

Te same aprobaty dla różnych olejów

CZY OLEJE RÓŻNYCH MAREK POSIADAJĄCE TAKIE SAME CHARAKTERYSTYKI TECHNICZNE I APROBATY TYCH SAMYCH PRODUCENTÓW SAMOCHODÓW MOŻNA UZNAĆ ZA IDENTYCZNE? JAK TO SIĘ DZIEJE, ŻE INNOWACYJNE I POCZĄTKOWO UNIKATOWE PRODUKTY OLEJOWE SZYBKO ZNAJDUJĄ KONKURENCYJNE ZAMIENNIKI? JEŚLI FAKTYCZNIE WSZYSCY POTRAFIĄ WSZYSTKO, TO NA JAKICH WYMIERNYCH PRZEŚLANKACH OPIERA SIĘ RYNKOWA RENOMA KONKRETNEJ OLEJOWEJ MARKI? Z TAKIMI PYTANIAMI ZWRÓCIŁIŚMY SIĘ DO EKSPERTÓW REPREZENTUJĄCYCH CZOŁOWYCH WYTWÓRCÓW WSPÓŁCZESNYCH OLEJÓW SILNIKOWYCH



Bogdan Ptak
Fuchs Oil Corporation



Więcej niż minimum

Jeśli w opisie produktu jest zawarta jakaś specyfikacja lub norma, to znaczy że olej spełnia jej warunki techniczne. Nie ma jednak powodu, by tych parametrów nie spełniać z nadmiarem. Czytając więc specyfikacje produktów, miejmy świadomość, że są to minimalne wymagania, a same produkty różnych marek mogą się bardzo różnić.

Także w instrukcji samochodu znajdujemy minimalne wymagania, co nie przeszkadza zastosować oleju o lepszej jakości. Odczytując dane na etykiecie, należy także zwrócić uwagę na odróżnienie sformułowania „spełnia wymagania...” od precyzyjnej informacji o posiadanych dopuszczeniach



uzyskanych od producentów pojazdów. Jeśli produkt posiada dopuszczenie, to znaczy, że został zaaprobowany przez producenta silnika lub pojazdu i np. można go stosować podczas okresu gwarancyjnego. Fuchs Oil na etykietach podaje więc osobno w trzech kolumnach: specyfikacje, dopuszczenia (od producenta silnika), rekomendacje (producent oleju rekomenduje możliwe zastosowanie).

Postęp techniczny w budowie silników wymusza także zmiany w środkach smarnych stosowanych na ich pierwsze zalanie oraz na późniejsze wymiany serwisowe. Fuchs posiada duże doświadczenie w dostawach OEM i we współpracy z producentami samochodów. Potrzeba stworzenia nowego produktu często pojawia się wraz z nowym modelem pojazdu na rynku, ale wcześniej, już na etapie projektowania silnika, jego producent współpracuje z producentem oleju silnikowego.

Gdy pojazdy trafiają na rynek, specyfikacje i wymagania, jakie stawia się olejom do tych samochodów, są publikowane, a producenci środków smarnych na podstawie tych informacji mogą przygotowywać zamienniki.

Opinię rynkową na temat danej marki i jej renomę buduje się latami. Klienci zadowoleni z niezawodności pojazdów, na co wpływ ma też jakość środków smarnych, często przekazują sobie wzajemnie dobre opinie. O wysokiej jakości środków smarnych, także poziomie technologicznym, świadczą także ich wieloletnie doświadczenie i dostawy produktów na linie na pierwsze zalanie w fabrykach pojazdów. Firma Fuchs ze swym ponad 80-letnim doświadczeniem i szeroką współpracą z producentami pojazdów jest właśnie przykładem renomowanego producenta, cieszącego się zaufaniem klientów.



Michał Izdebski
Castrol

To samo przeznaczenie – różne technologie

Oleje różnych marek nie są takie same, nawet jeśli posiadają identyczne aprobaty. Różnią się technologią stosowaną przy ich tworzeniu. W przypadku olejów Castrol wykorzystywane są unikatowe rozwiązania – np. w rodzinie EDGE Titanium FST™ używane są związki tytanu, z kolei wyróżnikiem gamy Magnatec są inteligentne molekuly, które przywierają magnetycznie do najważniejszych elementów silnika, chroniąc je przed zużyciem.

Od premiery oleju Castrol Magnatec minęło już wiele lat, ale wciąż nikomu nie udało się opracować podobnej receptury.

Zróżnicowane bazy olejowe, jak i specjalnie wyselekcjonowane dodatki uszlachetniające powodują, że oleje różnią się także parametrami fizykochemicznymi. Na przykład pomiędzy olejami różnych producentów występują różnice lepkości kinematycznych. Mimo, że klasy lepkości SAE bywają takie same dla podobnych jakościowo olejów, to oleje dwu marek mogą mieć lepkości kinematyczne w 40 i 100°C różniące się o kilka procent. Inne mogą być też temperatury płynięcia, zapłonu, liczba zasadowa (TBN), liczba kwasowa (TAN) itp.

