

23/16 Report Tecnico / Technical Report (11/02/16)

Ref.: FILTRO CARBURANTE GS226 / GS226 FUEL FILTER
FORD O.E. 1230645 - 1480561 - 1532171

Applic.: FORD

Models: FORD Focus 1.8 TDCI

**GS226, non è sempre colpa del
filtro, in questo caso è una
piccola valvola di non ritorno**

**GS226, is not always the filter,
in this case is a small
non-return valve**

In questo report tecnico parliamo del filtro carburante TECNECO GS226, con applicazioni su vetture FORD, HYUNDAI, KIA e SSANGYONG. Nello specifico vogliamo far luce su un fraintendimento importante, che ha visto nel tempo questo filtro essere ritenuto causa di anomalie, riscontrate in particolare se installato su FORD FOCUS 1.8 TDCI, quali difficoltà in fase di avviamento motore, perdita di potenza dello stesso o addirittura suo improvviso spegnimento. In effetti da una più attenta analisi delle anomalie indicate, gli esperti hanno constatato, senza ombra di dubbio, che queste non sono imputabili al filtro, TECNECO o di qualsiasi altre marca, ma sono la diretta conseguenza dell'inceppamento di una valvola di non ritorno posta nella tubazione che collega il filtro alla pompa rotativa del motore. A tal proposito infatti, la rivista QUATTORRUOTE, ha diramato un interessante articolo tecnico che descrive in modo dettagliato la questione e l'intervento adottato da FORD per la definitiva risoluzione del problema (vedi articolo a seguire).

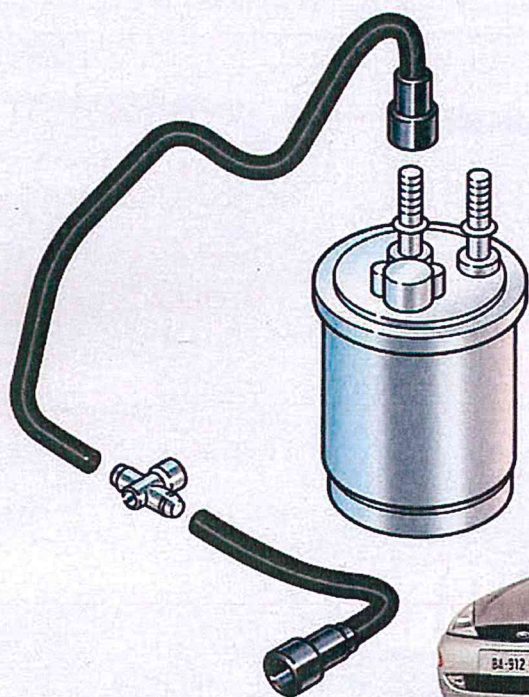
In this technical report we talk about TECNECO GS226 fuel filter with applications on FORD, HYUNDAI, KIA and SSANGYONG. Specifically we want to shed light on a major misunderstanding, which has seen, over time, this filter be cause of abnormalities, in particular if installed on FORD FOCUS 1.8 TDCI, such as engine starting difficulty, loss of power, sudden shutdown. In fact from a more careful analysis of the indicated anomalies, the experts noted that these are not attributable to the filter, TECNECO or any other brand, but is the direct consequence of the jam of a non-return valve placed in the pipe connecting the filter to the rotary pump of the engine (see QUATTORRUOTE article below).



■ difetto del mese

Se la Ford «Focus 1.8 TDDi» va in panne

Provate a togliere **la valvola**



SPESSE LA POMPA NON È COLPEVOLE
Sulle Ford «Focus 1.8 TDDi» del '99 una valvola nel tubo che collega il filtro gasolio alla pompa iniezione si può inceppare, fermando il motore.



Siete alla guida della vostra Ford «Focus 1.8 TDDi» che avete comprato nel 1999 o nel 2000 e con cui avete superato i 100.000 km senza grossi problemi. Improvvisamente, la spia delle candele s'accende e la vettura perde potenza. Vi fermate per controllare, non notate nulla di strano e cercate di ripartire. Niente da fare: il motore non s'avvia più. Così, trainate la macchina dal meccanico, che dopo qualche controllo formula la diagnosi: «Pompa d'iniezione da cambiare, sono più di 1500 euro». Una batosta, soprattutto se si considera che il valore della vettura è di poco superiore. Prima di mettere mano al portafogli o di decidere di rottamare la macchina, però, è bene chiedere al meccanico un supplemento d'indagine, che potrebbe farvi ripartire con poca spesa: vi spieghiamo il perché. Originariamente, la «Focus 1.8 TDDi», che, lo ricordiamo, è ancora dotata d'iniezione diretta con pompa rotativa (quindi non common rail), era equipaggiata di una piccola valvola di non ritorno posta nella tubazione che collega il filtro gasolio alla pompa d'iniezione (vedere il disegno sopra). Può capitare che col tempo la valvola si sporchi e s'inceppi, ostacolando il flusso di combustibile dal filtro alla pompa.

Se n'è accorta anche la Ford, che sulle «Focus» prodotte da metà dicembre del '99 ha eliminato la valvola, identificata dal numero di catalogo 1085312, e ha montato un nuovo tubo di collegamento di filtro e pompa (parte n° 1118671) in luogo del precedente 1091764, adatto ad accogliere la valvola. L'effetto della modifica è stato positivo, visto che le segnalazioni di noie alla pompa d'iniezione della «Focus TDDi» che abbiamo ricevuto riguardano quasi esclusivamente le vetture del '99 e del 2000, e le officine Ford, che ben conoscono il problema, in genere prima di metter mano al costoso dispositivo controllano il funzionamento della valvola a rischio e la eliminano montando il tubo modificato. Il tentativo non è costoso: il pezzo ha un listino, Iva compresa, di 27,70 euro e cambiarlo è facile. Invece, è di solito più difficile che un autoriparatore generico sia al corrente del difetto e del modo per ovviarlo. Poi, non è detto che la semplice sostituzione del tubo funzioni sempre: su vetture con otto-nove anni di vita e parecchi chilometri sulle ruote è comunque possibile che la pompa d'iniezione sia effettivamente guasta o che l'anomalia sia dovuta ad altri fattori, come per esempio un sensore difettoso. **R.B.**

■ Informazioni

Oggi anche i generici **le hanno**

■ Il problema della Ford «Focus» descritto qui a fianco ripropone per l'ennesima volta un annoso quesito: portare la macchina nelle officine autorizzate della Casa o da un autoriparatore indipendente?

Va detto subito che rispetto al passato la situazione è più chiara e la scelta dove ricoverare la vettura per un tagliando, anche in garanzia, o una riparazione è più facile. Il Regolamento Monti, che nel 2002 liberalizzava la rete di vendita e assistenza delle automobili ha oggi un'applicazione più ampia e quasi tutti i costruttori mettono a disposizione (a pagamento) degli autoriparatori generici le informazioni dettagliate per operare correttamente sui propri modelli. Inoltre, le affiliazioni di officine (come le Bosch Car Service o le Marelli Checkstar) forniscono ai loro componenti un'ampia mole di dati utili.

