

OLEJ
TLUSZCZ
WIÓRKI



Niewłaściwy olej w silniku



ANDRZEJ TIPPE

INFORMACJE NA TEMAT PRAWIDŁOWEGO DOBORU OLEJÓW SILNIKOWYCH DOCIERAJĄ NIE TYLKO DO PROFESJONALNYCH SERWISANTÓW, LECZ TAKŻE I DO ZWYKŁYCH UŻYTKOWNIKÓW SAMOCHODÓW OSOBOWYCH, A JEDNAK WCIĄŻ ZDARZAJĄ SIĘ PRZYKRE BŁĘDY

Na pozór nic nie stoi na przeszkodzie, by po sprawnie wykonanej okresowej wymianie oleju w silniku kontynuować jego eksploatację bez żadnych problemów. Niestety zawsze trafiamy w tej dziedzinie na ludzi wiedzących wszystko lepiej od prawdziwych specjalistów, na amatorów uważających, że ich własna ocena potrzeb silnika może zastąpić wyniki gruntownych badań i ustalenia kompetentnych ekspertów. Konsekwencją tego jest stosowanie gorszych olejów zamiast lepszych lub używanie dobrych niezgodnie z ich przeznaczeniem.

Zasady prawidłowego postępowania wydają się proste: przy doborze olejów silnikowych należy kierować się ich jakością, czyli normami fabrycznymi producenta pojazdu lub wysoką klasą jakości ACEA A3/B4, a w przypadku zamontowanego filtra DPF – koniecznie wybierać którąś z klas ACEA Cx.

Ostatnie z tych zaleceń jest jednak dość często lekceważone dla pozornych oszczędności. Tymczasem to nieprawda, że nowoczesnym silnikom Diesla z filtrami DPF nic złego się nie stanie, jeśli zamiast specjalnych (faktycznie dro-

gich) olejów wyprodukowanych w technologii niskopopiołowej (o klasie ACEA Cx) użyjemy do ich smarowania dobrze znanych od lat olejów standardowych, tzw. wysokopopiołowych.

Wiadomo przecież, że wszystkie składniki oleju, w tym dodatki uszlachetniające, narażone są na działanie wysokiej temperatury i mogą ulec spaleni w trakcie pracy silnika. Powstające popioły nieorganiczne po przedostaniu się do filtra DPF powodują jego szybkie i trwałe zablokowanie. Technologia niskopopiołowa zmniejsza maksymalnie ilość dodatków →