

Terminy wymiany olejów



ADAM LEHNORT

EKSPERT PROFIAUTO SERWIS

MECHANICY NIE MAJĄ WĄTPLIWOŚCI, ŻE WIELE USTEREK UZNAWANYCH ZA TYPOWE DLA DANEGO SAMOCHODU WYNIKA Z ZANIEDBAŃ DOTYCZĄCYCH WYMIANY OLEJÓW. HASŁO „KTO SMARUJE, TEN JEDZIE” PIERWOTNIE NIE POWSTAŁO Z MYŚLĄ O MECHANICE POJAZDÓW, ALE WŁAŚNIE W TEJ MATERII JEST DZIŚ NAJBARDZIEJ AKTUALNE. TRZEBA WIEDZIEĆ, GDZIE LEŻY PRAWDZIWIY PROBLEM WIELE USTEREK I ŻE WYMIANA OLEJU NIE DOTYCZY JEDYNIIE SILNIKA



Regularna wymiana oraz kontrola poziomu oleju była jednym z filarów trwałości samochodów z lat 80. i 90. Motoryzacja wykonała od tamtego czasu kilka kroków, jednak wydaje się, że przynajmniej część użytkowników tego nie zauważa. Oczekują aut niemal bezobsługowych i zaniedbują typowe, okresowe czynności serwisowe, mimo że nadal uczą się o tym na kursach prawa jazdy. Dodatkowo producenci, kusząc klientów długimi okresami pomiędzy przeglądami, nigdy nie prowadzili edukacji w tym zakresie.

Mało kto zdaje sobie sprawę, co w instrukcji obsługi oznacza informacja: „wymiana oleju co 30 tys. km lub

raz w roku”. Nie znaczy to, że można wybrać sobie wygodniejszy termin, lecz to, że przegląd auta czy wymiana oleju zależą od sposobu eksploatacji. Każdy producent powinien jeszcze dodać znaną z warunków gwarancji adnotację „w zależności od tego, co nastąpi wcześniej”. Jeśli auto jeździ na długich trasach i korzysta z wysokiej jakości oleju *Long Life*, producent dopuszcza jego wymianę co 30 tys. km. Jednak eksploatacja w ruchu miejskim nie zapewnia takiego rocznego przebiegu. W takim przypadku olej należy wymieniać raz w roku, nie zważając na przebieg, nawet jeśli wynosi on zaledwie kilka tysięcy kilometrów.

Głównym czynnikiem determinującym potrzebę wymiany oleju jest więc nie przebieg czy czas, lecz sposób eksploatacji. Dlatego niektórzy producenci stosują komputer, który analizując styl jazdy, sam decyduje o tym, kiedy należy odwiedzić serwis. Kiedy jeździmy na krótkich odcinkach i bez przerwy włączamy i wyłączamy silnik, to olej częściej spływa z kanałów silnika i ponownie musi je napętnić. Dodatkowo w nowoczesnych jednostkach z wtryskiem bezpośrednim często do oleju dostaje się paliwo, które na krótkich dystansach nie może tak sprawnie odparować, ponieważ olej się nie rozgrzewa. Gdy samochód pokonuje

jednorazowo długie dystanse, degradacja następuje wolniej i można olej wymienić rzadziej.

Brak świadomości powyższego doprowadził do wielu tzw. typowych usterek niektórych nowoczesnych silników, których rzeczywistym źródłem są niemal wyłącznie zaniedbania olejowe.

Do warsztatów często przyjeżdżają samochody, w których poziom oleju jest minimalny lub poniżej dopuszczalnej normy. Użytkownicy chcą wyłącznie jeździć, a sprawdzanie oleju kojarzy im się z zamierzczymi czasami. A potem dziwią się, że dochodzi do usterek, które nie powinny się wydarzyć.

Problemy z francuskimi silnikami THP, awarie układu MultiAir we włoskich benzyniakach czy rozciągające się tańcuchy rozrządu w wielu konstrukcjach różnych producentów to czasem efekt wady fabrycznej, ale częściej – jazdy ze zbyt niskim poziomem oleju lub olejem starym, na krótkich dystansach. Wiele mechanizmów sterujących pracą silnika (m.in. zmienne fazy rozrządu) potrzebuje nie tylko odpowiedniego ciśnienia, ale i dobrej jakości oleju.

