

Czy warto zmienić jakość i lepkość oleju w silniku z dużym przebiegiem?

data aktualizacji: 2021.08.12



Olej to element konstrukcyjny silnika. Jest dopasowany do określonych parametrów pracy pampy oleju, luzów montażowych, wysilenia i zastosowanych systemów oczyszczania spalin. Właśnie dlatego, niezależnie od przebiegu, w silniku zawsze powinien się znajdować olej do niego dedykowany przez producenta pojazdu.

Zmiana środka smarnego na gorszy np. o znacznie większej lepkości może przyczynić się do lawinowego pogorszenia stanu technicznego silnika.

Dlaczego?

Po pierwsze dlatego, że olej 10W40 i 15W40 są oparte o bazy mineralne i mają znacznie mniejszą odporność na ścinanie, mniejszy indeks lepkości i niższą temperaturę wrzenia. Co gorsza, dużo szybciej tracą swoje zdolności myjące i dyspergujące. Ten fakt przyczynia się do szybkiego zanieczyszczenia wnętrza silnika. Oczywiście, problemem jest ich zbyt duża lepkość, która szczególnie w zimne dni może doprowadzić do utraty smarowania. Po prostu olej będzie zbyt lepki, aby mógł na czas dotrzeć do newralgicznych miejsc mocno obciążonego silnika.

Zanim zdecydujesz o zmianie oleju na tańszy - dobrze sprawdź silnik

W praktyce bardzo często okazuje się, że silnik, który dymi, pracuje głośno, spala olej, wcale nie musi być mocno wyeksploatowany. Objawy, które z pozoru na to wskazują, mogą być mylące.

Sposób na nadmierne dymienie i spadek kompresji

Dymienie i spadek kompresji to objawy, które bardzo często są kwalifikowane jako poważna usterka. W praktyce nawet po 300.000 kilometrach wymiary tulei cylindrowych i wału korbowego mogą mieścić się w tolerancji wymiarowej nowego silnika!

Spalanie oleju częściej wynika z zapiecenia pierścieni tłokowych lub degradacji uszczelniaczy

trzonków zaworowych. Dokładna diagnostyka wymaga demontażu silnika, ale w takiej sytuacji warto przeprowadzić „próbę olejową”. W przypadku zdiagnozowania pogorszenia parametrów pierścieni tłokowych, warto wypłukać silnik środkiem [Liqui Moly Engine Flush nr 2662](#) i rozpuszczeniu osadów na pierścieniach tłokowych w silniku wzrośnie kompresja i moc. Taka jednostka ma mniejszą tendencję do dymienia i dysponuje większą mocą. W przypadku problemów z uszczelniaczami zaworów można wymienić je na nowe lub zastosować preparat [Liqui Moly Stop wyciekom oleju nr 2671](#).

W sytuacji, kiedy takie zabiegi nie pomogą, można zaaplikować do silnika preparat [Liqui Moly Oil Additive nr 8342](#). To środek, który ma za zadanie „zregenerować” silnik poprzez mechaniczne uzupełnienie rys i wżerów na tulejach cylindrowych i czopach wału korbowego. Co ważne preparat na bazie dwusiarczku molibdenu nie zwiększa lepkości oleju, a jego działanie zwiększa ciśnienie oleju kompresję silnika.

Drastyczna zmiana lepkości oleju to już krok ostateczny i można o nim pomyśleć w przypadku kiedy wszystkie powyższe sposoby nie dały rezultatu. Oczywiście w takiej sytuacji nie należy od razu stosować olejów 10W40 lub 15W40. W przypadku olejów 5W30 należy przejść na olej 5W30 o większym współczynniku HTHS lub olej 5W40.

Więcej na ten temat na stronach [Liqui Moly Polska](#).

Piotr Mering
kierownik marketingu Liqui Moly Polska

16:56

Przebieg
250 000 km

⚠ Zmień olej

-12.0°C

Made in Germany
LIQUI MOLY
10W-40
Teilsynthetisches Leichtlauf-Motorenöl
MoS₂ LEICHTLAUF

VS

Made in Germany
LIQUI MOLY
TOP TEC
4200
5W-30
LONG LIFE III
5L

LIQUI MOLY Szanuj Swój Samochód

Źródło: