



## **Kolik oleje pro Vaše auto?**

**I.**

*Kdo narazí na automobil, který má nadměrnou spotřebu motorového oleje, má nejspíš smůlu. Pokusme se zjistit, jaká je vlastně spotřeba motorového oleje.*

*Nejdříve bychom si měli ujasnit pojem spotřeba oleje: spotřebovává se část oleje, která prochází uvnitř motoru a to pístními kroužky a vedením ventilů. Tím vznikají spaliny, které do značné míry zneškodňuje katalyzátor.*

*Spotřeba oleje není v žádném případě totéž co únik oleje. Tím je myšlen stav, kdy olej z motoru volně uniká, což poškozuje životní prostředí, především podzemní vodu. V tomto bodě se výrobci automobilů shodují: únik oleje je nepřipustný! Zato na spotřebu oleje se názory rozcházejí: v novějších návodech k obsluze vozidel se najdou údaje o přípustné spotřebě mezi 0,6-1,0 l na tisíc km. V praxi je ale spotřeba oleje obvykle podstatně nižší a je to tak dobře. Spotřeba zhruba 0,25 l na 1000 km je totiž hranice, pod níž lze spálený olej pozorovat jako modrý kouř vycházející z výfuku. V době záběhu vozidla může totiž spotřeba motorového oleje přechodně stoupnout. Brzy nato zase klesne. Kdy, to záleží na motoru a způsobu jízdy.*

*Kdo absolvuje záběh na plný plyn, zajede motor sice rychleji, ale pak se často musí smířit s trvale vyšší spotřebou oleje. Kdo se však vláčí krokem jenom po městě, nezajede motor ani po dvaceti tisících kilometrech. V normálním případě by se měly pístní kroužky – ty jsou klíčem ke spotřebě oleje – „usadit“ po 3000 – 7000 km. potom se spotřeba oleje upraví. Na jakou absolutní hodnotu, to závisí na velikosti a typu motoru.*

---

### **Pokračování II**

*Přepřlované motory benzinové i vznětové potřebují stále o kapku oleje víc než motory atmosferické (nepřepřlované). Lze předpokládat, že nižší spotřeba oleje může být u motoru, který má jenom tři válce, a proto méně pístů a samozřejmě i pístních kroužků, kolem nichž může olej unikat. Čtyřválec by proto mohl spotřebovávat o 33% oleje víc, o dvanáctiválci raději nemluvě.*

*Ale praxe vypadá jinak: osazení pístů pístními kroužky má totiž větší vliv než počet válců. Zde musí být řešení kompromisní, neboť tuhé pístní kroužky sice snižují spotřebu oleje, avšak zvětšují tření na stěně válce – a ztráty vzniklé třením stojí palivo. Kroužky s menším napětím naproti tomu kloužou ve válci lehčeji, zato propouštějí víc oleje. Jak vše upravit, to je tajemství konstruktérů motorů.*

### **Přesné měření stavu oleje**

*Kontrola stavu oleje v motoru není tak těžká : stačí vytáhnou měrku, podívat se na stopu po hladině oleje – a hotovo.*

*Skutečnost je totiž taková, že se občas dopouštíme chyby v měření. Buď proto, že vozidlo stojí nakloněné, nebo měříme v nevhodný okamžik. Někteří výrobci vozidel proto umisťují vedle měrky nálepku s upozorněním „Před měřením pět minut počkat!“ . Důvod je prostý-olej musí mít před změřením čas stéct zpátky do spodní části klikové skříně. Jinak bude naměřená hladina oleje nižší, než opravdu je. Ideální stav hladiny oleje je když, stopa oleje na měrce je mezi minimem a maximem.*

*Pokud olej doopravdy schází, nejdůležitější pravidlo zní : dolévat pomalu ,po troškách. Proto by se měla hladina po každé dolité dávce a jejím stečením do skříně přeměřit. Vždyť moderní motor přemíru oleje nesnáší. Nasává ho odvětráním klikové skříně a spaluje ho, což může vést k usazeninám v motoru a často také k poškození katalyzátoru.*