

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 doporučil 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 vyrobce 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 doporučil první výmenu už 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 výmenu „na tajnaka“ (3000 km, 15000 km, 45000 km) s výmenou „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 tisíc!“) a 2) zbytecne tu výmenu 4x preplatíš (výmena oleje co VW autorizak udela za 4000 Kč si udelam ja sam za 1000 Kč vc. predrazeného OEM filtru, aby nebylo poznat, ze na to nekdo sahal. V podstate jde o to, abys v 30 tis. neprijdel na „první oficialni výmenu“, 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) klesne v záruce 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 nový motor v záruce není 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 záruku 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 30tisicovych intervalech, ale prave po urcitem veku a kilometrech (zpravidla to muze byt 150-200 tis.km.) se zacnou

projevovat problémy, kterým mohlo být správnými výměnami oleje předejito.

Zbytečně vysoké opotřebení těsnění ventilu, pístních kroužků, apod. což potom vede k nadměrné spotřebě oleje. Zároveň vyjetý olej má už vyčerpané svoje detergentní přísady, tzn. už nečistí usazovaný karbon, což krátkodobě je win-win (namísto kroužků začnou těsnit saze :D), dlouhodobě je to samozřejmě průser. Klasická situace, člověk koupí ojetinu, chce tomu doprát, tak začne dávat aditiva do paliva, mění včas olej tak jak má, což tenhle karbon začne pomalu čistit a odstraňovat, najednou je tam spára jak prase, a najednou se diví, že mu to začalo enormním způsobem zrat olej, když se o to tak hezky stará.

Navíc, když čteš i ten originální návod, tak vnímej ty slova mezi řádky a co ti to říká, pokud ses taxikář, rozvozník, policista apod. tldr z toho vyplývá, že pokud nejezdíš pravidelně dlouho, plynule trasy, tak ten interval tomu přizpůsobit. Akorát už tam pak není napsáno, co přesně to znamená, protože to v realitě znamená častější výměnu oleje než "se zdá normální" a to lidi nechteji slyšet. :D

Proč tak často a jak dlouho olej vlastně vydrží

Realná výdrž oleje: Zdroje takhle z hlavy nevytáhnou, ale pro představu, tzv. „long life“ olej může vydržet 15-25 tis. km (svět motoru nechával dělat rozbor v nějaké cca 2018 fabii), ale tady je opravdu zásadní klíčové slovo "může". Musí k tomu mít optimální podmínky. Zpravidla pokud nějaký Transporter jezdí shuttle bus mezi Bratislavou a Vídní, tak ano, může měnit olej po 30 tis. a porad to bude v pohybu, v realitě ale v tomto režimu normální lidi nejezdí. V zimě při městských jízdách může být olej hotovo už po 4 tis. km (!), při delších nepravidelných jízdách kolem 8-12 tis. km a v režimu „shuttle bus“ i obyčejný olej vydrží skoro až 20 tis. km. (Zdroj: nějaká diplomka Itala, který navrhoval právě algoritmus „proměnlivého intervalu výměny oleje“). V průměru to dává právě nějaké to „rule of thumb“ cca 15 tis. km/nebo jeden rok, ale i to je při převážujícím městském provozu hodné.

Ono je to vidět i přímo v manuálu k autu, když člověk čte mezi řádky. Zároveň není bez zajímavosti, že v USA se s tím výrobci nesešou a normálně napíší interval výměny oleje 5000-10000 km, a auta tam mají najeto stovky tisíc mil v pohybu. (A ano, z části je to tím, že tam auta mají v průměru robustnější, jednodušší 2-3-4litrové motory, oproti Evropě s over-engineered německým turbo motorkem, kde kdo má dvoulitr, ten je tady ekvivalent amerického majitele 5.4 HEMI :D))

Auta s DPF

Už delší dobu všechny nafty (cca po 2013) a pomalu se to začíná týkat i aut s benzinem (tuhim od EURO 6?)

Jde o to, že vozy s DPF mají předepsaný speciální olej (je označován specifikací ACEA C3), který má sníženou popelnatost, a to za účelem pomalejšího zanesení DPF filtru. To je dosaženo tím, že DPF-friendly olej má už od novoty výrazně nižší alkalickou rezervu (schopnost neutralizovat kyseliny, která když se vyčerpá, tak olej už nedělá, co má), označovanou jako TBN (total base number). To je údaj, který je normálně ve specifikacích uvedený pro nový olej a v průběhu opotřebení se dá měřit.

Tzn. u těchto olejů je o to víc potřeba hlídat nepřetahování reálné životnosti, protože zatímco normální olej tuto rezervu vyčerpá třeba po 12 tis. km, tak ACEA C3 olej ve stejných provozních podmínkách ji vyčerpá po 8 tis. km (jen příklad). Jinak tedy ACEA C3 olej lze použít i v autech bez DPF, ale je to zbytečné tím, že je potřeba výrazněji hlídat nájezd, jsou dražší atd., ale neškodí to.

Palubní počítač

„Proměnlivý interval“: U VW bych tomu neveril. Víím o lidech, kteří fakt jezdí jenom městský provoz, ale stejně je to poslalo na výměnu až čísta po uběhnutí času (dvě roky jsou moc na jakýkoliv olej). Některým to zdanlivě funguje o něco líp, ale i tak tam kde by normální olejař doporučil nějaký rozsah, tak palubač te tam pošle na jeho delší konci. Podstatný taky je, že tam není žádné „číslo kvality oleje“, prostě to sleduje počet studených startů, teploty, ujeté vzdálenosti a na základě toho to něco počítá, což kdyby tam byl ten vzorec nastavený správně (viz výše), tak je to super, ale auto, které te nutí 2x ročně na olej by nikdo nechtěl.

Co zbytek

- převodovka: ať už DSG nebo manuál, doživotní olej neexistuje. DSGčka mají předepsaný interval, který je asi OK (nemám, takže jsem nikdy nestudoval), případně zkrátit, když taháš přívěsy, jezdíš sportovně atd. Manuály mají „doživotní olej“, což znamená „do konce života převodovky“. Obecné pravidlo je něco jako 60 tis. km/5 let (případně méně při přívěsech). Olej do převodovky pro jistotu brát vždy originál, i když je mrště dražší než zdanlivě (!) parametry identicky aftermarket.
- filtry vzduchové: vzduchový filtr s každým druhým olejem, kabínový 1x ročně před zimou, palivový filtr cca 60 tis. km (pokud plánuješ tankovat v JZD, můžeš i častěji :D)

Ostatní, co mě ještě napadlo

- aditiva do oleje: ne, je to snake oil; maximálně proplachovací před výměnou oleje, ale i potom je lepší spíše volit kratší interval, protože ty čistící aditiva jsou zpravidla tak drahá, že za to udeleš pulku celé výměny oleje... obecně detergentní přísady v oleji jinak fungují s největší účinností cca první 3 tis. km
- aditiva do benzínu: ano fungují, je to spíše preventivní záležitost (u ojetin s neznámým servisem to může dopadnout viz výše)
- zábeh nového motoru: nehrotit, že začátku ideálně jezdit víc po okresech místo dálnic, aby se motor tak nějak zaječel v celém pásmu otáček a ne jenom tam, kde je má při 130 na

tempomat otacky na dálnici, 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 doporučuje 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 který 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 dálnici, 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.