

Usługowa wymiana oleju



PRZEMYSŁAW TRELIŃSKI

KIEROWNIK DZIAŁU TECHNICZNEGO
MAGNETI MARELLI AFTERMARKET

SERWIS OFERUJĄCY KLIENTOM WYMIANĘ OLEJU SILNIKOWEGO MUSI DYSPONOWAĆ PODNOŚNIKOWYM LUB KANAŁOWYM STANOWISKIEM OBSŁUGOWYM I CO NAJMNIEJ MINIMALNYM ZESTAWEM PROFESJONALNEGO SPRZĘTU

W wyposażeniu takiej placówki powinny więc znajdować się choćby podstawowe narzędzia do manualnej wymiany oleju, takie jak wanny zlewowe zwykłe i kanałowe oraz popularna „konewka”, jako urządzenie do napełniania. Korzystniejszy z punktu widzenia jakości i wydajności usług, a tym samym konkurencyjności na lokalnym rynku, jest zestaw bardziej zaawansowany technicznie, złożony z odsysarki (najlepiej z pomiarem ilości odessanego oleju) i pompy napełniającej (manualnej lub elektrycznej), tłoczącej olej bezpośrednio z firmowej beczki.

Na rynku tego rodzaju sprzętu serwisowego konkurencją są ostatnio produkty *no name* z Dalekiego Wschodu. Jeżeli chodzi o proste urządzenia (np. wanny zlewowe) czy narzędzia, ich zakup nie wiąże się z dużym ryzykiem. Generalnie jednak, im większy jest stopień komplikacji danego urządzenia, tym większe znaczenie ma jakość i oferowany serwis. Na przykład w tanich odsysarkach ole-

ju ze zbiornikiem kontrolnym o kiepskiej jakości zdarzały się przypadki jego rozsadzenia pod wpływem zbyt dużego ciśnienia. W ofercie Magneti Marelli wszystkie urządzenia objęte są 2-letnią gwarancją, oferujemy również serwis pogwarancyjny z pełną dostępnością części zamiennych.

W warsztatach obsługujących samochody ciężarowe bardzo popularne są automatyczne pistolety, które odcinają dopływ oleju po wlewie do silnika określonej jego ilości. W większych serwisach specjalizujących się w tzw. szybkiej obsłudze zastosowanie znajdują systemy automatycznego dozowania oleju. Koszt takiej linii nie jest mały, więc musi być odpowiednio skalkulowany ekonomicznie z uwzględnieniem istniejącego popytu i możliwych do uzyskania marż.

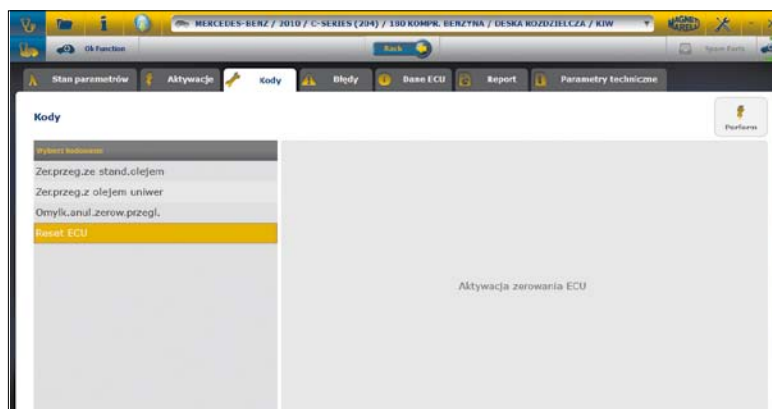
Prawidłowo wykonywana wymiana powinna odbywać się wówczas, gdy stary olej w silniku jest rozgrzany do swej właściwej temperatury roboczej. Zwiększa to jego płynność i umożliwia lepsze odprowa-

