

10W-40 kontra 5W-40 Motorolaj



Köztudomású, hogy mennyire fontos dolog, hogy helyesen válasszuk meg a gépkocsinkba töltendő motorolaj fajtáját. A márkán túl, - ami többnyire szubjektív és pénztárca függő tényező is egyben, át kell tekintenünk a gyári ajánlást, a gépkocsinknak megfelelő szabványokat és kisebb mértékben a szakértői fórumok és márkatársaink ajánlásait.

A közvélekedés szerint;- ami ma már „szentírásként” elfogadott- öreg kocsiba (10 éven felül) nem jó más csak a 10W-40-es olaj, mert a motor kopott és az illesztések sem olyan precízek, mint az újonnan gyártott, modern autóké. Maximum a márka kiválasztásában kaphatunk szabad kezet. Ennek ellenére egyes neves olajgyártók online olajkeresőin, az autómárkánk szerinti kereséskor gyakran láthatunk 5W-40 -es vagy 5W-30- as motorolajokat.

Nos, ez indított engem is el , hogy megvizsgáljam, hogy tényleg „felségsértés”-e, ha eltérünk a bevett gyakorlattól. ROMBOLJUK LE A TÉVHITEKET ÉS HAMIS MITOSZOKAT!

Ebben ez a cikk lehet segítségünkre.

Olajfogyasztás: Tények és tévhitek. / forrás: www.olajinfo.hu

1. mítosz: Használt motorba 0W40 és 5W40 helyett csakis 10W40

10 autószerelőből ma 9 szentül hiszi, hogy legfeljebb az új autóba szabad 0W40-es vagy 5W40-es viszkozitású olajat tenni. Ha az autó elmúlt 3-4 éves és futott már 50-60 ezer kilométert, akkor eljött a 10W40-es olaj ideje. Számoljunk le ezzel a tévhittel, amely nélkülözi a műszaki alapokat, és amely számos esetben azt eredményezi, hogy az egyre komplexebb kenési követelményekkel rendelkező néhány éves autók motorjába egy teljesen oda nem való olaj kerül.

Az alfa és az omega: olajfogyasztás

Ha azt a 9 szerelőt megkérdezzük, hogy ugyan miért is vannak ezen az állásponton, kórusban mondják, hogy „azért nem tehetek bele 0W40-et vagy 5W40-et, mert megeszí”.

Álljunk meg egy pillanatra és nézzük meg, hogy milyen okai lehetnek az olajfogyasztásnak általában. Ezek közül legalább egy, de általában több dolog áll fenn egyszerre:

- külső tömítetlenség (biztos jele az olajtócsa az autó alatt)
- belső tömítetlenség (az olaj keveredik az üzemanyaggal, és azzal együtt elég)
- túl alacsony viszkozítású olaj (magas hőmérsékleten olyan vékony, hogy a tömítéseken átszivárog)

- a motorolaj illékonyasága (azaz párolgása, ld. [Noack párolgás](#))
- nehéz üzemi körülmények (ha nyomom a pedált ész nélkül)
- a motor gyárilag laza illesztései (egyed autók újkoruktól fogyasztják az olajat, ebbe bele kell törődni)

Nem a téli viszkozitás számít!

Vizsgáljuk meg a témánkkal összefüggő okokat, a „túl alacsony viszkozitású olaj” + „belső tömítetlenség” problémáját. Való igaz, hogy a használt autók motorjaiban a tömítések már öregebbek, elvesztették rugalmasságukat, és idővel nem képesek egy vékony (alacsony viszkozitású) olajat a helyén tartani. De az olaj viszkozitása csak üzemi hőmérsékleten alacsony, hidegen magas. (Vigyázat, a viszkozitás nem azonos a viszkozitási osztállyal. Aki nem ismeri a különbséget, helyettesítse be gondolatban a viszkozitást a sűrűséggel. A mi hétköznapi példánk erejéig ez is megteszi.) És a legalacsonyabb téli viszkozitási osztályú olaj (0W) is viszkózusabb (sűrűbb) hidegen, mint a legmagasabb viszkozitási osztályú olaj (SAE 60) melegen! Mit írtunk, mikor fogyasztja a motor az olajat? Ha túl alacsony a viszkozitása. Mikor alacsony a viszkozitása? Magas hőmérsékleten! Van köze az 5W-nek vagy a 0W-nek a magas hőmérsékleten mért viszkozitáshoz? Nincs. Ahhoz a 40-nek van köze, ami ugyanúgy 40, mint egy 10W40-es olaj esetében. Ha tehát valaki azt mondja, hogy egy 5W30-as(!) olaj fogyását akarja megfékezni egy 5W40-es vagy 10W40-es olajjal, azt elhíhetjük, hiszen ettől az olaj üzemi hőmérsékleten mért sűrűsége lesz magasabb. Ha azonban valaki a kopott motorunkba akar 5W40 helyett 10W40-et tölteni, hogy az ne fogyassza, egész nyugodtan utasítsuk vissza.