Olej znajduje się nie tylko w silniku

Kolejnym problemem jest smarowanie przekładni. Według większości mechaników nie stanowi to nawet zaniedbania producentów aut w budowaniu świadomości użytkowników, lecz wręcz wprowadza ich w błąd. Obecnie większość z nich nie zaleca wymiany oleju w skrzyni biegów, a od późnych lat 90. niektórzy deklarowali, że olej w przekładni jest dożywotni. Można się z tym zgodzić, jeśli założymy, że auto będzie złomowane po przejechaniu 200 tys. km. Jednak w rzeczywistości po takim przebiegu wchodzi ono dopiero w drugi lub trzeci obieg.

O usterkach skrzyń biegów nie mówi się w mediach tak często, jak o usterkach silników. Dlaczego? Otóż przekładnie zazwyczaj wytrzymują dłużej, a kiedy samochód trafia na rynek wtórny, producenci nie są nim zainteresowani, ponieważ zazwyczaj takie auto nie trafia już do ASO i nie biorą za nie odpowiedzialności. Jedną z największych wpadek we współczesnej motoryzacji jest historia przekładni

M32 montowanej w samochodach produkowanych pod wodzą koncernu GM. Mają je różne modele Opla, Fiata i Alfy Romeo. Żadna z tych marek nigdy nie poinformowała oficjalnie klientów, że istnieje problem z ich trwałością i olej należy często wymieniać. Sam olej nie jest, co prawda, głównym powodem zużycia przekładni, ale brak jego wymian tylko przyspiesza proces często nieodwracalnych zniszczeń.

Użytkownicy zwykle wiedzą, że olej w skrzyniach automatycznych należy wymieniać, ale o manualnych mało kto w ogóle myśli. Natomiast wiele „automatów”, przez niewłaściwe zalecenia serwisowe, też uznaje się za mało trwałe czy wadliwe, choć tak naprawdę pokonują 200-300 tys. km na jednym tylko oleju pracującym w nich przez kilkanaście lat.

Przekładnie to nie tylko skrzynie biegów

Innymi rodzajami przekładni są dyferencjały oraz skrzynie rozdzielcze, stosowane w samochodach z napędem na cztery koła. Świadomość użytkowników „terenówek” jest, co prawda, dość wysoka, ale już użytkownicy aut osobowych z 4x4 nawet nie wiedzą, z jak skomplikowaną konstrukcją mają do czynienia.

Na rynku jest wiele samochodów osobowych z napędem na cztery koła, w których należy wymieniać olej również w układzie przeniesienia napędu. Najprostsze konstrukcje z napędem

dołączanym są tak samo wymagające, co układy w terenówkach. Zwykle przy skrzyni biegów znajduje się przekładnia kątowa (skrzynka rozdzielcza), która pracuje na oddzielnym, choć nie zawsze innym oleju niż skrzynia biegów, do której jest przykręcona. Dodatkowo przy tylnym moście znajduje się dyferencjał, również z olejem, a przed nim jeszcze sprzęgło wielopłytkowe, które może pracować na sucho, ale też może mieć wewnątrz olej (np. Haldex wcześniejszych generacji).

Kilkunastoletnie samochody z napędem na cztery koła wciąż go mają, co wcale nie znaczy, że nadal działa. W niektórych egzemplarzach użytkownicy już dla własnego spokoju zdemontowali wał napędowy. Tymczasem wystarczyło wymienić olej we wszystkich mechanizmach.

Wymiana oleju to, wbrew pozorom, kwestia dość indywidualna, ale najlepiej ustalić ze swoim warszatem, że raz w roku wymieniamy olej w silniku i raz na określoną liczbę tych wymian zajmujemy się olejem w pozostałych mechanizmach. W niektórych można to robić co 40, 60, a nawet 80 tys. km. Warto podkreślić, że olej używany w przekładni nie jest drogi, a jego wymiana to często kilkanaście minut pracy. Tylko niektóre automatyczne skrzynie biegów wymagają specjalnej procedury wymiany, dlatego warto zlecić ją w serwisie, który ma do tego odpowiedni sprzęt i wiedzę. ■

Kto nie smaruje, ten nie jedzie | Mechanicy wskazują kiedy i w jakich układach wymieniać oleje w samochodzie

Zalecenia producentów to nie wszystko; o czasie wymiany oleju powinien decydować głównie **sposób użytkowania auta** (jazda na krótkich lub długich dystansach).

Niezależnie od tego, czy jeździsz samochodem terenowym czy osobowym z napędem na 4 koła, pamiętaj, że olej w mechanizmie różnicowym również wymaga wymiany. Dzięki temu przy większych przebiegach nadal będzie on sprawny i nie narazisz się na wysokie koszty serwisu.

Wymiana oleju dotyczy nie tylko silnika; należy pamiętać o wymianie oleju także w **skrzyni biegów** (zarówno automatycznej, jak i manualnej).