

**Maciej Ochendusko:** Niewłaściwy filtr oleju, mający zbyt duże „oczka”, będzie przepuszczał zanieczyszczenia stałe, takie jak drobiny metalu i piasek. W efekcie olej ulegnie zabrudzeniu, a elementy silnika szybciej się zużyją. Zastosowanie starego filtra pociągnie za sobą natomiast nieznaczną zmianę lepkości. Olej szybciej stanie się ciemniejszy; zmieni się też jego zasadowość.

**Przemysław Busz:** Pozostawienie zużytego filtra z poprzedniego cyklu może skończyć się jego zatkaniem, a wtedy układ smarowania zacznie pracować z pominięciem etapu filtracji. Do równie niebezpiecznej sytuacji doprowadzi zastosowanie niewłaściwego filtra oleju, mającego mniejszą niż zalecana powierzchnię wkładu filtracyjnego.

**Krzysztof Niedźwiedz:** Podczas każdej wymiany oleju w silniku trzeba wymienić także filtr olejowy – oczywiście na taki, który jest zalecany przez producenta pojazdu. Pozostawienie starego filtra (lub użycie niewłaściwego modelu) skutkuje złą pracą układu smarowania. W zależności od rodzaju pomyłki możemy mieć do czynienia z wahaniami ciśnienia w układzie smarowania (zbyt duże lub zbyt małe), albo z przejściem niefiltrowanego oleju przez „bypass”. Każda taka sytuacja powoduje gorsze smarowanie silnika i jego wcześniejsze zużycie.

rowanych powierzchni i transport zanieczyszczeń. Są one rozproszone w całej objętości oleju i cyrkulują wraz z nim. Po pewnym czasie stężenie zanieczyszczeń wzrasta i powstają większe cząstki, które mogą odkładać się na najchłodniejszych elementach silnika. Zjawisku temu przeciwdziałają właśnie filtry oleju, który powinien przechwycić jak najwięcej zmytych zanieczyszczeń i w ten sposób odświeżyć olej. Rzadsza wymiana tego elementu albo stosowanie nieodpowiedniego filtra skutkuje szybszym zabrudzeniem oleju, zablokowaniem kanałów smarowania i w końcu zatarciem silnika.

**Marcin Majcher:** Niewłaściwy filtr oleju niekoniecznie musi wpływać negatywnie



na sam olej, ale na pewno źle wpłynie na silnik. Nieodpowiedni filtr może doprowadzić do sytuacji, w której olej nie będzie miał odpowiedniego ciśnienia. Z kolei zużyty filtr nie spełni swojej podstawowej funkcji (czyli nie będzie dobrze filtrował oleju), a poza tym zanieczyści świeży olej zgromadzonymi wcześniej osadami. Na szczęście ceny filtrów są niewygórowane, a one same łatwe do zdobycia. Polecam stosowanie filtrów renomowanych producentów – najważniejsza jest ich zawartość, a nie obudowa albo cena.

**Katarzyna Starzec:** Do każdego typu silnika trzeba stosować odpowiedni filtr oleju, a można śmiało powiedzieć, że jest tyle rodzajów filtrów, ile typów silników.



Prawdopodobieństwo, że doświadczony mechanik zastosuje nieodpowiedni filtr do danego typu silnika, jest tylko minimalne. Próba założenia filtra od silnika innego typu najprawdopodobniej skończy się fiaskiem – choćby ze względu na niezgodność kształtu i/lub sposobu mocowania elementu. Problemem może okazać się natomiast zastosowanie filtra złej jakości (mam na myśli głównie tanie filtry nieznanego pochodzenia) lub filtra wadliwego z przyczyn fabrycznych.

Pozostawienie zużytego filtra z poprzedniego cyklu skończy się tym, że świeży olej usunie z filtra część zatrzymanych przez niego zanieczyszczeń i sam ulegnie zanieczyszczeniu oraz szybszej degradacji. Mogą pojawić się również problemy z ciśnieniem w układzie smarowania.

**Andrzej Tippe:** Filtry dostosowywane są do przebiegów silnika. Użycie niewłaściwego filtra lub pozostawienie starego może spowodować jego całkowite zablokowanie zanieczyszczeniami. Olej przestanie być filtrowany (zostanie zbocznikowany), a to na pewno przyspieszy zużycie silnika.

**Andrzej Husiatyński:** Filtr bezwzględnie należy wymieniać – i to najlepiej na element dobrej jakości. Jeżeli filtr się zatka, to do oleju trafią nierozpuszczalne zanieczyszczenia (kurz, opiłki metali, drobiny



nagarów, sadza itp.), które przyspieszą zużycie elementów silnika.

**Daniel Ślimakowski:** Wymiana oleju bez jednoczesnej wymiany filtra (lub zastosowanie niewłaściwego filtra) może prowadzić do uszkodzenia silnika lub nawet jego zatarcia. Do takich zdarzeń dochodzi na skutek przeniknięcia do świeżego oleju



zgromadzonych w filtrze zanieczyszczeń (na przykład opiłków metali, które dotychczas były odfiltrowywane z oleju i stopniowo osadzały się w filtrze). Stary filtr oleju okaże się ponadto zdecydowanie mniej skuteczny: jego zdolność przechwytywania zanieczyszczeń z przepływającego oleju jest niewielka ze względu na zmniejszenie powierzchni filtrującej.

