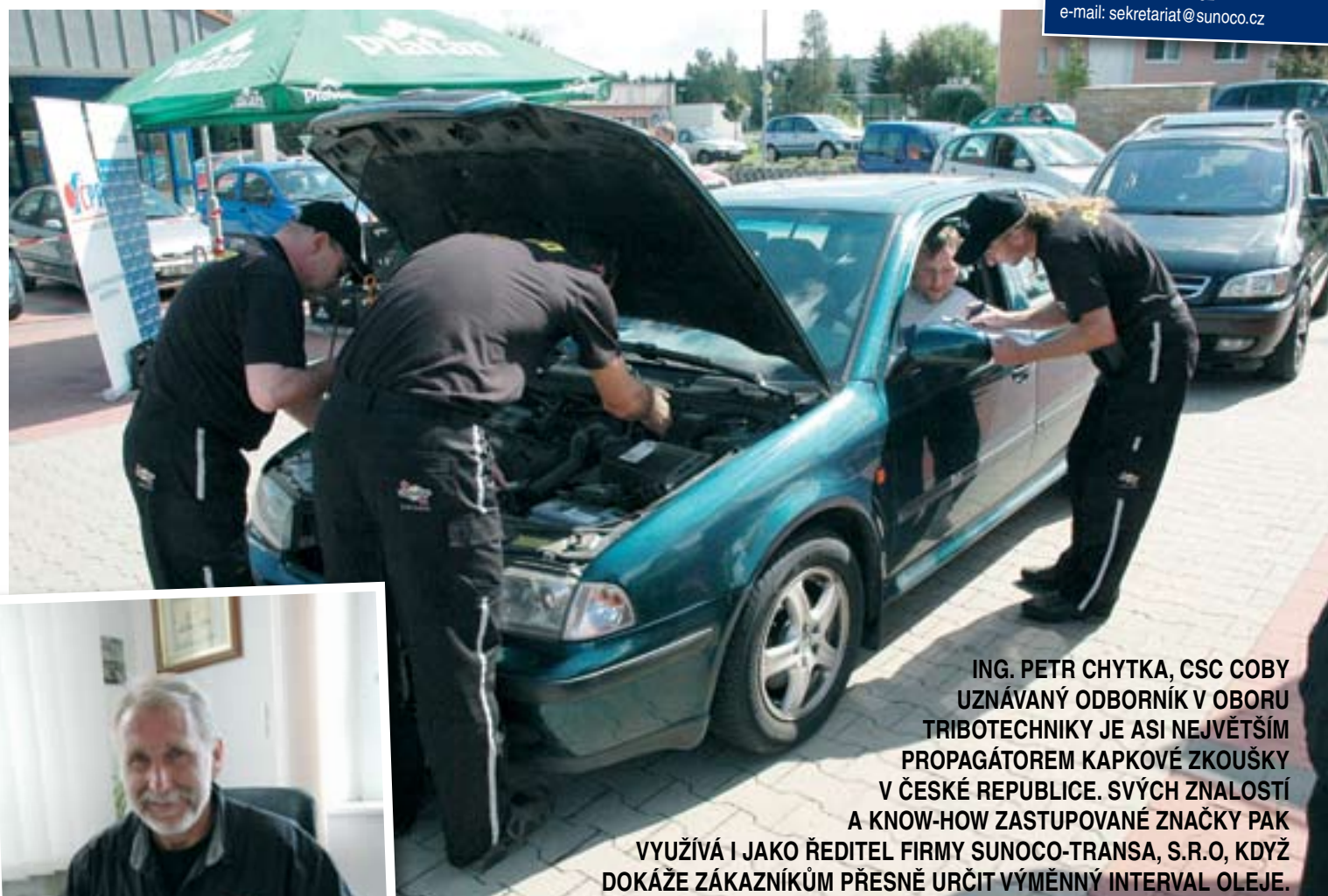


# Sunoco – Transa, s.r.o.

## Kapka, která zachrání motor

**KONTAKTY**  
**SUNOCO-TRANSA, S.R.O.**  
 Strojírenská 4/7  
 586 17 Jihlava  
 Telefon: 567 308 033, 567 310 128  
 Info-linka: 567 310 282  
 e-mail: sekretariat@sunoco.cz



