Cars

- Nové auto a výměny oleje

Nové auto a výměny oleje

Kontext: Dotaz jak ja bych doporucoval menit olej u noveho auta a nejaka omacka okolo. (-> "Cau, kupuju novou Oktavku, a jelikoz vim ze ses na oleje uchyl, tak jak casto bys mi doporucil menit olej a a za jaky?" :D)

Pokud mas v planu auto do 5 let (cca 150000 km prodat), tak to neres vubec a servisuj jen jak rika palubni pocitac. Pri soukromem prodeji bude 99% lidi spokojeno s tim, ze jsou v servisni knizce ukony jak jsou predepsane vyrobcem a zbytek neresi a zaroven se nestihnou projevit vyraznejsi katastrofy (ke konci to mozna zacne zrat olej).

Pokud si to auto chces ale nechat dele nez 5 let a mas ho nove, tak bych doporucil prvni vymenu uz po 3000-5000 km, a pak dalsi pravidelne po 10-15 tis. km, dle stylu jizdy.

Jak u noveho auta

V druhem pripade to u noveho auta bude znamenat stridat vymenu „na tajnaka“ (3000 km, 15000 km, 45000 km) s vymenou „oficialni“ (30000 km, 60000 km) behem klasickych garancnich prohlidek.

I ta „mezivymena“ muze byt klidne v autorizaku, ale 1) budou te od toho odrazovat („pane vy tam mate olej na tricet tisic!“) a 2) zbytecne tu vymenu 4x preplatis (vymena oleje co VW autorizak udela za 4000 Kc si udelam ja sam za 1000 Kc vc. predrazeneho OEM filtru, aby nebylo poznat, ze na to nekdo sahal. V podstate jde o to, abys v 30 tis. neprijdel na „prvni oficialni vymenu“, a nemel tam filtr treba Purflux. V realu, na 99 % to tomu mechanikovi, ten kterej to actually uvidi a bude menit, bude uplne sumak. V 1 % si toho vsimne, nekde se to zaznamena, pak vlivem nejake vyrobni vady (na kterou mazani nemelo treba ani vliv) klekne v zaruce motor a oni se to budou snazit uhrat na to: „Ale on tam urcite nekdo dal olej bez specifikace, vsimli jsme si pri servisni prohlidce non OEM filtru“…) Nikdy jsem neslysel, ze by se to stalo, ale novy motor v zaruce neni zas tak neobvykla vec jak by se zdalo.

Ja si to v praxi menim sam, OEM origo filtr ti normalne prodaji v autosalonu, nebo sezenes na skoda-dily.cz, a pak to muzes menit sam, nebo jakejkoliv seriozni garaznik.

„Ofiko“ intervaly a proc je nebrat v potaz:

Vyrobce intervaly navrhuje tak, aby auto prezilo v pohode zaruku a aby potesilo fleetove manazery nizkymi servisnimi naklady (ktere je zajimaji jenom po dobu prvnich 5 let, nez dobehnou odpisy a auto potahne pryc). Motor samozrejme prezije mnohem dele i pri tech 30tiscovych intervalech, ale prave po urcitem veku a kilometrech (zpravidla to muze byt 150-200 tis.km.) se zacnou

projevovat problemy, kterym mohlo byt spravnymi vymenami oleje predejito.

Zbytecne vysoke opotrebeni tesneni ventilu, pistnich krouzku, appd. coz potom vede k nadmerne spotrebe oleje. Zaroven vyjety olej ma uz vycerpane svoje detergentni prisady, tzn. uz necisti usazovany karbon, coz kratkodobe je win-win (namisto krouzku zacnou tesnit saze :D), dlouhodobe je to samozrejme pruser. Klasicka situace, clovek koupi ojetinu, chce tomu doprat, tak zacne davat aditiva do paliva, meni vcas olej tak jak ma, coz tenhle karbon zacne pomalu cistit a odstranovat, najednou je tam spara jak prase, a najednou se divi, ze mu to zacalo enormnim zpusobem zrat olej, kdyz se o to tak hezky stara.

