

Odmienne postąpiła firma Volkswagen, dopuszczając około 2000 roku w ramach normy VW 503.00/506.00/506.01 wyłączenie jedną klasę lepkości SAE OW-30 dla silników benzynowych i Diesla. Niestety olej ten, chociaż spełniał normę fabryczną, był przyczyną wielu kłopotów i dlatego na przetomie lat 2004/2005 firma wprowadziła nową normę VW 504.00/507.00, zgodną z obowiązującymi już wtedy wymaganiami normy ograniczenia emisji na poziomie Euro 4.

Podobną politykę prowadziła przez krótki czas firma GM, wybierając klasę lepkości SAE OW-30 dla silników benzynowych spełniających normę GM-L-A-025, ale szybko dopuściła bezpieczniejsze dla trwałości silnika oleje o klasie lepkości SAE 5W-30. Dla olejów z normą GM-LL-B-025 (do silników Diesla) od początku dopuszczono znacznie wyższą klasę lepkości SAE 5W-40.

Podczas serwisowania samochodów wyprodukowanych przez jedną z wymienionych firm, nie ma żadnych problemów z wyborem oleju, gdyż olej spełniający zalecaną normę fabryczną jest dla danego pojazdu zawsze najlepszy. Przekonało się o tym w USA, gdzie bardzo przykre doświadczenia mieli nabywcy samochodów marki Mercedes-Benz z systemem

ASSYST wydłużającym przebiegi między wymianami. Samochody te wymagały oleju syntetycznego spełniającego normę MB (wpisywaną do komputera samochodu). Z przyzwyczajenia stosowano do nich powszechnie używane oleje mineralne, spełniające tylko wymagania klas jakości API, dopuszczane na przebiegi 4 do 6 tysięcy mil (7200 do 9600 km). Ponieważ w systemie ASSYST wpisywano numer normy MB (której ten olej nie spełniał), system w zależności od sygnałów z czujników wydłużał przebiegi średnio do 19 tys. km, co powodowało przytarcia lub kosztowne awarie silników.

Klasyfikacja ACEA

Jeśli żadna z norm wymienionych na etykiecie oleju nie odnosi się bezpośrednio do marki serwisowanego samochodu, możliwość użycia tego produktu sprawdzić trzeba inaczej. W Unii Europejskiej producenci samochodów muszą w książkach obsługi pojazdów podawać nie tylko informacje o wymaganych normach fabrycznych, lecz także o klasie jakości ACEA, zapewniającej właściwą pracę silnika. Klasyfikacja ACEA obowiązuje w Europie od 1996 roku, lecz co kilka lat zmienia swoje wymagania – w miarę rozwoju nowych technologii wprowadzanych przez europejskich producentów sa-

mochołów. Aktualnie obowiązuje wersja z 2012 roku – ACEA 2012 European Oil Sequences For Service-Fill Oils, składająca się z trzech przedziałów klas jakości:

1 Oleje do silników benzynowych i lekko obciążonych silników Diesla w samochodach osobowych i dostawczych. Przedział ten obejmuje cztery klasy w dwóch podgrupach:

a) oleje poprawiające ekonomię zużycia paliwa (mogą być nieodpowiednie dla niektórych silników):

A1/B1 – oleje niższej jakości, oszczędzające paliwo, lepkość HT/HS min. 2,6 mPa*s (dla klas lepkości SAE xW-20), dla pozostałych lepkości HT/HS od 2,9 mPa*s do 3,5 mPa*s;

A5/B5 – oleje najwyższej jakości, oszczędzające paliwo, lepkość HT/HS od 2,9 mPa*s do 3,5 mPa*s;

b) oleje o HT/HS \geq 3,5 mPa*s chroniące przede wszystkim silniki przed zużyciem:

A3/B3 – oleje średniej jakości, oszczędzające silnik, lepkość HT/HS \geq 3,5 mPa*s;

A3/B4 – oleje najwyższej jakości, oszczędzające silnik, lepkość HT/HS \geq 3,5 mPa*s.

Przy wyborze właściwego oleju należy wziąć pod uwagę, że dla silników najbezpieczniejsze w stosowaniu są oleje o klasie jakości ACEA A3/B4, a silniki

benzynowe i diesla są najlepiej chronione i takie oleje w przypadkach wątpliwości powinny być stosowane.

Obecnie większość producentów silników preferuje lepkość HT/HS \geq 3,5 mPa*s, a producenci olejów w czasie ich blendowania starają się ustawić jej wartość na poziomie około 3,7 mPa*s. Oleje najlepiej chroniące silniki, niezależnie od wysokich obciążeń i temperatur, mają lepkość HT/HS na poziomie nawet 5,34 mPa*s.

Niektórzy producenci (Ford, PSA) maksymalnie preferują oszczędność paliwa, więc zalecają oleje o klasie jakości ACEA A5/B5, mogące dać oszczędność do 2,5% paliwa, ale oleje takie mogą wpływać niekorzystnie na trwałość niektórych typów silników, czyli nie można ich stosować do wszystkich marek.

2 Oleje do silników benzynowych i lekko obciążonych silników Diesla w samochodach osobowych i dostawczych z systemami oczyszczania spalin. Przedział ten obejmuje cztery klasy w dwóch podgrupach:

a) oleje poprawiające ekonomię zużycia paliwa (mogą być nieodpowiednie dla niektórych silników):

C1 – oleje paliwooszczędne o zawartości popiołu siarczanowego do 0,5 %, HT/HS \geq 2,9 mPa*s;

C2 – oleje paliwooszczędne o zawartości popiołu siarczanowego do 0,8 %, HT/HS \geq 2,9 mPa*s;

b) oleje o HT/HS \geq 3,5 mPa*s, chroniące silniki przed zużyciem:

C3 – oleje o zawartości popiołu siarczanowego do 0,8 %, lepkość HT/HS \geq 3,5 mPa*s;

C4 – oleje o zawartości popiołu siarczanowego do 0,5 %, lepkość HT/HS \geq 3,5 mPa*s.

Oleje klas ACEA Cx produkowane z wykorzystaniem technologii niskopopiołowej, tzw. Low SAPS, mają za zadanie chronić filtry cząstek stałych DPF przed trwałym blokowaniem popiołem powstającym podczas spalania niektórych dodatków.

O wyborze klasy ACEA Cx dla oleju Low SAPS decyduje producent konkretnej marki i należy jego zaleceń bezwzględnie przestrzegać.

3 Oleje do wysokoobciążonych silników Diesla w samochodach ciężarowych i autobusach:

E6, E9 – oleje niskopopiołowe;

E4, E7 – oleje konwencjonalne (wysokopopiołowe).

Klasy ACEA definiują minimalny poziom jakości produktu do samocertyfikacji EELQMS i prezentacji członkom ACEA. ACEA nie certyfikuje olejów oraz nie wydaje licencji lub certyfikatów zgodności. Producenci olejów sami odpowiadają za wszystkie testy olejów i ich oceny zgodnie z uznaną praktyką.

Oleje niskopopiołowe

Narzucone przez Unię Europejską coraz ostrzejsze normy emisji zanieczyszczeń z układów wydechowych pojazdów spowodowały, że pod koniec lat dziewięćdziesiątych firmy samochodowe musiały zwrócić większą uwagę na problemy ekologii i ochrony środowiska, wprowadzając zmiany w konstrukcjach silników, a firmy naftowe rozpoczęły prace nad przeznaczonymi do nich czystszyimi paliwami oraz nowymi formułacjami olejów.

Zaowocowało to wprowadzaniem w 2005 roku na rynek nowoczesnych, niskopopiołowych, paliwooszczędnych olejów silnikowych na wydłużone przebiegi między wymianami – jedynych możliwych do stosowania w nowoczesnych silnikach Diesla z filtrami cząstek stałych DPF.

Początkowo na rynku były dostępne tylko dwa pakiety dodatków uszlachetniających, z których blenderzy, wykorzystując różnego rodzaju syntetyczne oleje bazowe, produkowali wszystkie dostępne na rynku oleje niskopopiołowe. Produkty tych nowych technologii mają na etykietach bardzo mało opisów dotyczących norm, a mimo to są stosunkowo drogie. Jest to efekt polityki producentów pojazdów, którzy przestali lubić oleje uniwersalne, a preferują oleje silnikowe spełniające wymagania tylko własnej firmy i tylko je dopuszczają do stosowania w autoryzowanych stacjach obsługi.

Nowoczesne oleje niskopopiołowe, produkowane w ograniczonych potrzebach jednej firmy ilościach, przy wykorzystaniu drogich baz syntetycznych i bardzo drogich

pakietów dodatków uszlachetniających muszą, niestety, być drogie. Cenę dodatkowo podnoszą koszty uzyskania aprobat lub prawa do oznakowania nazwą, będącą zarejestrowaną marką handlową.

Nie przeszkadza to jednak, aby na rynku był obecny olej spełniający tylko normę BMW-LL-04 i ACEA C3, A3/B4. Olej dla koncernu General Motors (GM, Chevrolet, Opel) spełnia tylko normę GM Dexos 2 i ACEA C3, A3/B4.

Olej dla aliansu Renault/Nissan spełnia tylko normę RN 0720 i ACEA C4.

Oleje dla koncernu Mercedes-Benz (MB, Smart, Sprinter, Vito) spełniają aż trzy normy: MB 229.31, MB 229.51 i MB 229.52 oraz ACEA C3, A3/B4. Olej dla koncernu Volkswagen (Audi, Seat, Škoda, VW) charakteryzuje norma VW 504.00/507.00 (łącząca wszystkie dotychczasowe wymogi silników benzynowych: VW 502.00/503.00/503.01 oraz silników Diesla: VW 505.00/505.01/506.00/506.01) i ACEA C3, A3/B4.

Podobnie jak dawniej firmy Ford, PSA i Fiat preferują i teraz stosowanie olejów paliwooszczędnych. Olej dla koncernu PSA (Peugeot/Citroën) spełnia tylko normę PSA B 712290 i ACEA C2. Olej dla koncernu Fiata (Alfa Romeo, Fiat, Lancia) spełnia tylko normę Fiat 9.55535-S1 i ACEA C2. Olej dla koncernu Forda (Ford, Jaguar, Mazda) spełnia tylko normę WSS-M2C-934-B i ACEA C1.

W przypadku samochodów z silnikiem Diesla i zamontowanym filtrem DPF nie ma już możliwości zastosowania produktu uniwersalnego dla wszystkich marek. Użycie oleju innego niż zalecany może skutkować kosztowną wymianą filtra DPF.

Żadne z oznaczeń umieszczanych na opakowaniach olejów silnikowych nie identyfikuje rodzaju zastosowanego oleju bazowego. Informacja, czy jest to baza syntetyczna, mineralna czy półsyntetyczna, wyraża wyłącznie deklarację producenta, trudną do sprawdzenia przez nabywcę. Oczywiście, deklaracje takie są chętnie składane przez wszystkie olejowe marki, gdyż dzięki marketingowi sama nazwa „syntetyk” nobilituje produkt i pozwala sprzedawać go po znacznie wyższej cenie. ■

KONKURS

Nagrody:
3 oleje syntetyczne
Mobil 1 New Life 0W-40
o poj. 4 l

Mobil 1

