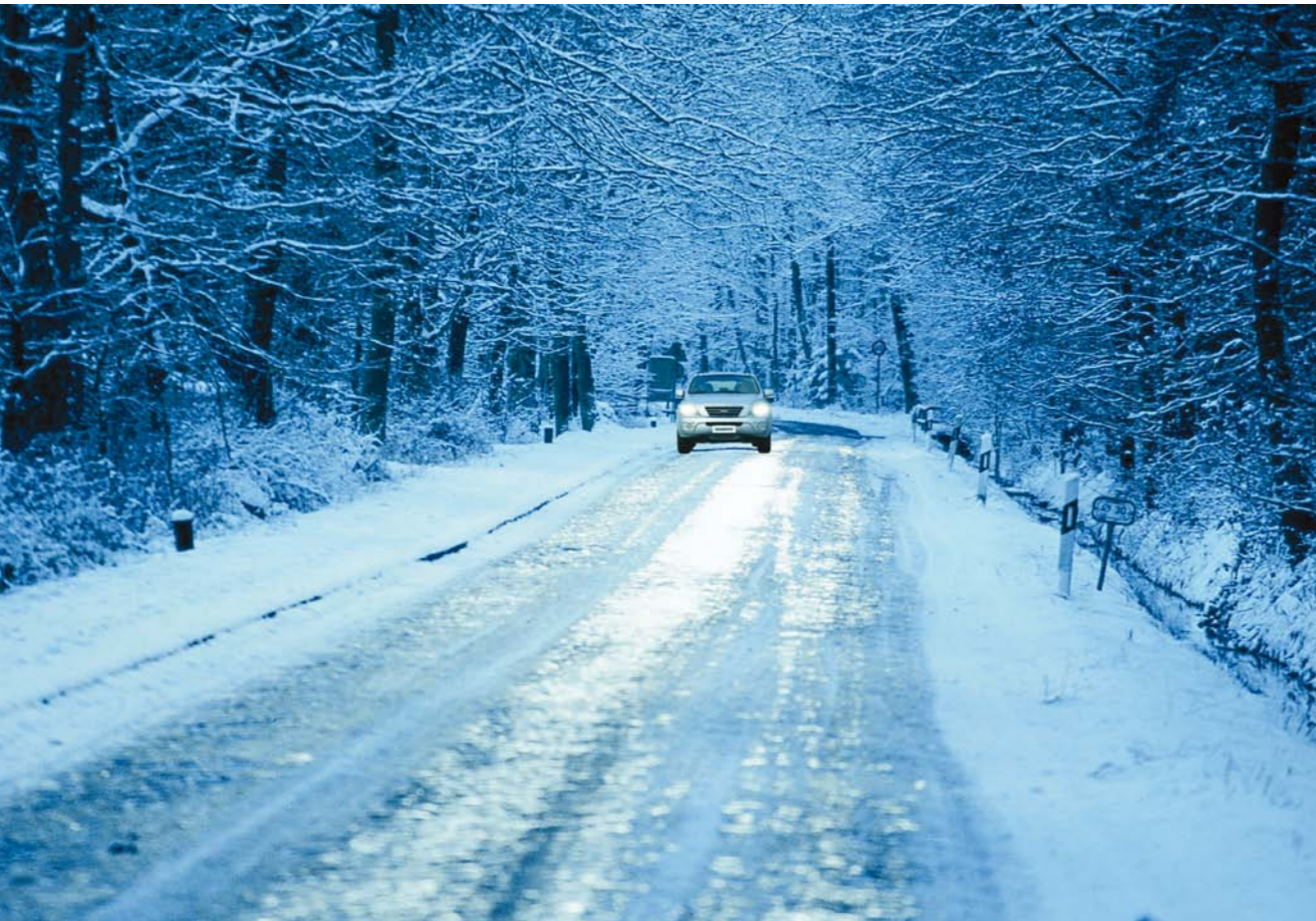


Sezonowa wymiana oleju?



PRZEMYSŁAW SZCZEPANIAK

SPECJALISTA DS. ŚRODKÓW SMARNYCH DLA MOTORYZACJI
EXXONMOBIL

CZY WARTO WYMIENIAĆ OLEJ SILNIKOWY PRZED ZIMĄ LUB NAWET W JEJ TRAKCIE? KIEDYŚ ODPOWIEDŹ NA TO PYTANIE MOGŁA BYĆ TYLKO JEDNA: BEZWZGLĘDNIE TAK, JEST TO WRĘCZ KONIECZNE. DZIŚ OPINIE EKSPERTÓW BYWAJĄ JUŻ RÓŻNE

Jednosezonowe oleje silnikowe to już przeszłość. Gdyby było inaczej, to wraz z pierwszym śniegiem placówki usługowe zajmujące się ich wymianą przeżywałyby podobne sezonowe obciążenie jak serwisy ogumienia. Obecnie producenci samochodów uzależniają koniecz-

ność wymiany oleju silnikowego od przejechania określonej liczby kilometrów, zaznaczając jednak, że nie powinno to odbywać się rzadziej niż raz w roku. Taka rekomendacja skłania do zastanowienia się, która z pół roku jest pod tym względem optymalna.

„Gwarancja lekkiego startu i pewna jazda w porze zimowej” – tak w latach 30. XX wieku reklamowano oleje Mobil. Oferowany wówczas Mobiloil Arctic był olejem jednosezonowym, czyli mógł i powinien być używany tylko w sezonie zimowym. Jak można przeczytać w moto-

ryzacyjnych archiwaliach, olej ten został specjalnie dostosowany do wyjątkowo trudnych warunków pracy silnika w tej właśnie porze roku. Jego przewaga nad konkurencyjnymi produktami polegała na tym, że pomimo swojej zimowej specyfikacji był on w stanie doskonale chronić także rozgrzany silnik. „Pełna ochrona nawet przy 400 stopniach Fahrenheita” (około 200°C) – informowały w 1933 roku nowojorskie gazety. Obecnie oleje zalecane do silników sportowych muszą wytrzymywać temperatury przekraczające nawet 300°C. W takich warunkach użytkowane są na przykład oleje Mobil 1 w bolidach zespołu Vodafone McLaren Mercedes.

Istotny wpływ na eksploatację auta zimą ma wybór oleju silnikowego o odpowiedniej jakości. Pod tym względem oleje syntetyczne, takie jak Mobil 1, zdecydowanie wygrywają z semisyntetycznymi i mineralnymi. Przedzimą wymiana oleju mineralnego lub nawet półsyntetycznego może być zatem rozsądną decyzją. Olej silnikowy traci bowiem swoje pierwotne parametry z każdym przejechanym przez pojazd kilometrem, gdyż podlega działaniu wysokich temperatur oraz utlenianiu. Ma to również niekorzystny wpływ na jego właściwości niskotemperaturowe, od których zależy sprawne działanie samochodu zimą. W przypadku olejów syntetycznych zmiany te są wolniejsze, a olej dłużej zachowuje pełną efektywność swojego działania.

Na temat oceny przydatności oleju silnikowego do dalszej eksploatacji krąży co najmniej dwa mity. Według pierwszego z nich, czas najwyższy pomyśleć o wymianie, gdy kolor oleju stanie się ciemniejszy. Drugim mitem jest przekonanie, iż olej w nieużywanym aucie nie ulega starzeniu. W rzeczywistości oleje zmieniają swój kolor już po pierwszych kilkudziesięciu kilometrach przejechanych od ich wymiany. Jest to spowodowane zanieczyszczeniami, które nie zostały całkowicie usunięte wraz ze starym olejem oraz zanieczyszczeniami powstającymi podczas zachodzących w silniku procesów spalania. Wprawdzie ten drugi rodzaj zanieczyszczeń nie pojawia się wówczas, gdy silnik nie pracuje, lecz istotne zmiany właściwości oleju po-



WSPÓŁCZESNE PRODUKTY WIELOSEZONOWE (POWYŻEJ) ŁĄCZĄ FUNKCJE DAWNYCH OLEJÓW LETNICH I ZIMOWYCH. PRZEDWOJENNY PLAKAT REKLAMUJE ZALETY OLEJU ZIMOWEGO O OBNIŻONEJ LEPKOŚCI

wodowane są wtedy na skutek dostępu powietrza (tlenu) oraz kondensacji pary wodnej.

Jeżeli więc pozwalają na to rekomendacje producenta pojazdu, warto stosować oleje syntetyczne, gdyż one najlepiej zabezpieczają silnik zimą. Nowoczesne oleje syntetyczne po uruchomieniu pojazdu szybko docierają do główki korbowodu, skrajnych żołądków wału korbowego i innych punktów smarowania położonych daleko od pompy olejowej, np. Mobil 1 dociera do nich w skrajnie niskich temperaturach w ciągu kilku sekund. Oleje mineralne potrzebują natomiast w niskich temperaturach nawet kilkunastu sekund, by zapewnić pełne smarowanie wszystkich elementów silnika. Niedostateczne smarowanie może spowodować poważne uszkodzenia, będące skutkiem przyspieszonego zużycia współpracujących ze sobą powierzchni. Ujawniają się one po pewnym czasie w postaci np. nadmiernego zużycia oleju silnikowego, niskiego ciśnienia sprężania w cylindrach i spadku mocy silnika.

Zanim olej silnikowy trafi do użytkowników, jest testowany w laboratoriach na różnych stanowiskach testowych, w tym także w komorach niskich temperatur. W ten sposób ocenia się jego działanie przy zimnym rozruchu oraz w trakcie wielogodzinnej pracy w ekstremalnie niskiej temperaturze.

Niskotemperaturowe testy olejów przeprowadzane przez inżynierów Mobil 1 w Centrum Technologicznym ExxonMobil w Paulsboro (USA) można obejrzeć na stronie: www.youtube.com/watch?v=Y8WMITGPGW4. Wykazują one, iż po schłodzeniu do -40°C olej syntetyczny Mobil 1 zaczyna wypływać z testowego pojemnika o 5 minut wcześniej niż olej mineralny o takiej samej nominalnej lepkości. W oleju syntetycznym w przeciwieństwie do mineralnego nie stwierdzono też wytrącających się grudek parafiny. Mogą one zatykać filtry i przewody olejowe zimnego silnika, który do czasu osiągnięcia wyższej temperatury smarowany jest z tego powodu niedostatecznie albo w ogóle pozbawiony smarowania.