**ING. PETR CHYTKA, CSC COBY**  
**UZNÁVANÝ ODBORNÍK V OBORU**  
**TRIBOTECHNIKY JE ASI NEJVĚTŠÍM**  
**PROPAGÁTOREM KAPKOVÉ ZKOUŠKY**  
**V ČESKÉ REPUBLICE. SVÝCH ZNALOSTÍ**  
**A KNOW-HOW ZASTUPOVANÉ ZNAČKY PAK**  
**VYUŽIVÁ I JAKO ŘEDITEL FIRMY SUNOCO-TRANSA, S.R.O, KDYŽ**  
**DOKÁŽE ZÁKAZNÍKŮM PŘESNĚ URČIT VÝMĚNNÝ INTERVAL OLEJE.**



Ing. Petr Chytka, CSC ukazuje typické obrazce kapkové zkoušky

**Může se dnes olej jedné značky diametrálně a principiálně lišit od jiné?**

Pokud oba plní stejné specifikace, tak by tam velké rozdíly být neměly.

Nicméně na evropském trhu je nedostatek základových olejů třídy 3, potřebných pro výrobu motorových olejů vyšších výkonnostních tříd, motoristickou veřejností označovaných jako oleje syntetické. Mnozí výrobci proto dotahují na hranici možnosti oleje třídy 1

vzniklé selektivní rafinací rozpouštědly. Sunoco má výhodu ve vlastních rafinérských kapacitách, které získalo po sloučení se společností Petronas. Všechny naše oleje jsou

proto vyrobeny z vlastních základových olejů produkovaných v Malajsii, a to z přesně takových, jaké jsou po danou viskozitní specifikaci či výkonnostní třídu oleje potřeba.

**Má se tak zákazník rozhodovat pouze podle plnění požadovaných specifikací a ceny? V čem pak spočívá význam značky?**

Pokud víme, že hlavní tíha vývoje olejů leží na bedrech výrobců aditivů, kteří jsou dnes už jen tři, pak by značka oleje žádný význam mít neměla. Nicméně ne vše je v praxi tak jednoznačné, jak

se může teoreticky zdát. Hlavním problémem je, že po aprobaci oleje před jeho uvedením na trh už nikdo nekontroluje, zda ony specifikace a normy plní i nadále. Výrobce tak může začít používat méně aditivů či nevhodný, ale levnější a dostupný základový olej. Zákazník to nepozná okamžitě, podezření pojme kdyžtak po čase, pokud má s motorem problémy. Značky, které svoji pověst a jméno nákladně budují desítky let, si nic takového nedovolí. Proto by v konečném rozhodování zákazníka měl být prostor i pro emoční vztah – tedy důvěru k té či které olejářské

značce. Nevěřil bych výrobcům garážových kapalin a už vůbec ne „kamarádům“, co vám v pet-flašce donesou olej, prý stáčený syntetický castrol.

**Jaké máte zkušenosti s prodlouženými či variabilními intervaly olejové náplně? Olejáři proti nim obvykle silně zbrojí, nicméně když vidíme, jaké ekologické tlaky jsou na automobil dnes všeobecně vyvíjeny, tak přeci musíme pochopit snahu neplýtvat olejem a využít maxima jeho životnosti.**  
 Ano, samozřejmě podporu-

jeme snahu přizpůsobit výměnný interval oleje jeho namáhání v konkrétním motoru a při konkrétních podmínkách. Nicméně plošné prodloužení výměnných lhůt s důvěrou ve vlastnosti moderních olejů není tou správnou cestou. Na oleje jsou totiž dnes vyvíjeny tlaky, které jdou proti požadavkům na životnost, například snižování obsahu popelutvorných látek u maziv pro moderní diesely s filtry pevných částic. Takové oleje mají obecně nižší životnost, ale že by nějaká automobilka po přechodu na ně zkrátila výměnný interval, to jsem zatím neviděl. U variabilních servisních intervalů zase máme obavy, že výpočetní algoritmus či senzorka motoru nejsou dostatečné k určení skutečného okamžiku vyčerpání oleje. Většina systémů neumí zareagovat, pokud majitel úmyslně či omylem použije při výměně olej nižší výkonnosti, třeba dodaný nepoctivým prodejcem či servisem. V USA se masivně rozšířila jednoduchá kapková zkouška, používaná vždy při výměně oleje. Zákazník dostává informaci, zda olej měl ještě rezervy, čili byl vyměněn včas, či zda již ztratil podstatnou část ze svých užitečných vlastností a příště je vhodné výměnný interval zkrátit.

