre oljeselskaper sørger derfor for å levere vinterkvalitet til servicestasjoner og andre brukere i god tid før det ventes kulde, forteller Elisabeth Christophersen.

Bensin må også tilpasses klimaet. Man får ikke utfelling av voks, som i dieselloljen, men man må sørge for at bensinens fordampningsegenskaper er riktige i forhold til utetemperaturen. Vinterbensinen fordampner litt lettere; noe som er nødvendig for å få start på motoren når det er kaldt ute. Brukes vinterbensin om sommeren, får man imidlertid for mye avdamping. Det kan gi gassbobler i drivstoffledningen, noe som kan føre til "rykk og napp" og kanskje motorstans.

Typiske dieseldata i Norge

	Sommer	Vinter
Densitet (tetthet) v/15°C, kg/l	0,845	0,835
Tåkepunkt, °C	0	- 15/-22
Blokkeringstidspunkt, °C	-10	- 24/-32
Flammepunkt, °C	60	60
Cetantall (tennvillighet)	51	51

For mer informasjon:

Elisabeth Christophersen, produktteknisk rådgiver Statoil - tel. 22 96 26 01

Oslo, den 22.10.03.