

# Dlaczego wymiana oleju to za mało?

data aktualizacji: 2018.09.06



**Okresowa wymiana oleju to to chyba najpopularniejsza czynność serwisowa. To również idealny moment, aby zaproponować klientowi inne usługi, które są technicznie uzasadnione i co ważne generują dodatkową marżę warsztatowi. Najważniejsze i bezcenna jest jednak reakcja klienta, który „gołym okiem „zauważy” różnice w pracy silnika.**

Współczesne silniki to system naczyń połączonych. Projektowane są w taki sposób, aby przejść test homologacyjny i tak aby mogły wykazać się małą emisją dwutlenku węgla i tlenków azotu. Nikt nie interesuje się tym jak taki silnik będzie sprawdzał się po przejechaniu 100.000 kilometrów. Okazuje się, że bardzo precyzyjna aparatura wtryskowa, delikatne zawory EGR i filtry DPF niedomagają bardzo szybko. Co ciekawe tak „zapuszczony „silnik truje znacznie bardziej niż jednostki sprzed 10 czy 20 lat. Oczywiście wątek ekologiczny nie jest jedynym.

**Bądź czujny  
WRÓG NIE ŚPI!**

**REGULARNIE  
PŁUCZ  
SILNIK**



**UNIKAJ AWARII**

**ZAPYTAJ KIEROWNIKA ZMIANY O ENGINE FLUSH**

„Lejące” wtryski bardzo szybko doprowadzą do zatkania DPF, zakleją EGR i kolektor ssący, a stąd już bardzo szybka droga do rozrzedzenia oleju, usterki koła dwumasowego, a w ekstremalnych przypadkach może dojść do obrócenia panewki i zatarcia silnika. To samo dzieje się w nowoczesnych silnikach z bezpośrednim wtryskiem benzyny. Duże wysilenie i tendencja do odkładania nagaru na zaworach dolotowych sprawiają kłopoty już po 50-60 tysiącach kilometrów. Na domiar złego samo przyczyniamy się pogorszenia stanu nowoczesnych jednostek. Należy pamiętać i patrzeć niejako przez „palce” na zalecenia producentów odnośnie wymiany oleju co 30.000 kilometrów. Te sztucznie wydłużone przebiegi są „wymuszone” na producentach silników przez firmy flotowe i ... unijnych urzędników. Tak to urzędnicy premiują producentów za redukcję ilości materiałów eksploatacyjnych. Niestety wydaje się, że w rachunku ciągnionym skrócone zużycie silnika generują potrzebę

wyprodukowania większej ilości silników i całych samochodów a to wydaje się bardzo nie ekologiczne...

### **No dobrze, ale czy nie ma już dobrych silników?**

Oczywiście że są, ale wymagają większej troski ze strony mechaników i kierowców. Po pierwsze nie należy użytkować samochodu w trybie long life. Po drugie, podczas okresowego przeglądu (co 10-15.000) kilometrów oprócz samej wymiany oleju należy przeprowadzić kilka dodatkowych operacji.

Na początku bezwzględnie należy wypłukać układ smarowania przy każdej wymianie oleju. Jest to czynność bardzo prosta i tania a ma kolosalny wpływ na stan silnika. Preparat płuczący Engine Flush nr 2662 wymywa i dysperguje zanieczyszczenia z silnika. Operacja znacząco poprawia czystość pierścieni tłokowych, oczyszcza kanaliki w hydraulicznych popychaczach, mechanizmach zmiennych faz rozrzędu i w turbosprężarce.

W następnej kolejności należy zadbać o układ wtryskowy. Zabrudzone końcówki wtryskiwaczy sprawiają, że silnik nie rozpyla dobrze paliwa, głośno i twardo pracuje i co najgorsze dymi na czarno. W zależności od silnika czasem wystarczy podłączyć pompę do puszki z preparatem Liqui Moly

Oczyszczacz wtryskiwaczy 2666. W samochodach z pompą wstępną należy wlać do filtra paliwa Pro-line Płyn do napełniania filtra paliwa nr 20458. Dobra praktyka jest również zastosowanie preparatu Diesel System Reiniger, który wlewamy klientowi do pełnego zbiornika paliwa. Dzięki tym zabiegom silnik znacząco cichnie i mniej dymi a to zauważy nawet zupełnie nie interesujący się techniką kierowca.

