



REDUKUJĄCY TARCIE DODATEK OLEJOWY Z DWUSIARCZKIEM MOLIBDENU



PEŁKANKA ZALECANA PRZY ZMIANIE RODZAJU OLEJU SILNIKOWEGO



OLEJ SPECJALNY Z DODATKIEM DWUSIARCZKU WOLFRAMU

Klasa jakości

W starych instrukcjach pojazdów często próżno szukać lepszych olejów niż SAE SJ. To wcale nie znaczy, że nie można zastosować oleju o wyższej klasie jakości. Po prostu w czasach, kiedy był projektowany pojazd, jego konstruktorzy nawet nie marzyli o środkach smarnych, które możemy kupić dzisiaj. Prawda jest taka, że im olej jest lepszy, tym... lepiej nadaje się do każdego silnika, wliczając w to silniki klasycznych samochodów. Mówimy o tym, często bowiem słyszy się opinie,

że do silnika klasycznego samochodu można wlać tylko oryginalny olej mineralny praktycznie pozbawiony dodatków uszlachetniających. Nie jest to prawda, aczkolwiek należy zwrócić uwagę na kilka niuansów, zanim wlejemy dobry syntetyk do starszego silnika.

Syntetyk czy minerał?

Jeżeli silnik klasycznego pojazdu ma bardzo duży przebieg i silne przedmuchi ze skrzyni korbowej, może faktycznie lepiej pozostać przy oleju mineralnym?

O ile jednak samochód nie przejechał zbyt wielu kilometrów, a po wyjęciu bagnetu kontrolnego podmuch nie jest nadmierny, warto zastanowić się, czy to nie dobry moment, aby zmienić rodzaj środka smarnego.

W takim wypadku zawsze lepiej na początku przepłukać układ smarowania płukanką, np. Liqui Moly nr 2662. Dzięki temu pozbędziemy się zanieczyszczeń, które blokują pierścienie tłokowe w rowkach, a także oddalimy potencjalne zagrożenie zatkania kanałów olejowych.

Jednym z najistotniejszych parametrów oleju jest jego baza. Oczywiście, oleje syntetyczne są dużo lepsze od mineralnych. Te ostatnie jednak mają parę zalet, którymi – poza niższą ceną – są doskonałe właściwości smarne i utrzymywanie się oleju na metalowych częściach po wyłączeniu silnika. Mówiąc kolokwialnie, olej mineralny idealnie smaruje, ale tylko wtedy, kiedy jest nowy. Niestety, już po przejechaniu kilkuset kilometrów jego zalety tracą znaczenie, ponieważ wilgoć i gazy przedmuchiwane do skrzyni korbowej prowadzą do jego szybkiej degradacji. Właśnie dlatego powinno się stosować oleje syntetyczne, a więc takie, które są oparte na bazie P.A.O., wszędzie tam, gdzie to możliwe.

Przejście na syntetyk

Zanim zdecydujemy się na taki krok, warto przypomnieć sobie, że oleje P.A.O. mają właściwości myjące, więc jeżeli chcemy zacząć eksploatować samochód na syntetyku, należy przed tym wypłukać układ smarowania wspomnianą płukan-

ką. Wlewa się ją do starego oleju i uruchamia silnik na 15 minut. Dzięki temu zabiegowi wypłukiwane są wszystkie zanieczyszczenia i nie ma ryzyka, że olej syntetyczny nagle wypłucze zanieczyszczenia i uszkodzi nam silnik. Należy również pamiętać, że oleje syntetyczne działają bardziej agresywnie na uszczelnienia silnika. Mowa tu o uszczelkach z tradycyjnej gumy, które powinny być wymieniane na elastomerowe przy okazji remontów i napraw. Poza tymi przypadkami olej syntetyczny ma same zalety. Są to przede wszystkim: wolniejsze starzenie, wymywanie zanieczyszczeń i wysoki indeks lepkości.