Van-e mégis bármi kapcsolat a téli viszkozitási osztály és az olajfogyasztás között? Itt jön elő a motorolaj illékonyasága. Ha egy olcsó, rossz minőségű, félszintetikus 5W40-es olajat hasonlítunk össze egy 10W40-es olajjal, akkor előfordulhat, hogy az 5W40-es illékonyabb lesz. Az olaj párolgása csökkenti a motorban levő olajmennyiséget, így olajfogyasztást tapasztalunk. Ez viszont nem függ az autó korától, vagy a futott kilométerektől! Ráadásul egy korszerű, jó minőségű, félszintetikus 5W40-es olaj esetén a párolgás miatti olajfogyasztás mértéke nem is haladja meg egy 10W40-es olajét. Még jobb a helyzet a teljesen szintetikus olajok esetében, ahol egy 5W40-es vagy 0W40-es olaj párolgás miatti fogyása alacsonyabb, mint bármelyik 10W40-es olajé.

Miért veszélyes ez a felfogás?

Az autószerelők sokáig megtehették, hogy az „50 ezer felett 10W40” gyakorlatot követik, hiszen az elmúlt néhány évet leszámítva a legtöbb autóhoz egy fél szintetikus, 10W40-es olaj jó választás volt. A használt autók többségéhez ez még ma is az a legjobb ár/érték arányú választás (nem az olajfogyasztás miatt!). Az elmúlt években viszont számos motorgyártó elvárásai megváltoztak, ugyanis a korszerű, szofisztikált konstrukciókhoz már nem alkalmas az átlag 10W40-es olaj. A hosszú csereperiódusok, a korszerű károsanyag-kibocsátás csökkentő rendszerek, és az egyre magasabb motorhőmérséklet más generációjú olajat kíván, akkor is, ha az autó már nem 1-2 éves. Sok helyen azonban ma lazán betöltik a normál hamutartalmú, 10W40-es olajat a DPF-es autókba, „mert már több, mint 60 ezer kilométert ment”! Aztán, ha majd 4-5 ilyen olajcsere után részecskeszűrőt is cserélni kell 400 ezer forintért, ki hozza azt már akkor összefüggésbe az olajjal?

A 2. mítosz: Az a jó olaj, ami nem fogy!

Sokszor hallani, hogy valaki azért aggódik, hogy vajon a megfelelő olajat használja-e, mert csökken az olajsztint. Vagy azért gondolja rossznak mondjuk a szintetikus 5W30-as olajat, mert eszi a motor. Nos, ha az olaj fogy és nincs utántöltve, akkor az tényleg káros, mert fokozódik a kopás. Ha nagyon sok olaj fogy és olyan magas a HC szint, hogy az autó nem kap zöldkártyát, akkor szintén nem vagyunk boldogok. Ha a motor megeszi az 5W30-as olajat, az tényleg "rossz", mert költeni kell az utántöltésre. De ha nem hagyjuk az olajat a minimum alá menni, ha az olajfogyasztás nem olyan mértékű, hogy hatalmas kék füstfelhőt hagyunk magunk után, és ha az olajpótlásra fordítandó összeg még nem irreális, akkor **a motor köszöni szépen jól van egy olyan olajjal is, amit fogyasztgat.**

Hol a határ?

