



Vážení obchodní přátelé,

začínáme se potýkat s dotazy týkající se benzínu E10, který nahrazuje benzín E5 s 5 % biolihu. Benzín E10 bude uvedený na trh v České republice začátkem roku 2024 a vznikají zde jisté mystifikace a obavy, zdali stroje STIHL budou s tímto typem paliva schopny bez problému pracovat.

Benzín E10 obsahuje 10 % bioetanolu a 90 % benzínu. Tato biosložka se do benzínu přimíchává z důvodu nižší produkce emisí CO₂ a také z důvodu nižší spotřeby neobnovitelných zdrojů ropy.

Použití tohoto paliva E10 je možné ve všech strojích STIHL, ať už jde o starší stroje s klasickými dvoutaktními motory či novější dvoutaktní motory s předvýmplachem STIHL 2-Mix, případně čtyřtaktní motory STIHL 4Mix mazané mastnou směsí a nebo klasické čtyřtaktní motory jako jsou Loncin, Kohler nebo Briggs & Stratton. Všechny tyto karburátorové stroje jsou konstruovány tak, aby dokázaly pracovat s palivem s příměsí 10 % biolihu. Motory, které jsou vybaveny elektronicky řízeným karburátorem STIHL M-Tronic, anebo elektronicky řízeným vstřikováním paliva, bez problémů zvládnou obsah biolihu v palivu v rozmezí 25 % až 28 %. Z toho vyplývá, že není zapotřebí mít obavy ohledně funkčnosti strojů s tímto typem paliva. Pokud si nebudete jisti, jaké palivo můžete použít zrovna pro svůj stroj, tak všechny potřebné informace naleznete v návodu k použití.

Je třeba zmínit, že biolih obsažený v benzínu je hygroskopický, což znamená, že na sebe váže vzdušnou vlhkost, a právě tato vlastnost může způsobit zvýšenou korozi kovových součástí palivového systému. Je tedy nutné vyhnout se delšímu skladování a dbát na informace uvedené v návodu k použití. Změny teplot a vzdušná vlhkost urychlují uvolňování těžkých složek benzínu, a vázání vzdušné vlhkosti na líh, což zapříčiní vznik kalů a usazenin, které se začnou hromadit na dně kanystru. Tímto způsobem může dojít až k úplnému oddělení biolihu od benzínu! Protřepání kanystru nebude mít žádný účinek, jelikož již nedojde ke spojení těchto dvou složek. Pokud takové palivo použijeme, může dojít k ucpání drobných otvorů karburátoru a jeho poškození, případně i k zadření motoru, protože toto palivo nebude mít dostatečné mazací schopnosti. Palivo doporučujeme skladovat v odpovídající nádobě, a ne déle než 30 dnů!

S tímto spojené je i správné zazimování stroje po sezoně, protože se stroj nebude používat několik měsíců. Je třeba brát zřetel na to, abychom z nádrže vylili veškeré palivo, stroj nastartovali a nechali ho běžet, dokud nespotřebuje zbytky paliva z palivových cest a karburátoru.