W samochodach używanych w szczególnie trudnych warunkach zdecydowanie polecam skrócenie interwałów wymiany oleju. Wiadomo, że oleje typu Longlife utrzymują swoje właściwości przez znacznie dłuższy dystans. Jednak nie każdy olej spełniający wymagania Longlife jest taki sam. Należy zwrócić m.in. uwagę na to, czy jest to olej w pełni syntetyczny (Full Synthetic), czy tylko olej w technologii syntetycznej (Synthetic, Synthetic Technology).

Trzeba też pamiętać, że wydłużone okresy wymiany oleju Longlife można stosować wyłącznie w pojazdach do tego przystosowanych. Nie wolno np. w 20-letnim samochodzie, który nie był skonstruowany z myślą o olejach Longlife, wymieniać oleju Longlife co 30 tys. km niezależnie od jego rodzaju. Użytkownicy pojazdów, takich jak np. subaru impreza WRX STI czy też mitsubishi lancer evolution, które są bardzo mocne i zazwyczaj intensywnie eksploatowane, zmieniają olej co 5-7 tys. km. Załoga Millers Oils startująca w cyklu SWRC w rajdowych mistrzostwach świata (Martin Prokop/Jam Tomanek w fordzie fiesta S2000) wymienia olej (Millers Oils CFS 5W-40) po każdym dniu rajdu, a więc po przebiegu około 200 km, a jest to produkt w pełni syntetyczny, estrowy, który w normalnych warunkach może być wymieniany nawet co 15 tys. km. Jednak na najwyższym poziomie sportów motorowych jest to działanie profilaktyczne, przy tym cena nawet najdroższego oleju w porównaniu z ogólnym kosztem startu jest niewielka.

W rajdach WRC częsta wymiana pozwala dodatkowo na stosowanie oleju o dość niskiej lepkości, w tym wypadku 5W-40, co zapewnia większą moc w porównaniu z olejami klasy 10W-60 czy wyższej. Z kolei w wyścigach długodystansowych 24 h, gdzie podczas wyścigu nie ma czasu na wymianę, stosowane są oleje Millers Oils CFS 10W-60 lub nawet 15W-60 – w pełni syntetyczne, estrowe. Ich wysoka lepkość bazowa gwarantuje, że także po 24 godzinach będą zapewniały najwyższą ochronę. Jako ciekawostkę mogę podać, że w naszej ofercie znajdują się tak specyficzne produkty, jak: olej do kwalifikacji przed wyścigiem, który zapewnia maksymalną moc pojazdu, jednak po kilku okrążeniach toru nie nadaje się do dalszego użytkowania, a także olej o żywotności zaledwie 500 km, służący do docierania silników wyczynowych.

Tak więc najważniejszym czynnikiem przy użytkowaniu silnika w szczególnie trudnych warunkach jest dobór odpowiedniego oleju. Np. w pojazdach, w których producent zaleca stosowanie oleju 5W-40, ale intensywnie eksploatowanych, można zastosować 5W-50 lub nawet 10W-60. Z kolei w pojazdach użytkowanych w niskich temperaturach i na krótkich dystansach lepszy będzie olej 5W-30 lub 0W-40. Należy jednak pamiętać o tym, aby zamiennik spełniał wymogi producenta pojazdu, zwłaszcza gdy jest on wyposażony w filtry cząstek stałych DPF.

Oleje serii Millers Oils Motorsport zapewniają przede wszystkim wysokie osiągi i maksymalną ochronę silnika. Cechy takie, jak redukcja zużycia paliwa bądź czystość spalin, mają tu drugorzędne znaczenie. Do zastosowań, w których hierarchia wymagań jest inna, czyli do samochodów osobowych użytkowanych w normalnych lub surowych warunkach, przeznaczone są oleje Millers Oils Premium – z aprobatami producentów samochodów. Ich parametry bardzo często przewyższają wymagania producentów.

Millers Oils jako jeden z niewielu producentów oferuje klientom pełną gamę produktów, które można stosować w zależności od potrzeb. Poza seriami Premium i Morosport są jeszcze dwie inne. Dla osób, które wymagają wysokiej jakości za przystępną cenę, oferujemy produkty Millers Oils serii Trident, a do pojazdów klasycznych (youngtimerów) i zabytkowych (nawet sprzed 1930 roku) mamy serię Classic.

Zdecydowanie nie polecamy stosowania jakichkolwiek dodatków do oleju silnikowego w sprawnych samochodach. Dobry olej ma odpowiednią kompozycję dodatków uszlachetniających i odpowiednią formulację. Stosując dodatkowe preparaty, zwiększamy jeden z parametrów oleju, automatycznie obniżając inny. Millers Oils dopuszcza używanie tylko jednego dodatku: płukanki Engine Flush, która jest dolewana do starego oleju na kilkanaście minut przed jego wymianą i usuwa nagary i osady. Jest ona nawet polecana przed pierwszym użyciem olejów Millers Oils.