Ez a tízmilliós kérdés, ugyanis nagyon komoly variációk lehetnek, típusról típusra. Azok a gyártók akik a kézikönyvben szerepeltetik, hogy mekkora olajfogyasztás számít még normálisnak, sokszor akár 1L / 1000 kilométer olajfogyasztást is megegednek. Ennél többet már nem szoktak, tehát ha a motor ennél is több olajat fogyaszt, akkor biztosan tenni kell valamit. A másik véglet, amikor 0,1-0,2 L / 1000 km az olajfogyasztás, a tulajdonos mégis a fejét vakarja, és beletölti a vastagabb olajat, hogy ne fogyassza. Ez utóbbi a felesleges aggodalmaskodás kategóriája, ráadásul a motor kenésének kárára csökkentjük az olajfogyasztást.

Milyen az ideális olaj?

Az ideális olaj az a legvékonyabb, azaz legalacsonyabb viszkozitású olaj, ami még nem túl alacsony viszkozitású ahhoz, hogy megakadályozza a kopást és fenntartsa az olajnyomást.
Ugyanis egy alacsony viszkozitású olaj

- hidegindításkor jobban teljesít, hiszen hamarabb eljut a kenési pontokra és ezzel csökkenti a kopást
- gyorsabban kering a rendszerben, ezzel jobb hőelvezetést biztosít
- üzemanyag-takarékos, ugyanis a motornak kisebb olajellenállást leküzve kell dolgoznia

Tehát az, hogy egy olaj jó-e sokkal inkább ezeken - és [egyéb tényezőkön](#) - múlik, mint azon, hogy a motor fogyasztja-e. Ugyanakkor a kopás megakadályozásához és az olajnyomás fenntartásához nem kell sok, az - átlagos pár éves autó esetén - [akár egy 5W20-as olajjal is elérhető](#). Az olajfogyasztást nem szabad elhanyagolni, ha extrém méreteket ölt, vagy ha anyagilag már nem bírjuk az utántöltést. De ne gondoljuk, hogy azzal teszünk jót a motornak, ha olyan vastag olajat töltünk bele, amit már nem fogyaszt. Ezzel az erővel zsírt is tölthetnénk bele, azt sem fogja elfogyasztani, csak utána kidobhatjuk.

Akkor tehát nem választhatunk vastagabb olajat az olajfogyasztás csökkentésére?

Meg kell nézni, hogy mit enged meg a gyártó. **Ha eddig nagyon vékony olajat használtunk, akkor nem tragédia, ha egy kategóriával vastagabbra váltunk**, pl. 5W30 helyett 5W40-re. Persze csak akkor, ha az új olaj is megfelel a gyártó előírásainak, nem csak a viszkozitás, hanem a szabványok tekintetében is. Ha azonban most például 10W40-es olajat használunk, ha lehet ne váltsunk 10W50-esre, 15W40-esre pedig pláne ne, ugyanis egy 50-es olaj - átlagos vezetést és motorhőmérsékletet feltételezve - sokkal kevésbé ideális, mint egy 30-as vagy 40-es olaj. Mielőtt vastagabb olajra váltanánk, azt is gondoljuk végig, hogy milyen jellemzői vannak az olajfogyasztásunknak.

- Ha a motor már túl van a százezer kilométeren, és csak most kezdte fogyasztani vagy most ugrott meg a fogyasztás, akkor nem kell arra gondolni, hogy a mindeddig használt olaj hirtelen felelőssé tehető a fellépett olajfogyasztásért. Sokkal valószínűbb, hogy a szelepszárak vagy a dugattyúgyűrűk mentén fogy az olaj, és ez esetben ezt a hibát kell kijavíttatni, nem pedig az olajjal variálni.
- Ha az olajfogyasztás a motor újkorától megvan, és magasabb, mint 2-3 dl / 1000 kilométer, ugyanakkor kifejezetten vékony - pl. 5W30-as vagy vékonyabb - olajat használunk, akkor próbáljunk ki egy 5W40-est, ha a gyártó megengedi. Ugyanis ilyenkor valószínűleg hiába vinnénk szervizbe az autót, mert úgylis azt a választ kapnánk, hogy ez a fogyasztás "még normális".
- Ha viszont kötve vagyunk az 5W30-as vagy hasonló viszkozitáshoz, mert az előírt szabványt csak ilyen olajjal lehet teljesíteni (pl. Ford M2C-913B), akkor semmiképp ne válasszunk vastagabb olajat, mert a gyári előírásnak való megfelelés fontosabb, mint az olajfogyasztás csökkentése.

Készült.:
www.astriferi.freewb.hu

