

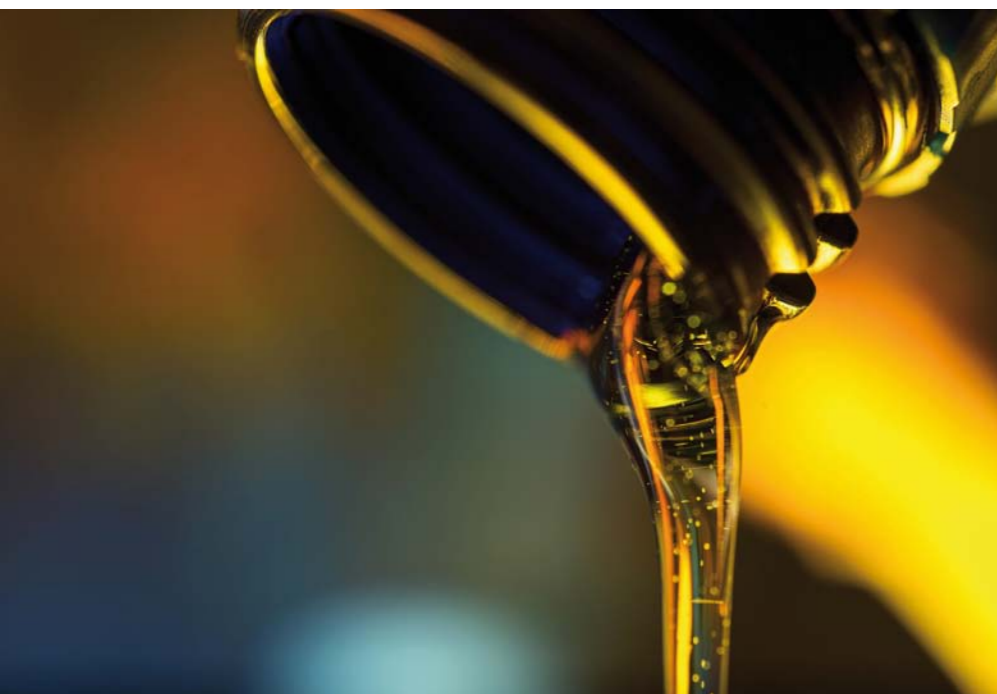
Nie oceniaj oleju po wyglądzie!



ANDRZEJ HUSIATYŃSKI

KIEROWNIK DZIAŁU TECHNICZNEGO
TOTALÉNERGIES MARKETING POLSKA

WSPÓŁCZESNE OLEJE SILNIKOWE SĄ TAK ZAAWANSOWANE, ŻE WYMAGAJĄ OD KUPUJĄCEGO DOKŁADNEGO CZYTANIA ETYKIET. NIE WYSTARCA JUŻ NAWET ZNAJOMOŚĆ SAMEJ LEPKOŚCI, PONIEWAŻ W OBRĘBIE JEDNEJ POJAWIA SIĘ KILKA WARIANTÓW, RÓŻNIĄCYCH SIĘ NP. DOPUSZCZENIAMI PRODUCENTÓW. NIE NALEŻY SIĘ TAKŻE SUGEROWAĆ WYGLĄDEM OLEJU



Kolor, przejrzystość i zapach oleju w trakcie eksploatacji nic nie mówią o właściwościach smarnych i bywają mylące. Czarny nie znaczy zużyty, krystalicznie przejrzysty nie znaczy idealny, „rzadki” tak naprawdę może być „gęsty”, a „gęsty” – rzadki jak woda. Najwyższa pora, aby rozprawić się ze stereotypami, które wciąż krążą wśród niektórych kierowców. Ba, można się z nimi spotkać nawet w warsztatach.

Czarny jak smoła?

Dla wielu właścicieli diesli kolor oleju na bagnecie służącym do kontroli jego

poziomu jest powodem frustracji. W samochodach z silnikami wysokoprężnymi bursztynowy kolor oleju szybko traci przezroczystość i zabarwia się na czarno. Nierzadko efekt ten pojawia się tuż po wymianie, co sprawia, że niektórzy klienci wątpią, czy mechanik faktycznie wymienił cały olej. Tymczasem zmiana koloru to bardzo pozytywny objaw, wskazujący na absorpcję sadzy. Badania prowadzone przez TotalEnergies potwierdzają, że taki olej nie traci swoich właściwości. Jest on technologicznie przeznaczony do pracy w takich warunkach. Wyptukuje gromadzącą się sadzę, wiąże ją ze sobą

i zabezpiecza silnik przed gromadzeniem się osadów, przez cały czas zachowując swoje parametry smarne. Cząstki sadzy nieustannie krążą w oleju, nie czyniąc żadnej szkody. Ważne jest tylko, aby zgodnie z zaleceniami producenta odpowiednio często wymieniać olej i filtr. Zdolności absorpcyjne są projektowane z pewnym zapasem, jednak w trosce o silnik nie należy zbliżyć się do wartości granicznych.