W najnowszych samochodach stosowane są czujniki parametrów oleju silnikowego. Monitorują one jego lepkość i inne właściwości oraz informują kierowcę o konieczności wymiany. W innych systemach komputer zlicza liczbę uruchomień pojazdu oraz czas/dystans pomiędzy kolejnymi uruchomieniami i na tej podstawie wylicza okres wymiany. W tradycyjnych samochodach trzeba poprzestać na kontroli poziomu oleju. Jeśli rośnie, olej należy jak najszybciej wymienić, niezależnie od przebiegu pojazdu. Może to bowiem oznaczać, że do oleju dostało się paliwo, co bardzo mocno obniża jego właściwości smarne i może doprowadzić nawet do zatarcia silnika. Do takich sytuacji dochodzi ostatnio zwłaszcza w niektórych samochodach wyposażonych w filtry DPF.

Nie należy oceniać jakości oleju po jego kolorze. W silnikach Diesla, także z turbosprężarkami, olej dość szybko po wlaniu zmienia kolor na niemal czarny (oznacza to, że wypłukuje sadzę), a np. w autach zasilanych LPG dość długo ma złotą barwę.

Wraz z olejem wymienia się zawsze filtr olejowy. Najważniejszą zasadą przy jego doborze jest: nie oszczędzać! Bardzo często (choć nie zawsze) najtańsze filtry jedynie obudową przypominają filtr oryginalny. Jeden z tygodników motoryzacyjnych przeprowadził w zeszłym roku test filtrów, by stwierdzić, że różnice w zawartości materiału filtrującego były znaczenie większe niż rozpiętość cen. Pytajmy więc o filtry jakości OEM.

Piotr Pyrka
Menadżer wsparcia technicznego
Motul Deutschland

Olej zużywa się wraz z paliwem

Ponieważ produkty spalania paliw muszą być zneutralizowane przez olej silnikowy, optymalny czas jego pracy nie jest bezpośrednio proporcjonalny do przebiegu pojazdu od poprzedniej wymiany, lecz raczej od ilości zużytego w tym czasie paliwa. Jeżeli samochód jest eksploatowany intensywnie i zużywa paliwa więcej niż jest to średnio przyjęte dla danego modelu samochodu, zaleca się bez względu na markę używanego oleju skrócenie przebiegu do kolejnej jego wymiany nawet o połowę. Zalecania takie są często zapisane w instrukcjach eksploatacji samochodów.

Jeszcze bardziej niekorzystne warunki pracy to jazda na krótkich odcinkach, czyli z niedogrzanym silnikiem. Badania wykazują, że właściwą temperaturę olej osiąga dopiero po około 45 minutach pracy. W tym czasie poza zwiększoną ilością produktów spalania dostają się do niego także produkty niecałkowitego spalania paliwa, jak i samo paliwo w czystej postaci. Nowoczesne samochody są coraz częściej wyposażone w układy mierzące i kalkulujące taki typ eksploatacji samochodu, które określają właściwe cykle wymiany.

Tylko w kilku sytuacjach wymiana oleju musi być dokonana bez względu na inne okoliczności:

- gdy olej tworzy emulsję z wodą widoczną jako kremowy osad pod korkiem wlewu lub w przewodach odpowietrzania skrzyni korbowej;
- jeśli olej w silniku benzynowym ma silny zapach benzyny, świadczący o jego rozcieńczeniu paliwem;
- przy zauważalnym zżelowaniu oleju;
- w przypadku okresowego zapalania się kontrolki ciśnienia oleju.

Poza powyższymi przypadkami bardzo trudno jest określić konieczność wymiany oleju. Jego barwa nie może jednoznacznie wskazywać na „przepracowanie", gdyż np. w silnikach Diesla sadza zabarwia olej na czarno nawet po przebiegu kilkuset kilometrów.

Producent samochodu określa także wymaganą jakość oleju stosowanego w silniku według międzynarodowej klasyfikacji jakościowej (np. ACEA) lub coraz częściej według własnej specyfikacji (np. VW 505.01 czy BMW LL-04). W takim przypadku trzeba zastosować się do wskazań producenta. Jednak dla najlepszego zabezpieczenia silnika warto wybrać z oferty rynkowej najlepszy, najbardziej zaawansowany technologicznie spośród akceptowanych produktów. Przestrzegałbym natomiast przed stosowaniem niesprawdzonych dodatków do olejów silnikowych. Żaden z międzynarodowych instytutów nie opublikował nigdy badań dotyczących ich wpływu na pracę silników w połączeniu

z różnymi obecnymi na rynku olejami. Stosując takie dodatki, trzeba się liczyć z możliwością utraty gwarancji producenta samochodu i w 100% zaufać ich dostawcy. Gdyby zalety tego rodzaju preparatów były mierzalne i odczuwalne w pracy silnika, już dawno każdy z szanujących się producentów oleju silnikowego stosowałby je w swoich produktach. Poza tym dodatkami poprawiać można parametry tylko niezaawansowanych technologicznie produktów. Dodanie jakiegokolwiek specyfiku do oleju silnikowego z najwyższej półki zmieni jego parametry, lecz raczej w niewłaściwym kierunku.

Filtr do oleju stosowanego w silniku dobiera się już na etapie konstruowania pojazdu. Rola warsztatu lub serwisu jest więc w tym zakresie bardzo ograniczona. Każdy dostępny na rynku filtr oleju przeznaczony do konkretnego silnika powinien spełniać wymagania jego konstruktora. Należy jedynie sprawdzać, czy dany filtr ma taką gwarancję. ■

Fot. Furious.pl, Millers Oil

Fot. Motul

Wielu kierowców. Jeden olej. Mobil 1