

Lekceważone oszczędności



MARK MASON

POLAND & EAST EUROPE CLUSTER
LUBRICANTS MANAGER
EXXONMOBIL POLAND

MACIEJ MARCINKOWSKI

EAME CVL MARKETING ADVISOR
EXXONMOBIL POLAND

W BADANIACH ANKIETOWYCH OSOBY ZARZĄDZAJĄCE FIRMAMI TRANSPORTOWYMI DOPIERO NA PIĄTYM I SZÓSTYM MIEJSCU WŚRÓD WAŻNYCH ZALET OLEJU SILNIKOWEGO STAWIAJĄ CECHY MAJĄCE BEZPOŚREDNI WPŁYW NA WYNIK FINANSOWY FIRMY

Takie badania przeprowadził ostatnio producent olejów syntetycznych Mobil Delvac 1, zadając ankietowe pytania ponad 100 właścicielom i kierownikom przedsiębiorstw przewozowych. Według

nich, najważniejszymi czynnikami decydującymi o zakupie oleju silnikowego są: skuteczna ochrona silnika (26% odpowiedzi), cena (22%), marka (14%) i możliwość wydłużenia okresów pomię-

dzy wymianami (14%). Dopiero na piątym miejscu znalazła się zgodność z zaleceniami producenta pojazdu (10%), a na szóstym – możliwości ograniczenia zużycia paliwa (7%).

Cenna bezawaryjność

Odpowiedni olej stanowi, jak powszechnie wiadomo, integralną część konkretnego modelu silnika, więc prawidłowy dobór środka smarnego można uznać za warunek bezawaryjnej eksploatacji całego pojazdu. Jest to szczególnie wyraźne w dobie ciężarówek Euro VI o coraz bardziej skomplikowanych konstrukcjach. Tymczasem aż 40% respondentów tychże badań widzi w nowych technologiach głównie powód do obaw o niezawodność pojazdów, a równocześnie przyznają oni, że każdego roku z powodu awarii i nieplanowych przestoju traci od 4 do 5% swoich przychodów.

Istnieje więc możliwość stosunkowo łatwej poprawy rocznego wyniku finansowego nawet o 5%. Ponad 36% badanych firm transportowych zanotowało w ostatnim roku awarię silnika lub jego osprzętu. Wśród wadliwych podzespołów były wtryski paliwa, turbiny, pęknięte dźwignie zaworów, uszkodzone uszczelki pod głowicą, a nawet pęknięty tłok. Związek wszystkich tych usterek z nieprawidłowym smarowaniem wydaje się dość bliski.

Oszczędność gwarantowana

Wydatki na paliwo stanowią średnio 34% kosztów firmy transportowej. Zdaniem respondentów badań, można je ograniczyć, inwestując w nowoczesny tabor (74%), szkolenia kierowców w zakresie ekonomicznej jazdy (74%), optymalizację tras (61%) oraz kontrolę ciśnienia w oponach (50%). Stosowanie paliwooszczędnych olejów silnikowych (17%) jest, jak widać, wciąż niedoceniane.

Test trzech ciężarówek DAF smarowanych syntetycznym olejem silnikowym Mobil Delvac 1 LE 5W-30 przeprowadzony w holenderskiej firmie E. van Wijk Logistics B.V., która posiada ponad 300 pojazdów ciężarowych, wykazał spadek zużycia paliwa od 1,29 do ponad 4%. Daje to średnią około 2%. ExxonMobil zlecił również niezależne testy zużycia paliwa w ośrodku badawczym Millbrook w Wielkiej Brytanii. Wynika z nich, że zmiana oleju silnikowego oraz oleju w przekładni i tylnym moście na produkty syntetyczne Mobil Delvac 1 zapewnia nawet 2,9-procentowy spadek zużycia paliwa.

Jeśli więc średni roczny przebieg ciężarówki respondenta ankiety wynosi 109 000 km, spala ona przeciętnie 30 l/100km, a litr oleju napędowego kosztuje 5 zł, to roczny koszt paliwa dla jednego pojazdu zamknie się kwotą 163 500 złotych. Zatem już nawet 2% oszczędności daje 3270 złotych na każdej ciężarówce.

Zapytano także, czy warto zmienić obecnie używany olej na inny, jeśli oznacza to oszczędność paliwa rzędu 1,5-2,5% i aż 93% uczestników badania odpowiedziało, że tak, choć większość z nich wcześniej nie zdawała sobie sprawy z takiej możliwości. Poza

tym zaledwie co piąta firma transportowa wykorzystuje techniczne możliwości wydłużenia okresów serwisowych poprzez używanie olejów syntetycznych *long life*...

Dodatkowe korzyści

Korzyści wynikające ze stosowania olejów syntetycznych nie ograniczają się tylko do oszczędności paliwa. Nowoczesne środki smarne coraz częściej spełniają wymagania większej liczby pojazdów. W praktyce oznacza to, że jeden olej silnikowy jest odpowiednim wyborem dla całej floty różnych samochodów, co ogranicza potrzeby magazynowe, ułatwia zamawianie środków smarnych oraz eliminuje serwisowe pomyłki, które w przypadku nowoczesnych pojazdów ciężarowych Euro VI mogą oznaczać duże wydatki.

Sprawa ta dotyczy ponad połowy firm transportowych uczestniczących w badaniu Mobil Delvac 1, które używają dwóch i więcej rodzajów olejów silnikowych. 77% respondentów odpowiedziało, że chce zastąpić kilka rodzajów oleju jednym, spełniającym wymagania wielu silników. Podejmując taką decyzję, trzeba jednak pamiętać, że nowy olej musi wówczas spełniać rekomendacje producentów wszystkich posiadanych pojazdów.

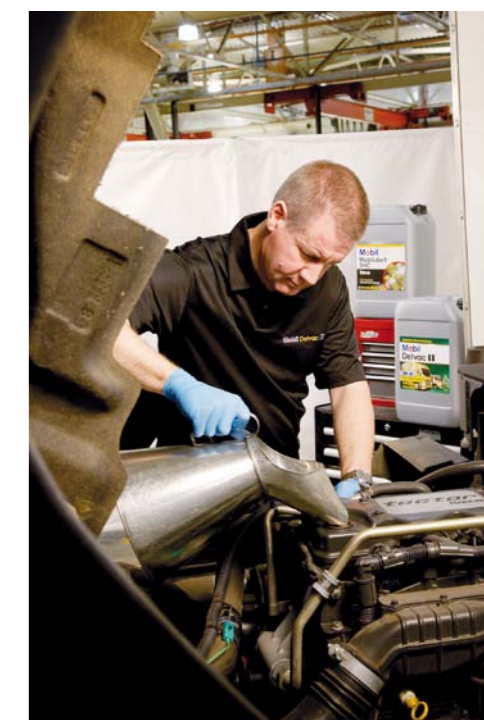
Mobil Delvac XHP ESP 10W-40

ExxonMobil wprowadził do sprzedaży ten nowy, niskopopiołowy olej silnikowy dla flot mieszanych. Pozwala on wydłużać okresy pomiędzy wymianami oraz posiada większą liczbę dopuszczalnych zastosowań niż dotychczasowe oleje serii Mobil Delvac XHP. Powinien więc zainteresować szczególnie właścicieli pojazdów wymagających środków smarnych klasy ACEA E9.

Mobil Delvac XHP ESP 10W-40 to syntetyczny olej do silników Diesla, zaprojektowany z myślą o nowoczesnych i niskoemisyjnych silnikach pracujących w trudnych warunkach eksploatacyjnych, wyposażonych w filtry DPF. Ma doskonałą płynność w niskich temperaturach, właściwą lepkość w temperaturach wysokich oraz kontrolowaną lotność. Produkt ten spełnia lub prze-



DWUPROCENTOWA OSZCZĘDNOŚĆ PALIWA W PRZYPADKU WIELKIEJ, INTENSYWNIE EKSPLOATOWANEJ FLOTY POJAZDÓW MA DUŻĄ WARTOŚĆ FINANSOWĄ



ZASTĄPIENIE W FIRMIE TRANSPORTOWEJ WIELU OLEJÓW SILNIKOWYCH JEDNYM UŁATWIA GOSPODARKĘ MAGAZYNOWĄ I PRACĘ SERWISOWĄ

wyższe wymagania: ACEA E9/E7/E6/E4, API CJ-4/ CI-4 Plus/ CI-4, JASO DH-2, DAF Extended Drain, Cummins CES 20081, CAT ECF-3. Posiada przy tym dopuszczenia: MB-Approval 228.51, MAN M 3477/ M 3575/ M 3271-1, MTU Oil Category 3.1, Volvo VDS-4/ VDS-3, Renault Truck RLD-3/ RLD-2, Deutz DQC IV-10 LA. ExxonMobil zaleca olej Mobil Delvac XHP ESP 10W-40 do zastosowań wymagających aprobaty Renault Trucks RXD/ RGD.

Artykuł zawiera główne tezy referatów wygłoszonych na konferencji ExxonMobil 15 grudnia 2014 r. w Warszawie