

szej jakości jest najlepszym rozwiązaniem. Dodatkowo Millers Oils rekomenduje użycie środka płuczącego osady – Millers Oils Engine Flush, który nie jest agresywny dla uszczelki, a pozwala usunąć wszelkie niepożądane nieczystości, które mogą znajdować się w układzie smarowania.



Daniel Ślimakowski
Ashland Poland

1 Częstotliwość wymiany jest zalecana przez producenta samochodu w książce serwisowej i wynosi ona standardowo do 15 tys. km, dla silników Diesla może być nawet krótsza i wynosić 10 tys. km, a w przypadku wydłużonych przebiegów i normy *longlife* – do 30 tys. km. Przy niewielkim rocznym przebiegu rocznie (poniżej 10 tys. km) zalecana jest wymiana oleju co roku, najlepiej na wiosnę po okresie intensywnej eksploatacji oleju w zimie.

Oleje Valvoline przystosowane do dłuższych interwałów wymiany typu *longlife* (do 30 tys. km) to specjalnie zaprojektowane, w pełni syntetyczne produkty:

SynPower XL III 5W-30 – olej LowSAPS, przeznaczony do samochodów Grupy VAG - VW, Audi, SEAT, Škoda, oraz BMW i Mercedes-Benz, spełniających normy Euro4 i 5. Zapobiega odkładaniu się osady w filtrach cząstek stałych DPF silników wysokoprężnych i ogranicza emisję spalin. (Normy: ACEA C3, ACEA C2, ACEA A3/B4, BMW LL-04, MB Aprobata 229.31 i 229.51 VW 504.00, 507.00)

SynPower MST 5W-30 – olej LowSAPS, przeznaczony do najnowszych silników Mercedes-Benz, BMW, Opla i innych spełniających normę Euro4 i 5, wyposażonych w filtr DPF i/lub katalizator trójkanałowy TWC. SynPower MST 5W-30 jest odpowiedni do silników CDI z systemem EGR i DPF. (Normy: API SM/

CF, ACEA A3/B4-04, C3-08, BMW LL-04, DaimlerChrysler 229.31, 229.51, Renault RN0720, VW 502.00/ 505.00/ 505.01, GM Dexos 2)

SynPower FE 5W-30 – olej LowSAPS, przeznaczony do najnowszych silników Forda. Zapewnia maksymalną oszczędność paliwa. (Normy: ACEA A5/B5, Ford M2C913-C, Ford M2C913 A & B)

2 Producent pojazdu zaleca w książce serwisowej określone interwały wymiany, jednakże zalecenia te dotyczą „standardowych warunków eksploatacji”. Użytkowanie samochodu w ekstremalnie trudnych warunkach, np. ciągła jazda w cyklu *stop&go*, ciągnięcie przyczepy, „ciężka noga”, auto zasilane gazem LPG, zapyłone środowisko itp., przyspiesza zużywanie się oleju poprzez m.in. jego nadmierne utlenianie i przerywanie łańcuchów węglowodorowych, a to z kolei powoduje utratę pierwotnych właściwości ochronnych filmu olejowego. Najbezpieczniej sposobem na uniknięcie związanych z tym problemów jest skrócenie okresów wymiany (czasem nawet o połowę) w zależności od eksploatacji.

3 Ciężko stwierdzić, czy olej w trakcie zalecanego interwału kwalifikuje się już do wymiany. Najskuteczniejszą metodą jest badanie próbki oleju – analiza zużytego oleju, co jest metodą dosyć czasochłonną. Zanieczyszczenia oleju paliwem (olej „suchy” o wyraźnym zapachu paliwa), płynem chłodniczym lub wodą (emulsja), nadmierne jego zgęstnienie (w silnikach benzynowych) czy utrata pierwotnej struktury oleju możliwe są do stwierdzenia organoleptycznie. Wymagają one usunięcia przyczyn tych nieprawidłowości i natychmiastowej wymiany oleju. Przestrzeganie zasady wymiany oleju minimum raz do roku lub do 15 tys. km i stosowanie najwyższej jakości olejów (Valvoline) powinno zapewnić bezawaryjną eksploatację silnika.



Cezary Wyszecki
Shell Polska

1 Producent samochodu określa najczęściej 2 warunki, które są podstawą do wymiany oleju: przebieg w kilometrach i czas eksploatacji. Praktyka jest taka: olej mineralny powinno się wymieniać raz do roku, a olej syntetyczny raz na 2 lata bez względu na przebieg. Trzymanie się tych prostych zaleceń jest finansowo opłacalne i technicznie bezpieczne.

2 Najważniejsze czynniki, które skracają czas eksploatacji oleju, to: jazda miejska z dużą częstotliwością zatrzymań pojazdu i ruszaniem z postoju, długie przerwy w użytkowaniu pojazdu, paliwo o niskiej jakości, niesprawny układ zasilania, niska jakość świec zapłonowych, duże zanieczyszczenie powietrza (np. kurzem).

3 Przeciek do miski olejowej płynu z układu chłodzenia i przedostanie się paliwa do miski olejowej to są najbardziej bezwzględnie i natychmiast wymienić olej. Również w przypadku dokonania dolewki olejem o niższej klasie jakościowej należy w krótkim czasie wymienić olej na właściwy, czyli zalecany przez producenta pojazdu. W przypadku braku informacji o zalecanym oleju, można ją uzyskać na stronie: www.shell.pl, wybierając opcję „Dobierz olej”.



