

Co zrobić, żeby nie popsuć?

► Czy każdy nowoczesny turbodoładowany diesel jest skazany na awarię? Niekoniecznie, jednak warto pamiętać, że takie silniki nie są wcale solidniejsze od jednostek benzynowych, za to z reguły bez porównania znacznie bardziej wrażliwe na jakość obsługi i stosowanych materiałów eksploatacyjnych. Wszystkie przeglądy muszą odbywać się zgodnie z zaleceniami producenta. W żadnym wypadku nie wolno oszczędzać na oleju silnikowym. Uwaga! Obsługi nowych diesli nie można powierzyć pierwszemu lepszym warsztatowi – jakiegokolwiek czynności serwisowej najbezpieczniej jest zlecić specjalistycznemu warsztatowi, który ma aparaturę pozwalającą na zdiagnozowanie ewentualnych

Nowoczesne diesle nie są już głośnie ani powolne. Czy jednak pozostały tak trwałe, jak starsze konstrukcje sprzed lat?



Koniec mitu o trwałych dieslach?



usterek (patrz fot.). Nie ma też mowy o oszczędzaniu na paliwie. Powinniśmy zadowolić się tym, że nasz samochód potrzebuje go niewiele. Wszelkie próby „ciącia kosztów” poprzez tankowanie oleju opałowego, paliwa z „prywatnego importu z Buga” zemszczą się szybko awariami, których koszt usunięcia może przekroczyć wartość kilkuletniego samochodu.

Jak jeździć dieslem?

► To, że nowe diesle mogą jeździć naprawdę szybko, nie znaczy wcale, że powinny. Zbyt szybka jazda po prostu im szkodzi. Kierowcy, którzy wykorzystują w pełni możliwości dynamiczne turbodiesli, nie powinni liczyć na ich trwałość. Szczególnie szkodliwe: ostra jazda już od pierwszych metrów po uruchomieniu auta oraz gaszenie rozgrzanego silnika bezpośrednio po zatrzymaniu. Jeżeli już musimy jeździć szybko, lepiej zaczekać, aż olej w silniku nagrzej się, co następuje dopiero kilka minut po tym, kiedy płyn chłodzący osiągnie właściwą temperaturę. Na dłuższą metę dieslowi zaszkodzi też długotrwała jazda na wysokich dla niego obrotach (ok. 4-4,5 tys. obr./min). Trzeba też ostrożnie obchodzić się ze sprzęgłem i skrzynią biegów. Podzespoły te muszą przenosić obciążenia często nawet ponad dwukrotnie większe niż w benzyniakach.

■ Każdy, kto interesuje się motoryzacją, zna utartą przez dziesięciolecia opinię o silnikach Diesla: są powolne, głośnie, ale za to trwałe i oszczędne. Nowoczesne, mocne turbodiesle sprawiają, że pogląd ten nadaje się tylko do lamusa – nie są już głośnymi zawalidrogami, oferują więcej przyjemności z jazdy niż porównywalne benzyniaki. A jak wypadają pod względem trwałości? W tej dziedzinie też zaszły zmiany. Niestety, na gorsze.

Tajemnicą długowieczności starszych diesli było ich małe wysilenie. Legendarnie trwały silnik wysokoprężny Mercedesa „beczki” osiągał z litra pojemności zaledwie około 27 KM. Dzisiejsze, seryjne diesle z litra pojemności osiągają ponad dwa razy większą moc i prawie trzy razy większy moment obrotowy! Wyniki nawet na poziomie 80 KM z litra pojemności nikogo już nie dziwią.

Nowoczesna technika pozwala uzyskiwać przy tym rewelacyjnie niskie zużycie paliwa. Dzięki temu nabywcy są mamieni perspektywą niskich kosztów eksploatacji.

Stare diesle były słabe, ale za to bardzo trwałe

To jednak pozory, bo paliwo to tylko jeden z czynników. Poza nim warto pamiętać o kosztach serwisu i napraw. A te bywają szokujące. Ktoś, kto kupuje np. nową Skodę Fabię 1.9

TDI, liczy zapewne na to, że eksploatacja będzie kosztowała grosze, bo przy spokojnej jeździe auto spali niewiele ponad 4 l/100 km. Mało kto ma jednak świadomość, że jedno tankowanie „fatszowanego” oleju napędowego może skończyć się naprawą kosztującą kilkanaście tys. złotych (4 pompowtryskiwacze po 2540 zł każdy, plus robocizna). Dużo! A to w końcu tylko popularne, niezbyt drogie auto. Za usunięcie podobnej awarii diesla w sa-

mochodzie luksusowym, zapłacimy przeszło 25 tys. zł! Tępy typ uszkodzeń nie obejmuje żadna gwarancja.

Można optymistycznie założyć, że zawsze uda nam się znaleźć dobre paliwo. Jednak nawet w tym przypadku katolog potencjalnych problemów jest zaskakujący: począwszy od defektów turbosprężarek wynikających często z niewłaściwej eksploatacji, a skończywszy

Bardzo drogie części

W przypadku awarii diesla trzeba się liczyć z wysokimi kosztami napraw. Konstrukcja silników jest skomplikowana, a ich części muszą spełniać wyższe wymagania, niż ma to miejsce w silnikach benzynowych. Dlatego np. sprzęgło do diesla może być dwa razy droższe niż do benzyniaka. Inne przykłady: za wymianę pompy wtryskowej zapłacimy nawet 20 tys. zł, jeden pompowtryskiwacz kosztuje ponad 2500 zł, nowoczesny wtryskiwacz do Common Raila ok. 2000 zł.