**Przemysław Niedzielski:** Niewłaściwy filtr oleju (lub zastosowanie starego filtra) może spowodować, że zanieczyszczenia zewnętrzne lub te powstałe podczas normalnej eksploatacji silnika nie będą w odpowiedni sposób absorbowane. To przekłada się na szybszą degradację oleju (pogorszenie lub utratę podstawowych właściwości smarnych) i grozi doprowadzeniem do uszkodzenia silnika.

**Paweł Fiedorowicz:** Zastosowanie niewłaściwego filtra nie ma wpływu na jakość oleju, lecz może spowodować zmianę jego ciśnienia i odbić się na wydajności pompy olejowej. Natomiast stary filtr natychmiast zanieczyści nowy olej – a w takiej sytuacji wymiana tego ostatniego w ogóle nie ma sensu.

**Piotr Pyrka:** Filtr oleju zawsze powinien być zgodny z zaleceniami producenta silnika. Stosując inne modele filtrów z takim

samym gwintem mocującym lub „pasującym” do obudowy modułu filtracyjnego, nie mamy pewności, czy układ smarowania będzie działał poprawnie. Każdy z filtrów wyposażony jest w zawór bezpieczeństwa, który otwiera się po osiągnięciu odpowiednio wysokiego ciśnienia smarowania, spowodowanego wzrostem oporów i nagromadzonych w nim osadów, a wówczas olej w magistrali olejowej krąży bez filtracji, co ma ogromny wpływ na trwałość silnika. Wymiana oleju bez wymiany filtra może bardzo szybko doprowadzić do takiej sytuacji i pomimo świeżego oleju silnik poddawany jest bardzo szybkiemu procesowi zużycia.

**W którym z dopuszczalnych stanów: górnym czy dolnym – olej lepiej spełnia wszystkie swoje zadania?**

**Michał Izdebski:** Stan oleju w silniku zawsze musi mieścić się pomiędzy znakami „min” i „maks” na wskaźniku. Jeżeli tak jest, to możemy być pewni, że olej silnikowy spełnia swoje zadania w stu procentach. Kiedy stan oleju przekracza poziom maksymalny, zdarzają się awarie uszczelnień silnika na skutek zbyt dużego ciśnienia w układzie smarowania. Jeżeli poziom spadnie poniżej wartości minimalnej, może dojść do zatarcia silnika. Poziom oleju należy sprawdzać często i regularnie, a ubytki uzupełniać na bieżąco.

**Przemysław Szczepaniak:** Określony przez producenta samochodu dopuszczalny poziom oleju w silniku (pomiędzy minimum i maksimum) zapewnia właściwe smarowanie. Dlatego nie można stwierdzić, że napełnienie układu do poziomu maksymalnego zagwarantuje, że olej będzie lepiej spełniał swoje zadania. Bardziej istotne jest to, jak szybko po uruchomieniu silnika olej dociera do wszystkich jego części. Produkty marki Mobil bardzo dobrze wywiązują się z tego zadania, dzięki czemu silnik jest odpowiednio chroniony nawet przy tzw. zimnym rozruchu.

**Maciej Ochendusko:** Olej silnikowy musi spełniać wszystkie swoje zadania zarówno w górnym, jak i dolnym zakresie.

**Przemysław Busz:** Poziom oleju powinien zawierać się w zakresie między górnym a dolnym znacznikiem bagnetu pomiarowego.

**Krzysztof Niedźwiedz:** Najlepiej, aby poziom oleju utrzymywał się w stanach średnich. Można go sprawdzić na bagnecie pomiarowym. Zbyt niski stan oleju prowadzi do przegrzewania się silnika, a w konsekwencji do zbyt szybkiej degeneracji oleju i przedwczesnego zużycia smarowanych elementów. Zbyt wysoki stan oleju jest szczególnie niekorzystny w silnikach z turbodoładaniem. Turbina powietrza jest smarowana tym samym olejem, co silnik; odptyw oleju z turbiny nie jest wymuszany, lecz swobodny. Jeżeli oleju jest za dużo, jego nadmiar trafia do wydechu lub kolektora ssącego. Obie sytuacje są oczywiście bardzo niekorzystne.

**Rafał Kobza:** Wlewając świeży olej do silnika bądź uzupełniając jego stan, trzeba zadbać, aby nie przekraczać poziomu maksymalnego. Wartość optymalna to zazwyczaj 3/4 odległości między minimum i maksimum na wskaźniku. Tak zalany silnik będzie najlepiej smarowany oraz chłodzony.

**Marek Dębiński:** Olej ma pewną rozszerzalność, więc jego poziom nie powinien sięgać maksimum. Poza tym przy najwyższym poziomie utrudniona jest wymiana ciepła, powietrza, i odprowadzanie oparów paliwa z miski olejowej przez przewody odpowietrzające.

Minimalna objętość oleju także nie jest najlepsza: zawsze musimy mieć go tyle, aby istniał margines objętości, który nawet przy spadku temperatury zapewni, że pompa zassie olej. Poziom oleju na bagnecie sprawdzamy wtedy, gdy silnik nie pracuje. Najbezpieczniej jest utrzymywać go mniej więcej na wysokości 1/2 skali bagnetu.



Wielu kierowców. Jeden olej. Mobil 1

Wielu kierowców. Jeden olej. Mobil 1