

Olej w motocyklu pełni o wiele ważniejszą funkcję niż w samochodzie

data aktualizacji: 2017.08.11



Skoro sezon w pełni, to dziś o motocyklach słów kilka... Olej w motocyklu pełni o wiele ważniejszą funkcję niż w samochodzie. Musi być tak skomponowany, by zapewnić prawidłowe smarowanie nie tylko silnikowi, ale też całemu układowi napędowemu. Musi wytrzymywać znacznie wyższe temperatury, wynikające z wyższej prędkości obrotowej silników motocyklowych, ale też będące pochodną zwiększonego stopnia sprężania i dodatkowego natrysku na najbardziej gorące części silnika - denka tłoków i ścianki cylindrów.

Odpowiedzialny jest również za precyzyjne smarowanie skrzyni biegów i mokrego sprzęgła w silnikach czterosurowych. Specjalne modyfikatory tarcia działają tutaj na płytkach sprzęgła i zapobiegają jego ślizganiu, mając przy tym ogromny wpływ na zużycie paliwa.

PORADA EKSPERTA:

Olej motocyklowy odpowiedzialny za smarowanie mokrego sprzęgła zawiera w sobie specjalne modyfikatory tarcia. Mówią o tym oznaczenia na opakowaniu. (wg. klasyfikacji JASO dla silników czterosurowych):

MB - mało modyfikatorów - uślizgi sprzęgła i zwiększone zużycie

MA-1 - średnio modyfikowany olej - dobra praca sprzęgła, niskie zużycie

MA-2 - wysoko modyfikowany olej - bardzo dobra praca sprzęgła i bardzo niskie zużycie

Motocyklowy środek smarny ma też łączyć w sobie dwie zupełnie sprzeczne cechy: zapewnić

odpowiednią lepkość zarówno w wysokich temperaturach, jak i podczas jazdy w temperaturach bardzo niskich. Stąd należy ściśle przestrzegać zaleceń określających odpowiedni gatunek i parametry oleju motocyklowego. W przypadku lepkości trzeba zwracać uwagę na oznaczenia, odpowiadające warunkom klimatycznym w jakich przyjdzie pracować jednostce napędowej.

„Obecnie najbardziej popularne są oleje tzw. wielosezonowe, oznaczane przez dwie klasy: zimową i letnią, np. 10W-40 czy 20W-50. Im wyższa jest liczba po literze „W”, tym olej jest bardziej lepki w wysokich temperaturach. Oznacza to, że film olejowy jest grubszy i ma większą wytrzymałość, ale opory ruchu są większe.” – wyjaśnia Andrzej Husiatyński z Elf/Total Polska. „Im niższa natomiast jest liczba przed literą „W”, tym olej jest bardziej płynny w niskich temperaturach, co ułatwia rozruch silnika i zapewnia znacznie szybsze jego smarowanie.”

Elf, jako czołowy światowy producent olejów silnikowych proponuje motocyklistom całą gamę olejów przeznaczonych wyłącznie dla ich „stalowych rumaków”. We wszystkich typach motocykli czterosuwowych (4T) stosować można np. MOTO 4 ROAD 10W-40. Ten wzbogacony olejami syntetycznymi produkt zapewnia doskonałe smarowanie hydrodynamiczne i najwyższą czystość silnika. Dla silników wysokiej jakości, wykorzystujących technologie nowej generacji, Elf poleca olej MOTO 4 TECH 10W-50. Olej ten gwarantuje bardzo wysoką wydajność przez długi czas i zwiększa moc silnika. MOTO 4 RACE 10W-60 daje natomiast zwiększoną odporność olejowego filmu przy dużych wahaniami temperatury. Stąd polecany jest zwłaszcza do maszyn sportowych.

Ze względu na wspomniane już wyżej wymagania (wspólne smarowanie silnika, skrzyni biegów i mokrego sprzęgła, wysokie temperatury, wysokie obroty) oleje Elf spełniają najwyższe standardy jakościowe. Są one zgodne z klasyfikacjami JASO: MA-2, ale również spełniają klasyfikacje do olejów silnikowych jak API: SJ czy SM.

Miłośnicy off-roadu i lekkich motocykli dwusuwowych (2T) mają z kolei do wyboru jeden z olejów przeznaczonych do tego typu silników, czyli MOTO 2 RACE, MOTO 2 TECH, MOTO 2 OFF ROAD czy MOTO 2 SELF MIX. Przy doborze oleju do maszyn dwusuwowych ogromnie ważne jest, by nie stosować do nich środków przeznaczonych dla motorów czterosuwowych, ponieważ zasada smarowania silnika dwusuwowego jest zupełnie inna. W tym przypadku olej smarowy jest w silniku dwusuwowym podawany razem z paliwem do komory spalania. Jako cięższa frakcja, po odparowaniu paliwa zostaje zatrzymany na powierzchniach metalowych, a z osadzonego środka smarnego powstaje film olejowy zapewniający smarowanie. Olej pozostaje na powierzchniach bardzo krótko, ponieważ po rozgrzaniu rozpada się na mniejsze frakcje, dzięki czemu może odparować i ulegać spalaniu, a w jego miejsce powstaje nowa warstwa smarująca.

PORADA EKSPERTA:

Olej do silników 2T musi mieć odpowiedni skład i dodatki! Nie stosuj tu olejów przeznaczonych dla jednostek 4T!

Bazy i dodatki oleju 2T muszą zapewniać dobre smarowanie oraz łatwość całkowitego spalania, aby silnik miał długą żywotność, a przy tym był czysty.

Główne kryteria oceny i wymagania dla oleju 2T to:

- Właściwości smarujące i myjące oleju

- Czystość komory spalania i czystość świec (zapobieganie ich mostkowaniu)
- Brak zatykania układu wydechowego
- Zdolność do depolimeryzacji w komorze spalania (wpływ na czystość spalin)

Tutaj również, podobnie jak w przypadku jednostek 4T, kryteria oceny i wymagania klasyfikowane są zgodnie z najwyższymi standardami jakościowymi, ale przeznaczonymi wyłącznie dla silników 2T:

- Klasyfikacja API - symbole: TA, TB, TC
- Klasyfikacja ISO-L - symbole: EGB, EGC, EGD
- Klasyfikacja JASO - symbole: FA, FB, FC, FD

W ostatnich kilku latach zauważyć można - zwłaszcza w ruchu ulicznym w dużych miastach - znacznie zwiększoną liczbę skuterów. Dla wielu osób stał się to podstawowy środek poruszania się po mieście, zwłaszcza w miesiącach wiosennych i letnich. Nieważne, czy to maszyny renomowanych marek czy tańsze i prostsze produkty z Dalekiego Wschodu, one również wymagają regularnego serwisowania i wymiany oleju. Mimo, że są to konstrukcje znacznie prostsze niż motocykle, do nich również dobrać należy odpowiedni środek smarny. Dla małych, dwusuwowych skuterów miejskich Elf skomponował oleje SCOOTER 2 STREET, SCOOTER 2 STREET MAX i olej SCOOTER 2 SELF MIX. Dla większych skuterów czterosuwowych i dla tzw. maxi-skuterów francuski producent poleca SCOOTER 4 CITY 10W-40 i SCOOTER 4 MAXI CITY 5W-40.



Źródło: