

innej marki, spełniająca te same specyfikacje lepkościowe SAE i jakościowe API bądź ACEA.

Prawdę mówiąc, trudno mi sobie wyobrazić, że właściciel pojazdu nie wie, jaki olej został wlany do jego samochodu. Jednak w takim wypadku powinno się zajrzeć pod maskę samochodu – sumienni mechanicy na dobrych stacjach obsługi umieszczają przy wlewie oleju karteczki z informacjami dotyczącymi daty ostatniej wymiany i nazwy użytego produktu (oraz przebiegu silnika, przy jakim olej został wymieniony). Kierowca mający podstawową wiedzę o olejach jest wówczas w stanie zdecydować, który produkt zakupić w celu dokonania „dolewki”. Można też spytać o radę nasz serwis olejowy.

ki oleju (znajdziemy ją choćby na stronie internetowej <http://www.ordenoil.pl/>). Podajemy tam model i rok produkcji samochodu, typ oraz pojemność silnika – a w zamian otrzymujemy nazwę i typ właściwego oleju.



Andrzej Tippe, Shell Polska: W przypadku „dolewek” bezpiecznie jest użyć oleju półsyntetycznego (na przykład Shell Helix HX7 10W-40). Nie spowoduje on wypłukiwania zanieczyszczeń (gdy używaliśmy oleju niskiej jakości), nie zaszkodzi olejowi syntetycznemu, a trochę poprawi jakość oleju mineralnego.



Andrzej Husiatyński, Total Polska: Najlepiej byłoby, gdybyśmy znali lepkość wcześniej zastosowanego oleju. Ten parametr pozwala w dużym przybliżeniu określić technologię zastosowaną przy produkcji bazy oleju silnikowego – a to z kolei daje pojęcie o jakości oleju. Przykładowo, jeżeli w silniku zastosowano olej klasy 5W-40, to jest to produkt syntetyczny, przeważnie o wysokiej jakości. W takiej sytuacji należałoby także dolać olej o lepkości 5W-40.

Jeżeli jednak na temat użytego oleju nic nie wiemy, powinniśmy kierować się kilkoma zasadami. Przede wszystkim większość konstruktorów nie zaleca stosowania olejów mineralnych do silników wyprodukowanych po roku 2000. W przypadku tych roczników do dolewania należałoby stosować olej co najmniej półsyntetyczny o lepkości 10W-40. Poza tym dla większości samochodów spełniających normę emisji spalin Euro IV i V (czyli produkowanych od 2006 r.) zaleca się stosowanie olejów typu Low SAPS (o niskiej zawartości siarki, popiołów siarczanowych i fosforu); takie same oleje powinno się wykorzystywać podczas „dolewek”.

Zawsze należy przestrzegać reguły, zgodnie z którą objętość „dolewki” nie po-

winna przekraczać 10% objętości układu olejowego. W praktyce oznacza to, że wolno nam dolać najwyżej pół litra oleju.



Daniel Ślimakowski, Valvoline: W opisanej sytuacji nie powinno się dolewać oleju, ale dokonać jego wymiany. Taka operacja kosztuje niewiele więcej niż „dolewka”, a stosując się do zaleceń producenta silnika (pojazdu), mamy pewność, że użyliśmy właściwego oleju.



Przemysław Niedzielski, Variant (Petro Canada): W sytuacji, gdy nie możemy określić, jaki olej znajduje się w układzie, należy kierować się zaleceniami producenta danego pojazdu (klasa lepkości, normy, specyfikacje). To one jednoznacznie określają, jaki środek powinien być stosowany w konkretnych samochodach.



Paweł Fiedorowicz, Neste Oil: Bezpiecznym rozwiązaniem jest dolewanie oleju półsyntetycznego, jednak w przypadku nowoczesnych samochodów należy stosować olej zalecany przez producenta pojazdu. Natomiast w sytuacjach awaryjnych można sięgnąć po dowolny olej silnikowy – współczesne środki są bowiem mieszalne.



Piotr Pyrka, Motul: Jeżeli nie ma możliwości sprawdzenia, jaki olej znajduje się w silniku, wówczas najbezpieczniej będzie zastosować na dolewkę produkt zgodny z zaleceniami producenta samochodu. Klasę jakości i lepkości można sprawdzić w instrukcji obsługi samochodu, choć łatwiej będzie skorzystać z szybko działającego narzędzia na stronie internetowej: www.motul.com i www.motulpolska.pl. Jeżeli do wyboru polecane będą np. trzy produkty: w pełni syntetyczny, częściowo syntetyczny i mineralny, to nie należy się

obawiać o mieszalność z olejem znajdującym się w silniku, gdyż wszystkie rodzaje baz olejowych używane do produkcji olejów silnikowych są z sobą mieszalne. Ważne jest, by zastosować olej o jakości wymaganej przez producenta pojazdu.

Czy wykorzystując powszechnie stosowany sprzęt warsztatowy, można stwierdzić, że silnik jest zalany niewłaściwym olejem?

Michał Izdebski: Jedynym sposobem stwierdzenia, jakim olejem jest zalany silnik, jest przeprowadzenie badań laboratoryjnych.