Marek Dębiński
Lotos Oil

1 Cykl wymiany określa i wyznacza konstruktor/producent silnika, jeśli nie ma dodatkowych informacji, to aktualnie przyjmuje się standardowo konieczność dokonania wymiany →



Motul 300 V Power 5W40

Olej w 100% syntetyczny, stworzony przy wykorzystaniu technologii MOTUL ESTER Core®, co gwarantuje maksymalną odporność filmu olejowego, zrównoważoną polaryzację, wytrzymałość w bardzo wysokich temperaturach. Przeznaczony do samochodów z silnikami wolnossącymi, z turbodoładowaniem lub doładowaniem mechanicznym. Zalecany do silników używanych w wyścigach, rajdach pracujących w szerokim zakresie obrotów i temperatur. Przeznaczony do stosowania w silnikach benzynowych i Diesla, z turbodoładowaniem, a także z bezpośrednim wtryskiem paliwa i katalizatorami. Maksymalna odporność na zużycie i ekstremalne temperatury. Przewyższa istniejące normy i standardy.



Motul 8100 Eco-clean + 5W30 C1

W 100% syntetyczny olej silnikowy nowej generacji o najniższej zawartości siarki, fosforu i popiołu siarczanowego. Obniżona lepkość wysokotemperaturowa HTHS pozwala na zmniejszenie zużycia paliwa. Możliwość stosowania w silnikach z katalizatorami trójfunkcyjnymi i filtrami cząstek stałych DPF. Klasa jakości: ACEA C1. Specyfikacje: Ford WSS M2C 934B. Zalecenia: Mazda 3, 5, 6 (Diesel) z DPF.



Motul 8100 X-clean 5W40 C3

W 100% syntetyczny olej do silników benzynowych i Diesla spełniających normy emisji spalin EURO IV i EURO V, wymagających oleju o podwyższonej lepkości wysokotemperaturowej HTHS oraz zmniejszonej zawartości popiołów siarczanowych, fosforu i siarki. Również do pojazdów, dla których zalecana jest klasa jakości ACEA A3/B3 lub A3/ B4. Klasa jakości: ACEA C3 - API SN/CF. Specyfikacje: Ford WSS M2C 917A; BMW LL-04; Porsche A40; VW 502 00 - 505 00 - 505 01; Renault RN0700, RN0710; MB 229.31, MB 229.51 GM Opel dexos2™. Zalecenia: Fiat 9.55535-S2.



Motul 6100 Synergie+ 10W40

Półsyntetyczny olej, opracowany w technologii MOTUL TECHNOSYNTHESE®, do silników nisko- i wysokoprężnych z lub bez doładowania z wtryskiem bezpośrednim. Spełnia wymogi MB 229.3 i VW 502 00, które dotychczas spełniały tylko produkty o lepkości 5W40. Zapewnia dłuższe okresy między wymianami oleju, mniejsze zużycie paliwa oraz bardzo wysoką skuteczność smarowania i odporność na wysokie temperatury, jakie osiągają współczesne silniki. Klasa jakości: ACEA A3/B4 - API SL/CF. Specyfikacje: VW 502 00 - 505 00; MB 229.3; Renault RN0700. Zalecenia: Porsche do 2002 r.; BMW Olej specjalny.



Motul Specific 504 00 - 507 00 5W30

W 100% syntetyczny olej, opracowany specjalnie do samochodów grupy VAG (Volkswagen, Audi, Škoda, Seat) wyposażonych w silniki spełniające normy emisji spalin Euro IV i Euro V z katalizatorami trójfunkcyjnymi i filtrami cząstek stałych. Wydłużone lub standardowe okresy między wymianami oleju. Możliwość zastosowania do wszystkich silników, w tym do silników Diesla z pompowtryskiwaczami również starszej konstrukcji począwszy od lat 80. Specyfikacje: VW 504 00 - 507 00.



Multi ATF

Jedyny na światowym rynku w 100% syntetyczny olej przekładniowy do wszystkich nowoczesnych automatycznych hydraulicznych skrzyń biegów i układów wspomagania kierownicy. Specyfikacje i normy: VW G052025-A2, G052162A1/A2, G052990A2, G055025A2, G055005A2, BMW LT 71141, LA2634, ETL7045E, ETL8072B, 83 22 9 407 807, PSA Z 000169756, Daimler-Chrysler ATF +3, ATF +4, Ford MERCON, MERCON V, MERCON SP, XT-2-QDX, XT-5-QM, XT-6-QSP, XT-8-QAW, XT-9-QMM5, WSS-M2C-195, M2C-924-A, GM DEXRON IIIIG, IIIH, IID, IIE, Honda ATF Z1, ATF SP II, SP III, ATF FMS, MATIC S, MATIC J, Jaguar M1375.4, JLM 20238, Kia Red-1, UM040 CH020, Land Rover M1375.4, Mazda JWS3317, ATF M-V, 6-sp AT, MB 236.3, MB 236.5, MB 236.7, MB 236.9, MB 236.10, MB 236.11, MB 236.12, A0019892203, 83 22 0 402 413, Mini ASW 3309, ATFJ2, PSF 3, Nissan ATF FMS, MATIC S, MATIC J, MATIC K, Porsche 999.917.547.00 (A2), 043 205 28, Renault Elfmatic J6, Renaultmatic D2, Subaru KO410Y0700, ATF HP, Suzuki JWS 3314 / 3317 / 2384K, Toyota ATF WS, ATF Type T, ATF Type T-IV, JWS 2312D, JWS 3309, JWS 3324, 08886-81015, 08886-00405, Volvo 1161521, 1161540, Allison C4, TES-295, JASO 1A, Jatco JF613E, Voith G607 (H55.6335XX), ZF TE-ML 03D / 04D / 09 / 14A / 14B / 16L / 17C.



**Odbiór oleju
przepracowanego**



800 305 002
www.oiler.pl