

# Pomysł na proste i szybkie usługi wykonywane przy okazji wymiany oleju

data aktualizacji: 2020.03.11



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.

*Material prasowy Liqui Moly*

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. „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 premiuja 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 puszkę z preparatem Liqui Moly Oczyszczacz wtryskiwaczy 2666. W samochodach z pompą wstępną należy włączyć 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 silniki 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.

**OSZCZĘDZAJ PALIWO!**  
**ZWIĘKSZ WYDAJNOŚĆ!**  
**TĘP NAGARI!**

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

### **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 obrendowania, 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 .

Źródło: