

# 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 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 zaručku 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

projedovat problémy, kterým mohlo byt 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, rozvož, policie 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 nechtejí 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 pohodu, 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 pohodu. (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 post 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. Te 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 taký 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 kdyžby 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". Obecně pravidlo je něco jako 60 tis. km/5 let (případně méně při přívěsech). Olej do převodovky pro jistotu brát vždy original, 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 uděláš 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 zaježil v celém pásmu otáček a ne jenom tam, kde je má při 130 na

tempomat otacky na dálnici, pak po 2-3 tis. km nejlépe vymenit olej a pomalu už začít jezdit úplně normálně (ať už to pro různé lidi znamená cokoliv :D )

## Znacky, kterých se nebat

- Filtry olej, palivo i vzduch: MANN (pro VW často dělá i OEM díly), Purflux, Denso
- Oleje: záleží podle konkrétního oleje, obecně se vyhýbat hypermarketovým značkám, Castrol není žádný zázrak i když je pro VW „ofiko“, podstatné je aby olej splňoval předepsanou normu výrobce (např. VW 502.00, 504.00, 508.00). Já dávám všude Ravenol – dobrá cena, relativně neznámý, nefalšuje se tak vehementně jako Shell a Castrol, a i tak má QR kód na ověření pravosti, spicková kvalita; ale i levný Shell může být dobrý olej, ale tam zase hlídat odkud ho bereš (hodně fake)
- Rozvody – podle předpisu a rozhodně ani trosku nepřetahovat – na 99.9 % se sice nic nestane pokud přetáhneš o 10 tis. km, ale v 0.01% se to krutě nevyplatí, buď OEM parts nebo Continental, Gates, INA

## Co by se dalo probrat jindy

- Vyber konkrétního oleje, viskozita atd. Toto se dá probrat donekonečna, ale VŽDY bude platit: pravidelná výměna s obcím olejem JE VYRAZNE LEPŠÍ než drahý Millers Oil (což je spickový olej, ale drahý) jednou za uherák. Co se týká viskozity (0W-20 vs 5W-30 vs 10W-40 apod.), do začátku se dá držet toho, co doporučuje výrobce
- v dnešní eko-době jsou časté oleje typu "spíše voda než olej" (např. viskozita 0W-20), já jsem za přejít na plnotučnější olej (5W-30, 5W-40, 0W-40 aj.), nepatrně horší spotřeba (max. v decilitrech), možná horší emise, ale mnohem lépe namazaný motor, nevím jak nové škodovky

## Maximum tl;dr:

- Vyber si dobrý olej který splňuje normu (VW 504.00 nebo 508.00), pokud je to proflakla značka (Shell, Mobil1 apod.), najdi spolehlivého dodavatele, a pak už jen pravidelně měň. Filtr MANN, Purflux, Denso. Jak často? Když jezdíš do práce po Brně 20 km denně a občas na výlet dál, tak po 5-10 km, když z Hustopečí do Olympie po dálnici, tak po 10-15 tis. km, a pokud jen točíš Praha-Brno pořád dokola, klidně i po těch 15 tis. km (s tím, že v tomto režimu ten olej realně vydrží třeba i těch 19 tis. km, ale to nebrat v potaz). Časově vždy nejpozději po roce.