Przemysław Szczepaniak: Silnik zalany niewłaściwym olejem szybciej się zużywa, ale zanim dojdzie do awarii, większość kierowców oraz mechanicy mogą nie zauważyć, że jednostka napędowa źle pracuje. Jednym z objawów szybszego zużycia silnika jest zwiększony poziom zanieczyszczeń w oleju – w tym podwyższona liczba cząstek metali, które powstały w wyniku tarcia.

Olej silnikowy wykazuje pewne podobieństwo do krwi krążącej w organizmie. Badając skład oleju, jesteśmy w stanie określić kondycję silnika – podobnie jak badając krew, określamy stan ciała. Jeśli chcemy sprawdzić skład zużytego oleju, musimy przekazać jego próbkę do laboratorium. Specjalne, mobilne minilaboratorium Mobil 1 towarzyszy zespołowi Formuły 1 Vodafone McLaren Mercedes, którego jesteśmy partnerem technologicznym. Ekspert ExxonMobil podczas wyścigowego weekendu analizuje skład oleju Mobil 1, dzięki czemu kontroluje się na bieżąco stan silnika.

Analizy tego rodzaju mogą być wykonywane także na zlecenie warsztatu samochodowego. Jednak nie należą one do najtańszych. Zdecydowanie lepszym i tańszym rozwiązaniem jest stosowanie odpowiedniego oleju silnikowego. Jeżeli kierowca nie jest pewny jakości użytego oleju, zaleca się dokonanie jego wymiany.

Informacje na temat tego, jaki olej jest odpowiedni dla silnika, znajdują się w instrukcji obsługi pojazdu. Podaje je również nasze narzędzie doboru oleju na stronie <http://www.mobil.pl/> oraz autoryzowani dystrybutorzy olejów Mobil.

Maciej Ochenduszek: Mając do dyspozycji standardowy sprzęt warsztatowy, nie zdołamy stwierdzić, że silnik jest zalany niewłaściwym olejem. Da się to zrobić tylko podczas badania laboratoryjnego próbki oleju, podczas którego określa się jego lepkość.

Przemysław Busz: W standardowo wyposażonym warsztacie nie ma takiej możliwości. Jest to zadanie dla laboratorium.

Krzysztof Niedźwiedz: W zwykłym warsztacie nie da się tego zrobić. Takie badanie wymaga specjalistycznego sprzętu laboratoryjnego, którego nie spotyka się nawet w dużych serwisach. Mimo to sprawny mechanik potrafi stwierdzić na podstawie obserwacji kilku elementów silnika, że z olejem jest coś nie tak. Nagary lub przebarwienia na głowicy i elementach z nią współpracujących sugerują, że olej albo był użytkowany za długo w stosunku do warunków eksploatacji pojazdu (w grę wchodzi tu na przykład jakość paliwa i dynamika prowadzenia auta), albo był nieodpowiednio dobrany do danego silnika, który ulegał okresowym przegrzaniom. Wskazówką jest także wygląd filtra powietrza. W samochodach nowszej generacji powietrze ze skrzyni korbowej nie jest wyrzucane na zewnątrz, ale trafia do kolektora ssącego. Jeżeli na filtrze powietrza lub przewodach tworzy się zgorzel, to prawdopodobnie jest ona oznaką zastosowania oleju kiepskiej jakości i częstego przegrzewania silnika, co wprawny mechanik bezbłędnie wyczuje węchem.

Jeżeli pojawiają się wątpliwości co do jakości użytego wcześniej oleju, np. gdy w grę wchodzi spór i roszczenia odszkodowawcze związane z uszkodzeniem silnika, można pobrać próbkę oleju i wystać

ją do specjalistycznego laboratorium olejowego przy zachowaniu odpowiednich procedur.

Rafał Kobza: Jeżeli nie jesteśmy w stanie określić, jakim olejem jest zalany silnik, warto wykonać płukanie układu olejowego (można wykorzystać przy tym specjalny środek – Pro Line Engine Flush).

Marek Dębiński: Nie znam techniki warsztatowej, dzięki której da się rozpoznać olej i stwierdzić, że ma on określoną jakość, a następnie ocenić, czy spełnia wymagania konkretnego silnika. Korzystając z popularnych metod warsztatowych,



jesteśmy w stanie porównać lepkość używanego oleju z lepkością oleju świeżego. W tym celu mierzy się czasy przepływu kulki w rurce napełnionej olejem albo czas spływania oleju po nachylonej powierzchni (na liniałe z rowkami). Po przeprowadzeniu takich pomiarów możemy stwierdzić, czy lepkość używanego oleju spadła, czy też wzrosła.

W warsztacie da się ponadto ocenić jakość oleju na podstawie jego własności myjących. Robimy to, wkrapiając na kawałek bibuty kroplę ciepłego oleju z bagnetu kontrolnego, a po 10-20 minutach oceniamy wygląd „kleksa”. Jeśli plama jest ciemna i równomiernie zabrudzona, olej ma odpowiedni potencjał myjący i dobrze transportuje do filtra zanieczyszczenia zmyte ze smarowanych powierzchni. Natomiast plama z wyraźnie mniejszą czarną plamką niż tusta powstała z ole- →

Wielu kierowców. Jeden olej. Mobil 1

Wielu kierowców. Jeden olej. Mobil 1