

ZDANIEM EKSPERTÓW

Jaki olej można polecić na tak zwaną „dolewkę”, jeśli ten wcześniej stosowany nie jest jeszcze zużyty, ale nie da się go zidentyfikować?



Michał Izdebski, Castrol: Obecnie wszystkie oleje silnikowe spełniające specyfikację wyższą niż API SG można ze sobą mieszać bez utraty ich właściwości smarujących. Na „dolewkę” poleciłbym olej syntetyczny o lepkości 5W-30, spełniający najwięcej najnowszych norm producentów, gdyż po jego zastosowaniu mamy pewność, że jeżeli nawet popełniliśmy błąd, to będzie to błąd najmniejszy z możliwych.



Przemysław Szczepaniak, ExxonMobil Poland: W sytuacji, kiedy nie wiemy, jaki olej silnikowy był dotychczas wlewany do silnika, najlepiej zdecydować się na produkt syntetyczny, który jest najbardziej zaawansowany technologicznie i ma najlepsze właściwości jako środek smarny. Mineralne i syntetyczne poliolefinowe oleje silnikowe są ze sobą mieszalne. Jeżeli silnik był zalany olejem syntetycznym, to dolewając do niego inny olej syntetyczny, nie pogorszymy poziomu ochrony i jakości pracy silnika. Natomiast dolanie oleju syntetycznego do semisyntetycznego lub mineralnego może wręcz poprawić ich właściwości.



Maciej Ochendusko, Statoil Poland: Jest to uzależnione od czynników takich, jak obecność filtra cząstek stałych lub jego braku, oraz od wieku pojazdu. Jeżeli samochód z silnikiem Diesla jest wyposażony w filtr cząstek stałych, można w takiej sytuacji dolać oleju o obniżonej zawartości siarki, siarczanów i fosforu (SAPS). Produkty tego typu są oznaczane etykietami Low SAPS lub Mid SAPS. Jeżeli natomiast pojazd nie ma filtra cząstek, można użyć podczas „dolewki” oleju półsyntetycznego SAE 10W-40. W silnikach eksploatowanych

dlużej niż 10 lat powinno się zastosować olej mineralny SAE 15W-40. Skutkuje to jednak zazwyczaj gorszymi osiągnięciami oraz zwiększonym zużyciem paliwa.



Przemysław Busz, Fuchs: Należy zastosować olej akceptowany przez producenta pojazdu (na przykład VW 504 00/507 00, MB 229.51 itp.).



Krzysztof Niedźwiedź, Gulf: Najlepiej przestrzegać zaleceń producenta samochodu, który zawsze określa klasę jakości i lepkości odpowiedniego oleju. Informację taką, dotyczącą już konkretnej marki oleju, można zwykle znaleźć na stronach internetowych producenta środka smarnego w sekcji „Dobierz olej” albo podobnej. Podajemy tam markę, model, typ, rocznik, typ silnika i inne dane samochodu – i otrzymujemy tabelę z kompletem odpowiednich olejów. Dotyczy to również olejów do skrzyń biegów, mostów, układu kierowniczego itd.



Rafał Kobza, Liqui Moly Polska: Użycie odpowiedniego oleju jest niezbędne zarówno podczas jego okresowej wymiany, jak i w sytuacji, gdy dokonujemy „dolewki”. Dolewany olej spełnia wtedy wymagania producenta silnika, czyli ma stosowny certyfikat.



Marek Dębiński, Lotos: Eksploatację silnika z wykorzystaniem mieszaniny olejów należy uznać za przejściową i niezalecaną. Jest ona dopuszczalna tylko w sytuacjach awaryjnych, przy braku odpowiedniego oleju. „Dolewka” innego pozwala ukończyć podróż, ale później trzeba wykonać wymianę oleju.

Jeśli nie znamy rodzaju zastosowanego oleju, a poruszamy się samochodem osobowym lub dostawczym z lekkim silnikiem w dobrym stanie technicznym, to

do „dolewki” najlepiej wybrać olej uniwersalny pod względem klasy lepkości, czyli SAE 5W-40 lub 10W-40. Jego jakość nie powinna być niższa niż klasy API SL/CF. Zastosowanie oleju tego typu nie pogorszy warunków eksploatacji silnika, a nawet jest w stanie je poprawić. W przypadku lekkiego silnika w słabym stanie technicznym najlepiej wybrać tańszy olej o lepkości SAE 15W-40 lub 15W-50 i jakości nie gorszej niż API SL/CF.

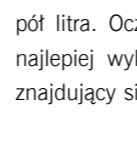
Jeśli chodzi o pojazdy z dużymi silnikami w dobrym stanie technicznym, najlepiej zdecydować się na olej o uniwersalnej lepkości: SAE 15W-40 lub 10W-40. Jakość klasy nie może być niższa niż API CH-4/SL. Przy gorszym stanie technicznym najlepiej użyć oleju o lepkości SAE 20W-50, 15W-50 i jakości API CD/SF.