Navic, kdyz ctes i ten originalni navod, tak vnimej ty slova mezi radky a co ti to rika, pokud ses taxikar, rozvoz, policie apod. tldr z toho vyplyne, ze pokud nejezdis pravidelne dlouhe, plynule trasy, tak ten interval tomu prizpusobit. Akorat uz tam pak neni napsany, co presne to znamena, protoze to v realite znamena castejsi vymenu oleje nez "se zda normalni" a to lidi nechteji slyset. :D

Proc tak casto a jak dlouho olej vlastne vydrzi

Realna vydrz oleje: Zdroje takhle z hlavy nevytahnu, ale pro predstavu, tzv. „long life“ olej muze vydrzet 15-25 tis. km (svet motoru nechaval delat rozbor v nejake cca 2018 fabii), ale tady je opravdu zasadni klicove slovo "muze". Musi k tomu mit optimalni podminky. Zpravidla pokud nejaky Transporter jezdi shuttle bus mezi Bratislavou a Vidni, tak ano, muze menit olej po 30 tis. a porad to bude v poho, v realite ale v tomto rezimu normalni lidi nejezdi. V zime pri mestskych jizdach muze byt olej hotovo uz po 4 tis. km (!), pri delsich nepravidelnych jizdach kolem 8-12 tis. km a v rezimu „shuttle bus“ i obycejny olej vydrzi skoro az 20 tis. km. (Zdroj: nejaka diplomka Itala, ktery navrhoval prave algoritmus „promenliveho intervalu vymeny oleje“). V prumeru to dava prave nejake to „rule of thumb“ cca 15 tis. km/nebo jeden rok, ale i to je pri prevazujicim mestskem provozu hodne.

Ono je to videt i primo v manualu k autu, kdyz clovek cte mezi radky. Zaroven neni bez zajimavosti, ze v USA se s tim vyrobci neserou a normalne napisou interval vymeny oleje 5000-10000 km, a auta tam maji najeto stovky tisic mil v pohode. (A ano, z casti je to tim, ze tam auta maji v prumeru robustnejsi, jednodussi 2-3-4litrove motory, oproti Evrope s over-engineered nemeckym turbo moturkum, kde kdo ma dvoulitr, ten je tady ekvivalent americkeho majitele 5.4 HEMI :D))

Auta s DPF

Uz delsi dobu vsechny nafty (cca post 2013) a pomalu se to zacina tykat i aut s benzinem (tusim od EURO 6?)

Jde o to, ze vozy s DPF maji predepsany specialni olej (je oznacovan specifikaci ACEA C3), ktery mi snizenou popelnatost, a to za ucelem pomalejsiho zanaseni DPF filtru. Te je dosazeno tim, ze DPF-friendly olej ma uz od novoty vyrazne nizsi alkalickou rezervu (schopnost neutralizovat kyseliny, ktera kdyz se vycerpa, tak olej uz nedela, co ma), oznacovanou jako TBN (total base number). To je udaj ktere je normalne ve specifikacich uvedene pro novy olej a v prubehu opotrebeni se da merit.

Tzn. u techto oleju je o to vic potreba hlidat nepretahovani realne zivotnosti, protoze zatimco normalni olej tuto rezervu vycerpa treba po 12 tis. km, tak ACEA C3 olej ve stejnych provoznich podminkach ji vycerpa po 8 tis. km (jen priklad). Jinak teda ACEA C3 olej lze pouzit i v autech bez DPF, ale je to zbytecne tim, ze je potreba vyrazneji hlidat najezd, jsou drazsi atd., ale neskodi to.

Palubni pocitac

„Promenlivy interval“: U VW bych tomu neveril. Vim o lidech, kteri fakt jezdi jenom mestsky provoz, ale stejne je to poslalo na vymenu az ciste po ubehnuti casu (dva roky jsou moc na jakykoliv olej). Nekterym to zdanlive funguje o neco lip, ale i tak tam kde by normalni olejar doporucil nejaky rozsah, tak palubak te tam posle na jeho delsim konci. Podstatny taky je, ze tam neni zadne „cidlo kvality oleje“, proste to sleduje pocet studenych startu, teploty, ujete vzdalenosti a na zaklade toho to neco pocita, coz kdyby tam byl ten vzorec nastaveny spravne (viz vyse), tak je to super, ale auto, ktere te nuti 2x rocne na olej by nikdo nechtel.