W gamie TotalEnergies najlepszymi właściwościami absorpcyjnymi mogą poszczycić się oleje opracowane w technologii ART (*Age Resistance Technology*). To zaawansowana, bardzo nowoczesna formuła zapewnia doskonałe właściwości przeciwutleniające i przeciwzużyciowe oleju silnikowego. Oleje te przez cały okres eksploatacji skutecznie absorbują zanieczyszczenia i chronią silnik przed ich osadzeniem.

Czysty jak tza?

Użytkownicy pojazdów zasilanych LPG często podkreślają z dumą, że wnętrza ich silników są wyjątkowo czyste, podobnie jak olej – ten zużyty podczas wymiany zwykle niewiele różni się kolorem od nowego. Okazuje się jednak, że pozory mylą. Z jednej strony, faktycznie – LPG sprzyja czystemu spalaniu i nie wytwarza dużej ilości zanieczyszczeń, co powoduje, że przez długi czas kolor oleju się nie zmienia. Z drugiej – pojawiają się niewidoczne zanieczyszczenia chemiczne, które wpływają negatywnie na olej i pogarszają jego

właściwości smarne. Chodzi o siarkę, którą zanieczyszczony jest LPG. Siarka ta w procesie spalania powoduje powstanie kwaśnych związków, które przenikają do oleju, zakwaszając go. Wprawdzie olej ma pewną zdolność neutralizacji tych związków, jednak posiadaczom samochodów z instalacją LPG radzimy rygorystycznie przestrzegać terminów wymiany oleju, a nawet skrócić je o połowę.

„Gęsty” czy „rzadki”?

Nadal wielu kierowców, a niestety także mechaników, uważa, że olej, który w opakowaniu, w temperaturze pokojowej, wydaje się rzadki, będzie słabo smarował silnik, zwłaszcza jeśli auto ma zaawansowany przebieg. Nie jest to prawda, ponieważ o właściwościach smarnych decyduje charakterystyka lepkościowa podana na opakowaniu według norm SAE, np. SAE 0W-20, 5W-30, 10W-60. A zatem bywa tak, że olej „gęsty” w opakowaniu staje się bardzo „rzadki” w rozgrzanym silniku. I odwrotnie – olej „rzadki” w opakowaniu może okazać się bardziej „gęsty” po rozgrzaniu w jednostce napędowej. Wynika to ze wskaźnika lepkości oleju. Przykładowo olej 15W-40 w porównaniu z olejem 0W-40 będzie miał wyższą lepkość w temperaturze pokojowej. W 100°C oba będą miały tę samą lepkość, jednak przy wyższych tem-



peraturach (czyli w najbardziej rozgrzanych miejscach w silniku) olej 0W-40 wykaże wyższą lepkość.

Oczywiście, popularne określenia: „gęsty” i „rzadki” nie są prawidłowe, ponieważ jedynym właściwym parametrem jest lepkość. Przypominamy tę oczywistą prawdę, ponieważ praktyka pokazuje, że wiedza często przegrywa w starciu z konserwatywnymi poglądami.

W praktyce szukanie oleju o możliwie najwyższej lepkości jest jednak ry-

zykowne, ponieważ priorytem są normy producenta silnika. Zbyt niska oraz zbyt wysoka lepkość przekłada się na zmianę oporów pracy, funkcjonowanie elementów hydraulicznych, np. popychaczy zaworowych lub wariatorów faz rozrządu czy napinaczy. W efekcie nieprzemysłana zmiana oleju może w najlepszym przypadku zakończyć się wzrostem głośności pracy silnika i spadkiem osiągniętych osiągów, a w gorszym – np. zerwaniem łańcuchowego rozrządu. ■

FOT. TOTAL



WERTHER
POLSKA



PROFESJONALNE URZĄDZENIA dla SERWISÓW SAMOCHODOWYCH

poczta@werther.pl
www.werther.pl





**BEZPIECZNE
PODNOŚNIKI**



**STACJE DO KLIMATYZACJI
R134a, R1234yf,
hybrydy, stacje obsługowe i płuczke**



**Przełom
w szybkości
i dokładności
pomiarów**



**WYGODNE ZESTAWY
DO SERWISU
OGUMIENIA**



**13
punktów
serwisowych**

PRODUKCJA
WERTHER

SERWIS
fabryczny producenta w Polsce



**5
LAT
GWARANCJI**

FOT. TOTAL