Wymienione produkty są wytwarzane na bazie olejów mineralnych lub syntetycznych węglowodorowych, więc we wspomnianej sytuacji awaryjnej można je uznać za mieszalne z innymi olejami węglowodorowymi.

Marcin Majcher, Millers Oil: W opisanej sytuacji należy dolać olej o właściwościach zalecanych przez producenta pojazdu.

Chodzi o parametry takie, jak lepkość, klasa ACEA i normy wymagane przez producenta. Informację o zalecanym oleju można znaleźć w instrukcji samochodu lub w konfiguratorach doboru oleju na stronach internetowych producentów środków smarnych. Jednak najlepszym pomysłem jest wymiana całego oleju – stopień jego zużycia trudno jest bowiem precyzyjnie określić.

Katarzyna Starzec, Orlen Oil: Pod pojęciem „oleju na dolewki” rozumiem olej, który dodaje się do silnika w ilości nie większej niż pół litra. Oczywiście w takim przypadku najlepiej wykorzystać taki sam olej, jak znajdujący się już w silniku, bądź też olej



Shell
HELIX
Motor oils



SHELL HELIX ULTRA 5W-40 / DIESEL ULTRA 5W-40 Syntetyczny olej do nowoczesnych silników. Najnowocześniejszy, syntetyczny olej silnikowy wyprodukowany we współpracy z Ferrari – mistrzowskim zespołem Formuły 1. Dzięki unikalnej formulacji olej ten zachowuje niezmiennie właściwości i zapewnia doskonałą ochronę silnika przez cały okres intensywnej eksploatacji. Do wszystkich stylów jazdy i typów silników (Diesla, benzynowych, także z turbodoładowaniem, pośredni/bezpośredni wtrysk, LPG).
KLASA LEPKOŚCI – SAE 5W-40; SPECYFIKACJE I NORMY:
SHELL HELIX ULTRA ACEA A3/B4; API SM/CF; BMW LL - 01; MB 229.5; Porsche, Ferrari, Fiat - spełnia wymagania 9.55535 Z2; Renault RN 0700 i 0710; VW 502.00, 503.01, 505.00
SHELL HELIX DIESEL ULTRA ACEA B3/B4; API CF; BMW LL - 01; MB 229.5; Fiat - spełnia wymagania 9.55535 Z2; Renault RN 0710; VW 502.00, 503.01, 505.00



SHELL HELIX ULTRA RACING 10W-60 Doskonałe zabezpieczenie silników w samochodach wyścigowych, sportowych i terenowych. Shell Helix Ultra Racing to unikalny, syntetyczny olej zapewniający najlepszą ochronę i znakomite osiągi silników najwyższej mocy benzynowych lub Diesla. Powstały w wyniku połączenia technologii firmy Shell i wieloletnich doświadczeń na torach wyścigowych Formuły 1, sprawdza się w najbardziej ekstremalnych warunkach jazdy. Jego dodatkową zaletą jest możliwość stosowania we wszystkich silnikach czterosuwowych, chłodzonych powietrzem lub wymagających dużych dolewek, zapewniając ich właściwą pracę, doszczelnienie i wyciszenie.
KLASA LEPKOŚCI – SAE 10W-60; SPECYFIKACJE I NORMY: ACEA A3/B4; API SM/CF; spełnia wymagania BMW M; Fiat 9.55535 H3; rekomendacja Ferrari; MB 229.1; VW 501.01, 505.00



SHELL HELIX ULTRA EXTRA 5W-30 Syntetyczny olej „low SAPS” do silników samochodów osobowych. Shell Helix Ultra Extra to syntetyczny olej silnikowy „low SAPS” najnowszej technologii Shell, spełniający wymagania nowoczesnych silników benzynowych posiadających trójdrożny katalizator oraz silników Diesla, także tych wyposażonych w filtr cząstek stałych (DPF). Shell Helix Ultra Extra zawiera pakiet specjalnych dodatków czyszczących, które aktywnie usuwają szkodliwe osady z silnika utrzymując go w doskonałym stanie w trakcie całego okresu intensywnej eksploatacji, a zastosowana formuła „low SAPS” zapobiega blokowaniu filtrów DPF oraz umożliwia wydłużenie okresów użytkowania oleju między wymianami (do 30 000 km benzyna, do 50 000 km Diesel).
KLASA LEPKOŚCI – SAE 5W-30; SPECYFIKACJE I NORMY: ACEA C2/C3; A3/B4; BMW Long Life - 04; Chrysler MS - 11106; MB 229.51; VW 504.00, 507.00



SHELL HELIX ULTRA AV-L 5W-30* Syntetyczny olej do silników samochodów osobowych. Shell Helix Ultra AV-L to syntetyczny olej „low SAPS” umożliwiający wydłużenie przebiegów między wymianami oleju dla silników benzynowych i Diesla w samochodach osobowych i dostawczych koncernu Volkswagen, spełniający wymagania najnowszych norm Volkswagena VW 504.00 i VW 507.00. W silnikach VW z systemem LongLife pozwala na wydłużenie okresu pomiędzy wymianami do 30 000 km w silnikach benzynowych i 50 000 km w silnikach Diesla. Najnowsza technologia oraz specjalna formuła „low SAPS” zapewniają idealną ochronę najnowocześniejszych silników samochodów osobowych, a także zapobiegają blokowaniu filtrów DPF.
KLASA LEPKOŚCI – SAE 5W-30; SPECYFIKACJE I NORMY: ACEA C3; A3/B4; API SM; VW 504.00, 507.00

*Wcześniejsza nazwa: Shell Helix Ultra VX 5W-30



SHELL HELIX DIESEL ULTRA AB-L 5W-30* Najwyższej jakości olej syntetyczny. Shell Helix Diesel Ultra AB-L to syntetyczny olej „low SAPS” przeznaczony do nowoczesnych silników Diesla koncernu Mercedes-Benz oraz silników innych producentów wyposażonych w filtr cząstek stałych i wymagających spełnienia normy ACEA C3. Olej Shell Helix Diesel Ultra AB-L można stosować we wszystkich silnikach Diesla z/bez filtrów DPF oraz w większości silników benzynowych MB.
KLASA LEPKOŚCI – SAE 5W-30; SPECYFIKACJE I NORMY: ACEA C3; A3/B4; API SL/CF; MB 229.51

*Wcześniejsza nazwa: Shell Helix Ultra AX 5W-30



SHELL HELIX HX7 10W-40* / DIESEL HX7 10W-40* Najwyższej jakości olej silnikowy na bazie syntetycznej. Najwyższej jakości olej silnikowy na bazie syntetycznej. Zapewnia doskonałą ochronę silnika i wydłuża jego żywotność. Dzięki zastosowaniu specjalnego pakietu dodatków, olej ten zachowuje niezmiennie właściwości oraz skutecznie usuwa najtrwalsze osady, utrzymując wyjątkową czystość silnika w trakcie całego okresu intensywnej eksploatacji. Zapewnia doskonałą ochronę wszystkich nowoczesnych silników benzynowych i Diesla także tych z turbodoładowaniem w samochodach osobowych oraz przy zasilaniu gazem LPG.
KLASA LEPKOŚCI – SAE 10W-40; SPECYFIKACJE I NORMY:
SHELL HELIX HX7 ACEA A3/B4; API SL/CF; Fiat 9.55535 G2; MB 229.1; JASO „SG+”; VW 505.00; uzyskał pozytywną akceptację producentów Saab
SHELL HELIX DIESEL HX7 ACEA A3/B4; API CF; MB 229.1; spełnia normy Peugeot PSA D; Rover zarejestrowany; VW 505.00
***Wcześniejsze nazwy:** Shell Helix Plus 10W-40 i Shell Helix Diesel Plus 10W-40



SHELL HELIX DIESEL HX7 AV 5W-30* Olej silnikowy w technologii syntetycznej. Shell Helix Diesel HX7 AV jest olejem przeznaczonym do silników Diesla z pompowtryskiwaczami wyprodukowanych przez firmę Volkswagen. Shell Helix Diesel HX7 AV zapewnia znakomitą ochronę, wydłużając trwałość silnika poprzez zmniejszenie zużycia oraz ograniczenie tworzenia się osadów na jego częściach. Dzięki zawartości unikalnych dodatków czyszczących, Shell Helix Diesel HX7 AV, zapobiega tworzeniu się szlamów oraz produktów utlenienia.
KLASA LEPKOŚCI – SAE 5W-30; SPECYFIKACJE I NORMY: ACEA A3/B3; API SJ/CF; Ford M2C 917A; VW 505.01

*Wcześniejsza nazwa: Shell Helix Diesel Plus VA 5W-30



SHELL HELIX HX5 15W-40* / DIESEL HX5 15W-40* Mineralny, wielosezonowy olej silnikowy. Wysokiej jakości, wielosezonowy olej mineralny, wydłużający żywotność silnika. Dzięki pakietowi specjalnych dodatków czyszczących odświeża silnik i zapobiega jego zużyciu. Od momentu zalania, Shell Helix HX5 usuwa najtrwalsze osady, dzięki czemu poprawia parametry pracy silnika. Dzięki ulepszonej formulacji spełnia wymagania nowoczesnych silników benzynowych oraz Diesla w większości samochodów osobowych oraz dostawczych, także wyposażonych w systemy turbodoładowania oraz zasilanych gazem LPG.
KLASA LEPKOŚCI – SAE 15W-40; SPECYFIKACJE I NORMY:
SHELL HELIX HX5 ACEA A2/B2; API SL/CF;
SHELL HELIX DIESEL HX5 ACEA B2; API CF
***Wcześniejsze nazwy:** Shell Helix Super 15W-40 i Shell Helix Diesel Super 15W-40

Shell Polska Sp. z o.o.
ul. Bitwy Warszawskiej 1920r. nr 7a
02-366 Warszawa
NIP: 526-10-09-190
NIP UE: PL 526-10-09-190
Tel: +48 800 080 014
Fax: +48 22 300 83 47
E-mail: zapytania-PL@shell.com
Internet: http://www.shell.com.pl/helix