Co zbytek

- prevodovka: at uz DSG nebo manual, dozivotni olej neexistuje. DSGcka mivaji predepsany interval ktery je asi OK (nemam, takze jsem nikdy nestudoval), pripadne zkratit kdyz tahas privesy, jezdis sportovne atd. Manualy maji "dozivotni olej", coz znamena "do konce zivota prevodovky". Obecne pravidlo je neco jako 60 tis. km/5 let (pripadne mene pri privesech). Olej do prevodovky pro jistotu brat vzdy original, i kdyz je mrte drazsi nez zdanlive (!) parametrove identicky aftermarket.
- filtry vzduchove: vzduchovy filtr s kazdym druhym olejem, kabinovy 1x rocne pred zimou, palivovy filtr cca 60 tis. km (pokud planujes tankovat v JZD, muzes i casteji :D)

Ostatni, co me jeste napadlo

- aditiva do oleje: ne, je to snake oil; maximalne proplachovaci pred vymenou oleje, ale i potom je lepsi spise volit kratsi interval, protoze ty cistici aditiva jsou zpravidla tak drahy, ze za to udelas pulku cele vymeny oleje... obecne detergentni prisady v oleji jinak funguji s nejvetsi ucinnosti cca prvni 3 tis. km
- aditiva do benzinu: ano funguji, je to spise preventivni zalezitost (u ojetin s neznamym servisem to muze dopadnou viz vyse)
- zabeh noveho motoru: nehrotit, ze zacatku idealne jezdit vic po okreskach misto dalnic, aby se motor tak nejak zajel v celem pasmu otacek a ne jenom tam, kde je ma pri 130 na

tempomat otacky na dalnici, pak po 2-3 tis. km nejlepe vymenit olej a pomalu uz zacit jezdit uplne normalne (at uz to pro ruzne lidi znamena cokoliv :D)

Znacky, kterych se nebat

- Filtry olej, palivo i vzduch: MANN (pro VW casto dela i OEM dily), Purflux, Denso
- Oleje: zalezi podle konkretniho oleje, obecne se vyhybat hypermarketovym znackam, Castrol neni zadny zazrak i kdyz je pro VW „ofiko“, podstatne je aby olej splnoval predepsanou normu vyrobce (napr. VW 502.00, 504.00, 508.00). Ja davam vsude Ravenol – dobra cena, relativne neznamy, nefalsuje se tak vehementne jako Shell a Castrol, a i tak ma QR kod na overeni pravosti, spickova kvalita; ale i levny Shell muze byt dobry olej, ale tam zase hlidat odkud ho beres (hodne fake)
- Rozvody – podle predpisu a rozhodne ani trosku nepretahovat – na 99.9 % se sice nic nestane pokud pretahnes o 10 tis. km, ale v 0.01% se to krute nevyplati, bud OEM parts nebo Continental, Gates, INA

Co by se dalo probrat jindy

- Vyber konkretniho oleje, viskozita atd. Toto se da probirat donekonecna, ale VZDY bude platit: pravidelna vymena s obyc olejem JE VYRAZNE LEPSI nez drahy Millers Oil (coz je spickovy olej, ale drahy) jednou za uherak. Co se tyka viskozity (0W-20 vs 5W-30 vs 10W-40 apod.), do zacatku se da drzet toho, co doporucuje vyrobce
- v dnesni eko-dobe jsou caste oleje typu "spise voda nez olej" (napr. viskozita 0W-20), ja jsem za prejit na plnotucnejsi olej (5W-30, 5W-40, 0W-40 aj.), nepatrne horsi spotreba (max. v decilitrech), mozna horsi emise, ale mnohem lepe namazany motor, nevim jak nove skodovky

Maximum tl;dr:

- Vyber si dobry olej ktery splnuje normu (VW 504.00 nebo 508.00), pokud je to proflakla znacka (Shell, Mobil1 apod.), najdi spolehliveho dodavatele, a pak uz jen pravidelne men. Filtr MANN, Purflux, Denso. Jak casto? Kdyz jezdis do prace po Brne 20 km denne a obcas na vylet dal, tak po 5-10 km, kdyz z Hustopeci do Olympie po dalnici, tak po 10-15 tis. km, a pokud jen tocis Praha-Brno porad dokola, klidne i po tech 15 tis. km (s tim, ze v tomto rezimu ten olej realne vydrzi treba i tech 19 tis. km, ale to nebrat v potaz). Casove vzdy nejpozdeji po roce.