FOT. CASTROL, FUCHS

Konkurencja stara się podążać drogą liderów rynku, aby uzyskać podobne aprobaty producentów pojazdów. Jednak tajniki technologii są tajemnicą każdej marki olejowej. Jeżeli współpracuje ona z firmami samochodowymi (jak np. Castrol i Ford), to olej silnikowy jest opracowywany równoległe z nowym silnikiem (tak było m.in. w przypadku silnika 1.0 EcoBoost i oleju Ford-Castrol Magnatec Professional E 5W-20).

Stworzenie olejowych zamienników zajęło konkurencji aż 4 lata, a efektem były produkty o jedynie zbliżonej charakterystyce. Dowodzi to, jak ważna jest współpraca z producentami samochodów, aby móc oferować oleje idealnie dopasowane do konstruktorskich wymagań już w momencie premiery nowych silników.



Czynników wpływających na rynkową renomę marki jest bardzo wiele. Do najważniejszych z naszego punktu widzenia należą: współpraca z producentami pojazdów i ich rekomendacje, rozpoznawalność produktów wśród klientów, wielkość udziału w rynku, a także użyte podczas produkcji technologie.

Nie mniej ważna jest współpraca z warsztatami niezależnymi. Od lat prowadzimy dla nich specjalny program – Castrol Service Plus, w ramach którego mechanicy i doradcy serwisowi mogą brać udział w bezpłatnych szkoleniach. Cieszą się one niezmiennie dużym powodzeniem. Udzielamy warszatom niezależnym także wsparcia marketingowego, każdy serwis otrzymuje pakiet startowy, może także zdecydować się na korzystanie z ubrań roboczych z naszym logotypem. Od lat jesteśmy partnerem organizowanego przez Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych konkursu na najlepszy warsztat niezależny w Polsce.

FOT. CASTROL, LOTOS, TOTAL



Piotr Niemiec
Lotos

Różne drogi do celu

Oleje o podobnych charakterystykach i tych samych aprobatkach można uznać za równoważne od strony ich wartości dla użytkowników. Nie oznacza to jednak, że oleje te są identyczne. Istnieje wiele kombinacji olejów bazowych i dodatków uszlachetniających pozwalających na spełnienie przez olej tych samych wymagań. Bywa także, że oleje przekraczają w mniejszym lub większym stopniu wymagania poziomów jakości zawartych na etykietach, co jest oczywiście korzystne z punktu widzenia użytkowników, natomiast trudne do oceny na podstawie opisów jakościowych.

Innowacyjność technologiczna w odniesieniu do oleju silnikowego polega obecnie na byciu pierwszym w wyprodukowaniu oleju spełniającego najnowsze wymagania danego producenta samochodu lub na wyposażeniu oleju w niekonwencjonalną kombinację takich wymagań jakościowych.

Podczas prac technologicznych wszyscy uczestnicy rynku znają zatem cel badań, który prędzej czy później jest możliwy do osiągnięcia przez wielu producentów i wiele technologii. Można powiedzieć, że innowatorem jest ten, kto swą technologią spełni wymagane testy w najmniejszej liczbie powtórzeń.



W badaniach marketingowych dotyczących wizerunku marek olejowych analizuje się szerokość oferty produktowej, innowacyjność produktów, ich atrakcyjność cenową, relację jakości do ceny, dostępność w sieci dystrybucji oraz wsparcie reklamowe i sponsoring

impres. Ze swojej strony dodam, że istotnym czynnikiem rynkowej renomy jest również jakość i dostępność wsparcia technicznego ze strony właściciela olejowej marki.



Andrzej Husiatyński
Total Polska

Decyduje technologiczne zaplecze
Większość koncernów naftowych posiadających własne rafinerie i zakłady chemiczne formułuje oleje samodzielnie. Do tego procesu wykorzystują one swoje wieloletnie doświadczenie w branży oraz centra badawcze, w których testuje się produkty.

Do uzyskania oleju o danej specyfikacji czy homologacji stosuje się różne kompozycje baz oraz pakiety dodatków i polimerów. Dlatego jest mało prawdopodobne, by oleje posiadające nawet identyczny profil homologacji były jakościowo identyczne.

Aby uzyskać homologację europejskiego konstruktora pojazdu, olej musi najpierw przejść przez bardzo wymagającą procedurę testową w niezależnych laboratoriach ACEA (Europejskie Stowarzyszenie Konstruktorów Samochodowych), a później testy na hamowniach i w laboratoriach danego producenta.

Na przykład dla uzyskania normy ACEA C3 olej musi przejść 6 testów silnikowych na hamowniach, gdzie mierzone jest zużycie różnych elementów silnika (tuleje, popychacze, krzywki itd.), lecz również bada się ilości osadów, szlamów, zanieczyszczenie tłoków, pierścieni, itd. Dodatkowo olej poddawany jest 24 testom laboratoryjnym, podczas których kontroluje się jego parametry techniczne, jak odporność na ścinanie, utlenianie, wpływ na uszczelnienia itd. Aby olej otrzymał konkretną normę, musi podczas tych testów na hamowni i w laboratorium zmieścić się w odpowiednich limitach. Dlatego też olej posiadający tę samą normę ACEA C3 może przejść te testy z niewielkim lub dużym zapasem względem dopuszczalnych norm.

→