**Myslel jsem, že kapková zkouška slouží jen pro hrubou orientaci**

**Znamená to, že kapková zkouška nahradí drahé laboratorní rozborů maziv?**

### VYSOČINOU BEZPEČNĚ

V rámci tradičního dne pro motoristy testují zástupci společnosti Sunoco olejové náplně vozidel. Většina soukromých majitelů má ve svých vozidlech výrazně opotřebený olej, protože podceňují náročnost provozu na krátké vzdálenosti a stárnutí oleje nejen kilometry, ale i časem.

**Řidička červeného Opelu Astra 1,6i 16V** vůbec nevěděla, že se olej má ve voze měnit. Naštěstí vůz nemá dlouho, takže byl zaznamenán právě limitní stav: Olej ještě neobsahoval nadměrné množství karbonu, ale měl již hnědou barvu svědčící o polymerizaci.

**Řidič Hondy Civic 1,8i DOHC 16V VTEC** vylepšil motor svého vozu sportovním sacím filtrem. Tyto filtry snižují čerpací ztráty a tím v některých případech mohou zvýšit výkon motoru, avšak zároveň propouštějí více nečistot. Na kapce oleje je to okamžitě vidět, v jejím prostředku se tvoří hromádka křemičitých zrněk, jejichž dlouhodobý vliv na kondici motoru lépe nedomýšlet.

**Řidič Mercedesu-Benz C 230 Kompressor** má olej vyměněný poměrně nedávno, kapka však ukazuje, že relativně velké množství karbonu je špatně rozpouštěno a rozptýleno, čili že detergenty a disperzanty nefungují dostatečně. Řidič přiznává nákup nejlevnějšího oleje od výrobce garážových kapalin, který, ač dle proklamací prodejce šlo o produkt syntetické výkonnosti, zřejmě deklarované parametry neplní.



Sportovní sací filtr v naší prašné zemi nevěstí pro životnost motoru nic dobrého



Dobře patrné nečistoty v kapce oleje coby následek omezených filtračních schopností otevřeného sportovního sání

**JAK VYPADÁ KAPKOVÁ ZKOUŠKA**  
 Kapková zkouška se začala používat na přelomu 40. a 50. let jako tzv. polní diagnostická metoda – ze začátku pouze pro vojenská vozidla. Svoji historii má i v našich zemích, bohužel však stále rozšířená je její podoba a metodika hodnocení z dob neaditivovaných či jen mírně aditivovaných motorových olejů. Metodika společnosti Sunoco je přizpůsobena změnám obrazců a interpretací, k nimž došlo s rozvojem aditivních technologií. Nejlepších výsledků se dosahuje s kapkou teplého motorového oleje a s hodnocením je nejlépe počkat na rozptí oleje a vykreslení obrazce – obvykle do druhého dne.



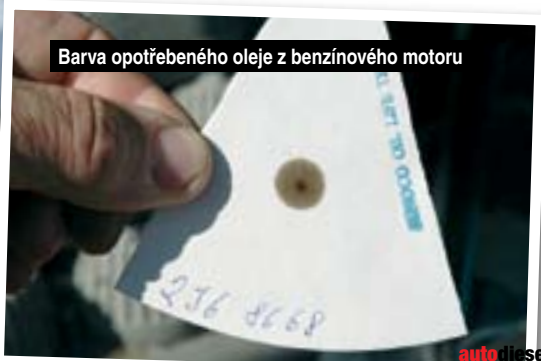
Olej v dobrém stavu, Olej nadměrně zředěný palivem, Olej kontaminovaný etylenglykolem z chladicí kapaliny

Nikoliv. Slouží k rychlé orientaci, ale s letitými zkušenostmi jsme z ní schopni určit překvapivě mnoho. Sporné případy posílám do laboratoří v Belgii.

**Kde se člověk může naučit „čist z kapek“? Měli by to zvládat přímo řidiči?**

Vzhledem k vývoji techniky směrem k uživatelské nenáročnosti mi přijde protismyslné, aby se běžný řidič učil kapkovou zkouškou. Tu by měl ovládat jeho automechanik, který mu podle ní přizpůsobí výměnný interval oleje přesně dle jeho zátěže konkrétním automobilem a jeho provozními podmínkami. Dále by měli tuto metodiku ovládat správci a provozovatelé vozových parků. Ty všechny jsme ochotni vyškolit.

**Text a foto Martin Vaculík**



Barva opotřebeného oleje z benzínového motoru