Uwaga na oleje do DPF

Oczywiście, w tej beczce miodu jest też łyżka dziegciu, ponieważ coraz częściej nowoczesne oleje mają normy dopuszczające je do stosowania w silnikach wyposażonych w filtr cząstek stałych (DPF). Według specyfikacji ACEA, oleje do DPF oznaczane są literką C. Takich olejów w klasykach stosować nie wolno. Oleje przeznaczone do DPF są pozbawione dodatków przeciwzyciowych na bazie fosforu, siarki i cynku, a to te substancje mają najlepsze właściwości ochronne. Niestety ich wysoka zawartość w oleju przyczynia się do powstania dużej ilości popiołów siarczanowych, które trwale zatykają filtr DPF. Współczesne silniki są uodpornione na brak tych składników, czego oczywiście nie można powiedzieć o konstrukcjach sprzed 20 lub 30 lat.

Witaminy

Niezależnie od rodzaju oleju znajdującego się w silniku warto dodatkowo poprawić jego właściwości. Służą do tego modyfikatory tarcia oparte na dwusiarczku molibdenu, np. Oil Additive nr art. 8342 lub najnowsze odkrycie trybologii (nauka o tarcu), czyli dwusiarczek wolframu WS2, np. w oleju Liqui Moly 5W-50 Molygen nr art. 2543.

Modyfikatory idealnie sprawdzają się w sporcie, chronią silnik przed chwilowym brakiem smarowania, zwiększają ciśnienie oleju i kompresję, a co szczególnie ważne – redukują tarcie, przyczyniając się do zmniejszenia zużycia paliwa. ■



SCHAEFFLER

Schaeffler jest wiodącym dostawcą części zamiennych i innowacyjnych rozwiązań naprawczych. Oferta produktowa marek LuK, INA, FAG i Ruville obejmuje systemy przeniesienia napędu, silnika oraz zawieszenia.

Podręcznik mechaniki pojazdowej

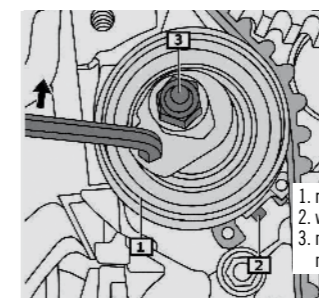
Uważaj na prawidłowy montaż napinacza

Zestaw rozrządu INA o numerze referencyjnym 530 0195 30 ma zastosowanie w samochodach marki Renault (Clio, Kangoo, Thalia, Twingo, Wind), Nissan (Kubistar) oraz Dacia (Logan, Sandero) z silnikiem 1.2 16 V.

Podczas montażu zestawu rozrządu i rozpoczęcia procedury napięcia paska rozrządu przez napinacz półautomatyczny (numer referencyjny 531 0404 10) należy postępować zgodnie z wytycznymi producenta dotyczącymi montażu.

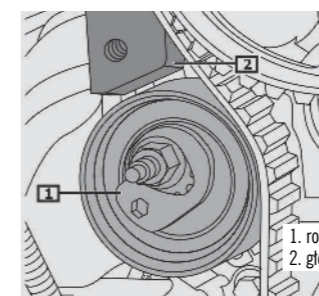
Instrukcja montażu znajduje się w zestawie INA KIT, jak również w opakowaniu z pojedynczą rolką napinacza. Można ją również znaleźć na portalu rexpert.pl.

Podczas montażu trzeba zwrócić uwagę na strzałkę wskazującą kierunek obrotu mimośrodów regulacyjnych i na właściwe ustawienie pozycji wskaźnika napinacza.



1. rolka napinająca
2. wskaźnik
3. nakrętka rolki napinającej

Po operacji napięcia paska należy dokonać kontroli wzrokowej. Rolka napinacza nie może dotykać głowicy silnika. Jeśli występuje taka sytuacja, trzeba raz jeszcze dokonać prawidłowego ustawienia zamontowanych elementów.



1. rolka napinająca
2. głowica cylindra

W przypadku zablokowania rolki napinacza opartej o głowicę po uruchomieniu silnika dochodzi do uszkodzenia bieżni rolki i paska rozrządu, co może doprowadzić do poważnej awarii.



Aby zapobiec takiego typu sytuacjom, należy zawsze stosować się do zaleceń producenta samochodu, jak również do informacji dołączonych do produktu.

Więcej praktycznych informacji na www.rexpert.pl

FOT. SCHAEFFLER



Książki WKŁ w e-autonaprawie

10% taniej

- ✓ Wejdź na stronę: www.e-autonaprawa.pl
- ✓ Wybierz przycisk KSIĄŻKI
- ✓ Zaznacz interesujące Cię pozycje
- ✓ Kup, nie odchodząc od komputera!

