

LongLife? Tak, ale nie zawsze



ANDRZEJ HUSIATYŃSKI

KIEROWNIK DZIAŁU TECHNICZNEGO
TOTALENERGIES MARKETING POLSKA

MAMY CORAZ LEPSZĄ DOSTĘPNOŚĆ SIECI SERWISOWYCH I NOWOCZESNIEJSZE SAMOCHODY, ALE PROBLEM POZOSTAJE TEN SAM – CZY CYKLE TZW. *LongLife* POMIĘDZY WYMIANAMI OLEJU SĄ ZALECANE, MOŻLIWE CZY WRĘCZ SZKODLIWE DLA SILNIKA? TOTALENERGIES PODPOWIADA, JAK CZĘSTO WYMIENIAĆ OLEJ, ABY JEDNOSTKI NAPĘDOWE SŁUŻYŁY JAK NAJDŁUŻEJ

Cykl *LongLife* pomiędzy wymianami oleju – prawie każdy kierowca zetknął się z tym określeniem. Dotyczy ono wydłużonych interwałów przeglądowych zalecanych przez większość producentów samochodów. Uzasadnieniem takiej polityki są względy ekologiczne oraz ekonomiczne. Zyskuje planeta, ponieważ rzadsze przeglądy to mniejsza ilość oleju do utylizacji. Jest to również korzystne dla portfela, gdyż przeglądy są płatne i dzięki temu, że w roku wypada ich mniej, niższe są także koszty serwisowania.

Niestety, może na tym tracić trwałość silnika. Jak to możliwe, skoro obecnie oleje dostosowane są do takiego trybu

serwisowania? Owszem, ale tryb *LongLife* nie rozróżnia specyfiki eksploatacji. W droższych samochodach termin wymiany oleju może przyspieszyć komputer pokładowy, wyświetlając odpowiedni komunikat na desce rozdzielczej. W tańszych – nie ma takiej opcji. A kierowcy użytkują pojazd zgodnie z jego instrukcją niezależnie od tego, gdzie i jak jeżdżą. Stosują się do interwału wymiany oleju np. co 30 000 km, bez większej refleksji nad warunkami eksploatacji silnika.

Automatyczny wybór trybu *LongLife* przy określaniu harmonogramu obsługi serwisowej wynika najczęściej ze statystyk. Modelowy kierowca jeździ zgodnie

z przepisami, w cyklu mieszanym z niewielkim obciążeniem pojazdu. I faktycznie – przyjmując takie założenia – tryb *LongLife* może okazać się wystarczający. Można nawet wyobrazić sobie warunki, w których okres między przeglądami da się jeszcze wydłużyć. To codzienna jazda po płaskiej podmiejskiej drodze na dystansie powyżej 20 km, bez świateł na skrzyżowaniach, przy niewielkim ruchu, w zakresie prędkości od 80 do 90 km/h. Dodatkowo umiarkowany klimat, temperatura 15-20 stopni Celsjusza i brak opadów, czyli warunki eksploatacyjne, odpowiadające najmniejszemu obciążeniu silnika i jego najniższemu spalaniu.

FOT. TOTALENERGIES

Problem w tym, że tak podróżują nieliczni kierowcy. Z tego względu interwały między wymianami oleju należy dopasować indywidualnie. Nie można ich, oczywiście, wydłużyć w nieskończoność, ale skrócenie, niezależnie od zaleceń fabrycznych, będzie jak najbardziej uzasadnione.

W samochodach wyposażonych w rozbudowany system autodiagnostyki zdarza się, że komputer pokładowy wyświetla komunikat nakazujący wymianę oleju przed terminem. Zazwyczaj nie wynika to ze stopnia zanieczyszczenia oleju przez pomiar oporności elektrycznej. A im większe spalanie i trudniejsze warunki pracy, tym zanieczyszczenie oleju i jego utlenianie są wyższe. W pojazdach montuje się systemy, w których komputer analizuje sposób eksploatacji (obroty silnika, nacisk na pedał gazu, cykle hamowania i przyspieszania, temperaturę itp.) i na tej podstawie oblicza szacunkowy czas do kolejnej wymiany oleju. Robi

zatem dokładnie to samo, co powinien zrobić kierowca samochodu bez takiego wyposażenia – uwzględnia styl jazdy oraz warunki eksploatacji pojazdu. Jeśli wszystko przebiega łagodnie – cykl *LongLife* raczej nie zaszkodzi. Gdy samochód jest obciążony – interwał należy skrócić.

Jazda miejska

Krótki czas pracy, częsta jazda na niedogrzanym silniku i intensywne przyspieszenia – oto główne czynniki, które wymagają częstszej, niż zwykle, wymiany oleju. Długotrwała podróż z zimnym silnikiem jest dla oleju równie szkodliwa, co jazda w górnym zakresie jego temperatur. W tej sytuacji należy też wziąć pod uwagę inne niebezpieczeństwa – większe ryzyko zanieczyszczenia oleju paliwem, zbierającą się wilgoć w układzie smarowania, wielokrotnie powtarzane i przerywane procedury oczyszczania filtra cząstek stałych. Wszystko to skłania do skróce-

nia interwałów między wymianami oleju. Dodatkowo częste ruszanie i przyspieszanie podwyższa spalanie, a to oznacza większe zanieczyszczenie w oleju.

Jazda autostradowa

W ogłoszeniach tzw. przebieg autostradowy jest określany jako zaleta. Niestety – jest on korzystny dla silnika tylko wtedy, jeśli kierowca nie przeciąża samochodu. Tymczasem zbyt szybka jazda, upały, przyczepa lub komplet pasażerów mogą drastycznie zmienić warunki takiej eksploatacji. Jeżeli podczas jazdy drogą szybkiego ruchu silnik pali znacznie więcej paliwa, niż w normalnej jeździe pozamiejskiej, oznacza to jego większe zanieczyszczenie. Jazda z dużym obciążeniem jednostki napędowej podnosi temperaturę oleju, co przyspiesza jego utlenianie, czyli starzenie się. Tak więc regularna jazda po autostradzie wymaga skrócenia interwałów olejowych. →

CZY MRÓWKA MOŻE URUCHOMIĆ SAMOCHÓD?

Nie, powinieneś wybrać rozruszniki i alternatory DENSO. Podobnie jak mrówki, są kompaktowe, lekkie i mocne. W przeciwieństwie do mrówek, zostały starannie zaprojektowane zgodnie ze standardami OE, są proste w montażu i w pełni kompatybilne z zaawansowanymi systemami elektronicznymi. To mądry wybór.

WYBIERZ DENSO.
Uwolnij swoje myślenie.

www.denso-am.pl
www.denso-technic.com/pl

Driven by
Quality