dzenie z miski olejowej. Po odessaniu lub zlanie zużytego oleju, należy oczywiście wymienić filtr olejowy. W przypadku problemów z jego demontażem, bardzo przydatne są specjalne zestawy kluczy do wykręcania filtrów – czy to uniwersalne, czy też specjalne do danego rozmiaru filtra lub modelu pojazdu. Przed założeniem nowego filtra należy koniecznie oczyścić jego gniazdo, o czym niektórzy mechanicy zapominają, a następnie posmarować uszczelkę olejem i dokręcić, używając wyłącznie siły rąk. Zbyt duża siła docisku może spowodować deformację uszczelki i w konsekwencji wycieki oleju. W przypadku naruszenia uszczelki gumowej korka spustowego również konieczna jest jej wymiana.

Kolejnym etapem jest napełnienie układu smarowania odpowiednią ilością oleju, wprowadzaną przez otwór wlewowy. Należy przy tym (niezależnie od zastosowanego systemu dozowania) uważnie sprawdzać poziom oleju w misce za pomocą bagnetu kontrolnego.

Bardzo istotne znaczenie ma zawsze odpowiedni dobór zastosowanego oleju, gdyż niewłaściwy produkt w układzie może doprowadzić do uszkodzenia np. filtra DPf, turbosprężarki lub wpływać niekorzystnie na żywotność samego silnika.

Ostatnim etapem profesjonalnie wykonanej usługi jest skasowanie informacji o konieczności wymiany oleju za pomocą urządzenia diagnostycznego lub manualnie z wykorzystaniem informacji serwisowych. W starszych modelach pojazdów informacja ta jest potoczona z określonym przebiegiem lub czasem eksploatacji ustalonym przez producenta pojazdu, w nowszych, wyposażonych np. w filtr DPf, zależy również od ilości cykli regeneracji filtra. Sporadycznym problemem podczas wykonywania resetu tych zapisów jest brak odpowiednich procedur lub urządzenia diagnostycznego, niezbędnego do kasowania inspekcji przy wydłużonym okresie wymiany, tzw. *longlife* użytkowania oleju, a także do kasowania informacji o zmianie jakości oleju (np. w silnikach z filtrem DPf).



WIDOK EKRANU TESTERA DIAGNOSTYCZNEGO MAGNETI MARELLI PODCZAS KASOWANIA INSPEKCJI SERWISOWEJ

FOT. MAGNETI MARELLI



MOTUL 300 V Power 5W40

Olej w 100% syntetyczny w technologii Ester Core® do doładowanych lub wolnossących 4-suwowych silników benzynowych i wysokoprężnych, wyposażonych w układy wtryskowe lub zasilanie gaźnikowe. Z katalizatorem lub bez. Maksymalna odporność filmu olejowego, zrównoważona polaryzacja – maksymalna odporność na zużycie i ekstremalne temperatury. Najniższe z możliwych do uzyskania opory wewnętrzne silnika – maksymalna moc. Przeznaczony do profesjonalnych rajdów i wyścigów. Oficjalny olej słynnej firmy tuningowej Brabus. Referencje: Brabus, Subaru WRT, WRC, Formuła Renault. Przewyższa istniejące normy i standardy.



MOTUL 8100 X-clean 5W40 C3

W 100% syntetyczny olej silnikowy o zmniejszonej zawartości popiołów siarczanowych, fosforu i siarki. Przeznaczony do samochodów z silnikami Diesla i benzynowymi, spełniającymi normy emisji spalin EURO IV i EURO V, wyposażonymi w filtry cząstek stałych (DPF, FAP) i wymagającymi olejów wykonanych w technologii „Mid SAPS”, o wysokiej lepkości wysokotemperaturowej HTHS. Również do pojazdów, dla których zalecana jest klasa jakości ACEA A3/B3 lub A3/ B4. Specyfikacje i normy: ACEA C3; API SN/CF. Dopuszczenia producentów: BMW LL-04; FORD WSS M2C 917A; GM-Opel dexos2 – license number: GB2B0325011; MB-Approval 229.51; Porsche A40; Renault RN0710/0700; VW 502 00/505 00/505 01; FIAT 9.55535-S2. Zalecenia: Nissan, KIA, Suzuki, Ssangyong.