## Dolot i EGR do kontroli

Na koniec warto jeszcze skontrolować czystość zaworu EGR, kolektora ssącego i filtra DPF. Zawór najlepiej sprawdzić optycznie i w razie potrzeby umyć preparatem Liqui Moly Oczyszczacz przepustnic nr 5111. Zanieczyszczenie kolektora ogranicza dostęp powietrza i ogranicza moc silnika. Dlatego niezmiernie ważne jest okresowe sprawdzanie tego elementu. W silnikach diesla do czyszczenia należy użyć środka 5168, który stosuje się na pracującym silniku bez potrzeby demontażu kolektora ssącego. W silnikach benzynowych szczególną uwagę należy zwrócić w silniku z bezpośrednim wtryskiem paliwa. To w tych jednostkach najczęściej jest problem z osadem na zaworach dolotowych i w kolektorze ssącym.

## Zanim wytniesz filtr DPF



The advertisement features a stylized illustration of a car with a large black cloud-like shape above it containing the text 'nie bądź KOPCIUCHEM' (don't be a soothead). Below the car, two bottles of Liqui Moly products are shown: 'PRO-LINE DPF PŁYN DO PIWNIĄGA SŁOMI' (1000 PRODUKTU: 5171) and 'PRO-LINE DPF OCZYSZCZACZ IL' (1000 PRODUKTU: 5169). The text 'ZWALCZAJ SADZE! CZYSC FILTR DPF' is prominently displayed on the left side of the advertisement.

Fabryczna procedura wypalenia zapchanego filtra cząstek stałych w dieslu wystawia na próbę wytrzymałość jednostki napędowej, a usuwanie filtra DPF to psucie samochodu. Jest jednak skuteczny sposób na zapchany filtr - chemia Liqui Moly

Na pierwsze kłopoty z samooczyszczaniem się filtra cząstek stałych kierowca może jeszcze coś poradzić. Po pierwszym ostrzeżeniu musi się zastosować do zalecenia wykonania dłuższej jazdy (przynajmniej kwadrans) z prędkością szosową. Sterownikowi silnika powinno się wtedy udać dopalenie sadzy nagromadzonej w filtrze. Gorzej, gdy ten moment zostanie przeoczony i pojawi się komunikat przejścia w tryb awaryjny. Wtedy zalecana jest procedura warsztatowego wypalania filtra po podłączeniu urządzenia diagnostycznego. Niestety nie musi ona pozostać obojętna dla kondycji silnika, gdyż jest on zmuszany do pracy na wysokich obrotach, czemu towarzyszy wydzielanie się ogromnych ilości ciepła. Procedura ta nie zawsze okazuje się też skuteczna. Dlatego wielu kierowców decyduje się na zlecenie usługi usunięcia filtra DPF i korekcji oprogramowania, mającej za zadanie niewykrycie braku filtra przez sterownik. To rozwiązanie jest jednak nieodwracalne, powoduje zatrucie środowiska, a przede wszystkim jest nielegalne.

Tymczasem są metody na skuteczne oczyszczenie filtra z sadzy i przywrócenie mu pierwotnej sprawności bez szkody dla silnika. Jedną z takich metod, którą może zastosować każdy warsztat samochodowy, jest zastosowanie preparatu czyszczącego Liqui Moly DPF Cleaner 5169 (preparat czyszczący ) i 5171 (preparat płuczący).

Biorąc pod uwagę wydajność środka czyszczącego, ta metoda jest relatywnie tania, gdyż na jedno czyszczenie zużywa się preparatu za około 150 zł. To wyjątkowo niska cena za pozbycie się tak dolegliwego problemu wielu nowych jednostek wysokoprężnych. Aby wyczyścić filtr wystarczy zdemontować czujnik temperatury i za pomocą specjalnej sondy w odpowiedniej kolejności wprowadzić oba płyny na nie pracującym silniku.

### **Liqui Moly Pro-line Serwis**

Dla zainteresowanych warsztatów Liqui Moly przygotowało program partnerski Liqui Moly Pro Line Serwis. Warsztaty zrzeszone w sieci mogą liczyć na szkolenia techniczne, obredowanie i materiały reklamowe pomocne przy sprzedawaniu omawianych usług. Przynależność do grona warsztatów powiązanych z LM niesie za sobą same profity. Liqui Moly Polska organizator ww. sieci nie przymusza do określonych zakupów, choć należy dodać że oprócz obredowania, przeszkolenia dodania warsztatu do wyszukiwarki znajdującej się na [www.liqui-moy.pl](http://www.liqui-moy.pl) każdy nowy klient może skorzystać z umowy inwestycyjnej lub motywacyjnej. Szczegóły współpracy można poznać u handlowców Liqui Moly .

**OSZCZĘDZAJ PALIWO!**  
**ZWIĘKSZ WYDAJNOŚĆ!**

**TEP**  
**NAGARI!**



**NIE ZADYMIĄJ!**  
**POMOŻE CI NIEZAWODNY**  
**ŚRODEK LIQUI MOLY**



Źródło: