

Marcin Majcher: Olej dobrze chroni silnik, o ile jego poziom utrzymuje się w normie określonej odpowiednim polem na bagnecie kontrolnym. Zarówno zbyt niski, jak i zbyt wysoki poziom są dla silnika szkodliwe.

Katarzyna Starzec: Najlepiej, gdy poziom oleju jest optymalny – pomiędzy stanem górnym i dolnym. Nadmiar oleju w układzie ulegnie spalaniu, co przyczyni się do powstania osadów, nagarów albo laków w silniku. Natomiast zbyt mała ilość oleju może doprowadzić do spadku ciśnienia w układzie, a ponadto nie zapewnia skutecznego smarowania; w takiej sytuacji olej spełnia swoje funkcje tylko w ograniczonym stopniu.

Andrzej Tippe: Najkorzystniejszy jest poziom oleju osiągnięty od 1/2 do 1/3 odległości od wartości maksymalnej. Należy pamiętać, że olej rozszerza się po rozgrzaniu silnika i przy zbyt wysokim poziomie okazuje się, że jest go za dużo. Powoduje to najczęściej pienienie, wycieki i ewentualne rozszczelnienia układu smarującego. Przy zbyt niskim poziomie oleju może natomiast dochodzić do złego smarowania, szczególnie na zjazdach, podjazdach albo ostrych zakrętach.

Andrzej Husiatyński: Im więcej oleju – oczywiście w dopuszczalnych granicach – tym lepiej. Olej ma ograniczoną zdolność do utrzymywania rozpuszczalnych

zanieczyszczenie silnika. Olej silnikowy spełnia również funkcję chłodzącą. Zwiększenie jego objętości skutkuje wzrostem pojemności cieplnej i spadkiem ryzyka przegrzania silnika. Z tych właśnie powodów tak ważna jest kontrola poziomu oleju i jego systematyczne uzupełnianie.

Daniel Ślimakowski: Najlepiej utrzymywać ilość oleju między stanem maksymalnym i minimalnym. Poziom poniżej wartości minimalnej jest niebezpieczny dla silnika ze względu na ryzyko zatarcia. Ze zbyt wysokim poziomem mogą sobie natomiast nie poradzić pierścienie tłokowe. W takiej sytuacji dochodzi do wypalania oleju w komorze spalania i przenikania dodatkowych zanieczyszczeń do katalizatora i systemów utylizacji spalin. Elementy te ulegają wówczas przedwczesnemu zużyciu.

Przemysław Niedzielski: Zbyt wysoki lub zbyt niski stan oleju są równie niebezpieczne dla silnika samochodu. O ile w pierwszym przypadku możemy spodziewać się wyższego ciśnienia oleju i szybszej utraty jego parametrów (wał korbowy

silnika. Znaki na bagnecie wskazującym poziom oleju dobrane są tak, aby zapewnić jego bezpieczną pracę. Poziom oleju w misce powinien zawsze mieścić się pomiędzy nimi. Jazda ze zbyt wysokim poziomem oleju może doprowadzać do uderzania wału korbowego w jego lustro, co znacząco zwiększa opory silnika, prowadzi do pienienia oleju i grozi jego wyciekami na zewnątrz. Zbyt niski poziom prowadzi natomiast do podniesienia temperatury pracy, a tym samym – do szybszej utraty parametrów oleju. Skrajnym przypadkiem będzie brak ciśnienia smarowania. Dzieje się tak najczęściej podczas jazdy w zakręcie, kiedy zbyt mała objętość powoduje przepływ oleju na drugą stronę miski, gdzie pompa już go nie zasysa. Nawet chwilowe braki ciśnienia smarowania szybko prowadzą do zniszczenia panewek, wału korbowego, turbosprężarki czy innych ruchomych elementów.

Czy warsztaty i serwisy podczas okresowych przeglądów powinny kontrolować ciśnienie w układzie smarowania z użyciem manometru?

Michał Izdebski: Stosowane obecnie samochodowe systemy diagnostyki pokładowej na bieżąco odczytują krytyczne parametry pracy silnika. Należą do nich między innymi temperatura i ciśnienie oleju. Jeżeli dojdzie do spadku ciśnienia (na skutek za niskiego poziomu oleju lub awarii układu smarowania), kierowca zostanie o tym natychmiast poinformowany. Takie zabezpieczenia zupełnie wystarczają i dodatkowa kontrola nie jest konieczna.

Przemysław Szczepaniak: Współczesne pojazdy są wyposażone w elektroniczne systemy kontroli ciśnienia oleju. Jeżeli istnieją powody, by przypuszczać, że te czujniki nie działają lub podają błędne odczyty, to pomiar manometrem ma sens. Oczywiście trzeba pamiętać, że każda dodatkowa czynność serwisowa wymaga →



zanieczyszczeń (laki, szlasy, żywice, sadza, itp.) i kwaśnych produktów spalania. Większa ilość oleju pochłonie więcej zanieczyszczeń, a w efekcie zmniejszy się

zanurzony zbyt głęboko powoduje większe stężenie mgły olejowej), o tyle niedobór oleju w silniku kończy się jego trwałym uszkodzeniem (na przykład zatarciem).

Paweł Fiedorowicz: Prawidłowy jest każdy poziom mieszczący się między znacznikami stanu minimalnego i maksymalnego. Tylko w przypadku silników z turbodoładowaniem zaleca się utrzymywanie poziomu maksymalnego.

Piotr Pyrka: Pojemność miski olejowej jest zaprojektowana przez konstruktora



Najnowocześniejszy bolid F2, to kolejne wyzwanie dla Comma.

Zastosowanie najwyższej jakości środków smarnych oraz płynów eksploatacyjnych, gwarantuje najlepsze osiągi.



Oleje Comma – mistrzowska Formuła

Performance MOTOR OILS
najnowocześniejsza grupa środków smarnych



Partnerstwo Comma z F2 podkreśla naszą obietnicę daną profesjonalnym warsztatom samochodowym, że produkty Comma są niezawodne i można z pełnym zaufaniem polecać je swoim klientom.

inter cars

części do samochodów

Bezpośredni dystrybutor Comma w Polsce
www.intercars.com.pl

Najlepsze rozwiązania wypracowane w laboratoriach Comma.

