

ju (lub plama w całości czarna i mająca rozmiar niewiele większy niż po zakropleniu) świadczy o tym, że olej nie potrafi już transportować zanieczyszczeń.

Wygląd oleju pozwala również określić, czy jest on zanieczyszczony wodą lub płynem chłodzącym. Przy dużym nawodnieniu powstaje emulsja albo zauważamy „mlekwatą” wygląd oleju. Przy mniejszej zawartości wody możemy wykonać test podgrzewania oleju: przy temperaturze zbliżonej do 100°C o obecności wody świadczy spienienie; przy dalszym podgrzewaniu ustyszmy trzaski, jak przy smażeniu kotletów.

**Marcin Majcher:** Stwierdzenie tego jest bardzo trudne, ponieważ skutki zalania silnika niewłaściwym olejem są odłożone w czasie i zauważa się je zwykle wtedy, gdy już dojdzie do awarii. Oczywiście, istnieją testery określające jakość i zanieczyszczenie oleju, dostępne dla każdego

sprawnie, nie ma powodu do podejrzeń, że silnik został zalany złym olejem. Dopiero w przypadku zauważenia problemów z silnikiem, których przyczynę trudno jest określić, może okazać się, iż tkwi ona w zastosowaniu niewłaściwego oleju.

**Andrzej Tipse:** Niestety, nie ma takiej możliwości.

**Andrzej Husiatyński:** Na podstawie wyglądu oleju, jego zapachu albo konsystencji nie da się stwierdzić, czy do zalania silnika użyto odpowiedniego produktu. Do dokładnego określenia parametrów oleju niezbędne jest laboratorium.

**Daniel Ślimakowski:** Niestety, nie sposób tego łatwo sprawdzić. Najlepszą i w praktyce jedyną pewną metodą określenia właściwości oleju jest analiza laboratoryjna. Zalanie niewłaściwym olejem stwierdza się najczęściej po fakcie. W misce silnikowej pojawia się zżelowany olej, a uszkodzony filtr DPF bądź zawór EGR świadczą o zastosowaniu niewłaściwego oleju.

**Przemysław Niedzielski:** Precyzyjną odpowiedź na to pytanie można uzyskać tylko poprzez zbadanie próbki oleju w specjalistycznym laboratorium.

**Paweł Fiedorowicz:** W zwykłym punkcie serwisowym albo warsztacie nie stwierdzimy, czy użyty olej jest właściwy. Jeśli w układzie smarowania znajdzie się olej gęstszy niż zalecany przez producenta pojazdu, to za pomocą manometru można wykryć wzrost ciśnienia – jest to jednak tylko wskazówka sugerująca, że użyto niewłaściwego oleju. Istnieją wprawdzie urządzenia do badania jakości środków smarnych, ale nie należą one do wyposażenia przeciętnego warsztatu samochodowego.

**Piotr Pyrka:** Za pomocą dostępnych w warsztacie środków trudno jest określić, jakiego oleju użyto do smarowania silnika. Objawami stosowania oleju o zbyt niskiej jakości będą między innymi osady zauważalne w różnych miejscach układu smarowania, zarówno te niskotemperaturowe, obserwowane najczęściej w miskach olejowych i na pokrywach rozrządu, jak i te wysokotemperaturowe, powodujące np. blokowanie się pierścieni tłokowych. Właściwy, wysokiej jakości

olej silnikowy będzie utrzymywał silnik w czystości i nie doprowadzi do zapiekania pierścieni tłokowych czy uszkodzeń wałka rozrządu, turbosprężarki czy innych ruchomych części silnika.

Nie należy się kierować barwą oleju spuszczonego z silnika czy obserwowanego na bagnecie kontrolnym. Ciemny olej wcale nie oznacza jego niedostatecznej jakości. Często jest wręcz odwrotnie – to oleje wysokiej jakości, charakteryzujące się dobrymi właściwościami czyszczącymi i dyspergującymi, będą usuwały i utrzymywały w zawiesinie osady wcześniej już zalegające w silniku. Oleje niedostatecznej jakości mogą natomiast przez długi czas pozostawać jasne i przejrzyste, tym samym zanieczyszczenia będą osadzały się w silniku, powodując jego przyspieszone zużycie, a często poważne awarie.

**Czy na właściwości oleju wpływa negatywnie zastosowanie niewłaściwego filtra bądź pozostawienie starego, używanego w poprzednim cyklu?**

**Michał Izdebski:** Zastosowanie niewłaściwego filtra oleju może doprowadzić do bardzo poważnej awarii silnika, na przykład przedwczesnego zużycia się tożysk ślizgowych turbosprężarki. Filtry oleju spełniają często dodatkowe funkcje, np. zespołu zaworów obejściowych i zwrotnych, regulującego ciśnienie zimnego oleju w krytycznych chwilach po uruchomieniu silnika.

Pozostawienie zużytego filtra oleju z poprzedniego cyklu najprawdopodobniej spowoduje spadek wydajności układu smarowania. Odłożone w filtrze osady w dużym stopniu zmniejszą jego przepustowość bądź całkiem go zablokują, a to również prowadzi do awarii silnika.

**Przemysław Szczepaniak:** Filtr oleju usuwa zanieczyszczenia z układu smarowania i powinien być wymieniany wraz z olejem silnikowym. Filtry samochodowe nie należą do podzespołów drogich, a – podobnie jak oleje silnikowe – mają duży wpływ na jakość pracy silnika. Dlatego zarówno przy wyborze filtra, jak i oleju silnikowego powinniśmy stawiać na produkty najwyższej jakości. Olej przepływający przez niewłaściwy bądź stary filtr może zawierać zanieczyszczenia, które gromadzą się w silniku, przyspieszając jego zużycie.



użytkownika, ale przeprowadzenie testów kosztuje tyle co 3-4 litry oleju, a poza tym nie badają one lepkości ani klasy ACEA. Ponadto niektórzy producenci pojazdów montują czujniki monitorujące jakość oleju, co znacznie ułatwia ocenę jego parametrów. Należy jednak przyjąć podstawową zasadę: jeśli nie wiemy, jaki olej jest w silniku i jak długo używany, trzeba go natychmiast wymienić na zgodny z wymaganiami producenta.

Przed wymianą polecam zastosowanie płukanki (Engine Flush) na bazie detergentów, która usunie wszelkie osady i nagary z silnika. Wymiana oleju silnikowego pociąga za sobą niewielkie koszty w porównaniu z ceną usunięcia awarii spowodowanej używaniem niewłaściwego środka.

**Katarzyna Starzec:** W warsztacie nie da się tego stwierdzić, ale gdy podczas rutynowej kontroli pojazdu wszystko działa



## CASTROL EDGE EKSTREMALNIE WYTRZYMAŁY



TO WIĘCEJ NIŻ OLEJ. TO PŁYNNĄ TECHNOLOGIA.