MOTUL 8100 X-max 0W40

W 100% syntetyczny, wysokopopiołowy olej specjalnie opracowany do najnowszej generacji silników turbodoładowanych benzynowych i Diesla także z bezpośrednim wtryskiem paliwa. Zalecany do wysiłonych silników (np. BMW, Mercedes oraz Porsche). Doskonałe własności przeciwzużyciowe. Najwyższa stabilność w wysokich temperaturach. Podwyższone osiągi i lepsze przyspieszenie. Zastępuje poprzednią wersję oleju MOTUL 8100 X-max oraz olej MOTUL 8100 X-lite 0W30.

Specyfikacje i normy: ACEA A3/B4; API SN/CF. Dopuszczenia producentów: BMW LL-01; MB-Approval 229.5; Porsche A40; VW 502 00/505 00. Zalecenia: sportowe silniki Nissan GT-R, 370Z, 350Z, Jaguar, Land Rover.



MOTUL Specific 948B 5W20

W 100% syntetyczny, paliwooszczędny olej silnikowy, specjalnie opracowany do najnowszych silników benzynowych Ford. Spełnia oficjalne wymagania specyfikacji Ford WSS M2C 948-B, dotyczący przede wszystkim 3-cylindrowych silników 1.0L EcoBoost, ale jest także w pełni kompatybilny z niektórymi innymi silnikami benzynowymi Ford. Zastępuje olej MOTUL Specific 925B. Kompatybilny z wymaganiami Ford WSS M2C 913A/B/C oraz 925A/B. Specyfikacje i normy: ACEA A1/B1. Dopuszczenia producentów: Ford WSS M2C 948B.



MOTUL 6100 Synergie+ 10W40

Unikalny olej silnikowy opracowany w technologii MOTUL Technosynthese®, do silników nisko- i wysokoprężnych z lub bez doładowania. Oficjalnie spełnia wymogi MB 229.3 i VW 502 00, które dotychczas spełniały tylko produkty o lepkości 5W40. Zapewnia dłuższe okresy między wymianami oleju, mniejsze zużycie paliwa i oleju w silniku oraz bardzo wysoką skuteczność smarowania i odporność na wysokie temperatury, jakie osiągają współczesne silniki. Specyfikacje i normy: ACEA A3/B4; API SN/CF. Dopuszczenia producentów: MB-Approval 229.3; PSA B71 2300; Renault RN0710/0700; VW 502 00/505 00.



MOTUL Multi DCTF

Olej Technosynthese® do skrzyń dwusprzęgłowych (DCT, DSG) przeznaczony do pojazdów wyposażonych w skrzynie DCT (DSG) zarówno technologii mokrych jak i suchych sprzęgieł koncernów ZF, GETRAG oraz BORG WARNER, stosowanych w wielu pojazdach VW-Audi-SEAT-Skoda (DSG lub S-tronic), BMW (DKG), Mercedes Benz (7G DCT), Porsche (PDK), Ford (Powershift), Opel (DSG), PSA Peugeot-Citroën (DCS) Renault (EDC, DC4), Nissan (GR6). Specyfikacje i normy: VAG G 052 182, TL 52 182, G 052 529, G 052 171; BMW DCTF-1 Part Number 83 220 440 214; BMW MTF-LT-5 Part Number 83 22 2167 666; PSA Part Number 9734 S2; Ferrari TF DCT-F3; Ford WSS-M2C-936-A; MB 236.25; Mitsubishi Diamond Queen SSTF-1; Nissan Genuine Transmission Oil R35 Special; Porsche Part Number 043 207 29, 043 207 30, 000 430 20, 999 917 546 00; Renault BOT 450; Volvo BOT 341; ZF TE ML-11.