

Niektóre popularne silniki wymagają specjalnych olejów

Oleje do zadań specjalnych



ANDRZEJ HUSIATYŃSKI

KIEROWNIK DZIAŁU TECHNICZNEGO
TOTALENERGIES MARKETING POLSKA

NIEKTÓRE POPULARNE SILNIKI WYMAGAJĄ SPECJALNYCH OLEJÓW, A PRODUCENCI SILNIKÓW STAWIAJĄ WIELE DOTYCZĄCYCH ICH SPECYFICZNYCH WYMAGAŃ. MARKA ELF WSKAZUJE NA TRZY NAJPOPULARNIEJSZE, KTÓRYCH LEKCEWAŻENIE DRASTYCZNIE SKRACA ŻYWOTNOŚĆ SILNIKA LUB GROZI POWAŻNĄ AWARIĄ OSPRZĘTU



Oleje do silników wyposażonych w pompowtryskiwacze

Pierwszą grupę stanowią silniki wysoko- i niskopopłotkowe wyposażone w pompowtryskiwacze. Jednostki te są popularne w samochodach ciężarowych. W autach osobowych spotykamy je głównie w starszych modelach z Grupy Volkswagena (Audi,

Seat, Škoda i Volkswagen) – słynny silnik 1.9 TDI z pompowtryskiwaczami.

Konstruktor silnika ogłosił nową specyfikację dla olejów z przeznaczeniem do tych jednostek: VW 505.01. Oleje muszą charakteryzować się podwyższonymi właściwościami przeciwzużyciowymi (wtryskiwacz sterowany jest

krzywką), jak również większą dyspersją na obecność sadzy w oleju. Silniki te wyróżniają się dobrymi osiągnięciami, ale równocześnie mają tendencję do wytwarzania większych ilości sadzy podczas dużych obciążeń. O te właściwości zadbało również w nowszej wersji tej homologacji VW 507.00.

FOT. ELF

Oleje do silników Diesla z filtrem cząstek stałych

W 2006 roku zaczęła obowiązywać norma EURO 4. Wiele silników Diesla spełniało ją bez filtra cząstek stałych, ale producenci zaczęli je już stosować. I wtedy zaczęła się rewolucja z olejami Low SAPS.

Tradycyjne składniki powszechnie stosowane w pakiecie dodatków uszlachetniających olej powodują niszczenie filtra przez nieodwracalne zapychanie jego porowatej struktury niemożliwymi do usunięcia popiołami siarczanowymi. Silniki Diesla z filtrami cząstek (DPF, FAP) wymagają zatem stosowania specjalnych olejów nowszej generacji. Są to oleje Low SAPS, zwane też po polsku niskopopłotkowymi. Nazwa pochodzi od słów *Low Sulphated Ash, Phosphorus, Sulphur* (niska zawartość popiołów siarczanowych, fosforu i siarki).

W systemie określania klasy jakości ACEA dla tej generacji olejów zarezerwowano osobną klasę „C”. Wyróżniamy w niej cztery grupy:

- C1 – o najniższym poziomie popiołu i obniżonym współczynniku tarcia – najwyższej energooszczędności;
- C2 – o niskim poziomie popiołu i obniżonym poziomie tarcia – wysokiej energooszczędności;
- C3 – oleje o obniżonym poziomie popiołu bez wymogów dla oszczędności paliwa tarcia;

FOT. ELF

C4 – oleje o niskim poziomie popiołu, niskiej energooszczędności, ale za to z podwyższoną zawartością fosforu (jest to specyfikacja tylko dla silników Diesla);

C5 – najnowsza specyfikacja wydana w 2016 r. dla olejów o najwyższej energooszczędności o lepkości 0W-20 przeznaczonych do najnowszych silników benzynowych i wysokopiętnych. To, jakiej klasy olej należy stosować, określa zawsze producent pojazdu.

Oleje do silników z wydłużonym okresem międzyprzebiegowym

Wydłużone okresy między przebiegami promowane przez ekologów i wdrażane przez producentów – również wymagają specjalnych olejów. Muszą one zachowywać swoje parametry znacznie dłużej niż ich tańsze odpowiedniki, podlegające wymianie co 10-15 tys. km.

Inżynierowie projektujący silniki oraz chemicy przemysłu olejowego zadbałi, by w sprzyjających okolicznościach olej mógł pełnić swoją rolę nawet przez ponad 30-40 tys. km. Co ciekawe, górna granica nie zawsze musi być podana, ponieważ wielu producentów silników stosuje specjalne czujniki i algorytmy komputerowe, określające aktualną kondycję oleju (zliczają one m.in. liczbę zimnych rozruchów, średnie obroty, obciążenie silnika itp.).



W gamie ELF można znaleźć oleje spełniające po jednym z opisanych warunków. Ale są też takie, które spełniają wszystkie trzy jednocześnie. Przykładem jest nowoczesny olej Elf Evolution Full-Tech LLX 5W-30. Idealnie nadaje się do pompowtryskiwaczy, ponieważ spełnia najwyższą normę w tej grupie – 507.00. Jest olejem niskopopłotkowym Low SAPS, z powodzeniem nadaje się do silników spełniających normy EURO IV, V i VI. Bez problemu radzi sobie także w trybie wydłużonych okresów pomiędzy wymianami sięgających 30 000 km.

W tego typu zaawansowanych konstrukcjach niezwykle ważne jest stosowanie oleju spełniającego normy i aprobaty konkretnych producentów. I tak np. dla VW będą to normy 504.00 i 507.00, a dla Mercedesa np. MB 229.5 czy MB 229.51/52.

Ogólną zasadą jest stosowanie oleju spełniającego wymagania konkretnego producenta, gdyż olej do wydłużonych przebiegów dla BMW nie musi spełniać analogicznych wymagań np. Mercedesa.



WERTHER
POLSKA



poczta@werther.pl
www.werther.pl

PROFESJONALNE URZĄDZENIA dla SERWISÓW SAMOCHODOWYCH

* **wydłużona gwarancja**



**BEZPIECZNE
PODNOŚNIKI**



**STACJE DO KLIMATYZACJI
R134a, R1234yf,
hybrydy, stacje obsługowe i płuczki**



**Przełom
w szybkości
i dokładności
pomiarów**



**WYGODNE ZESTAWY
DO SERWISU
OGUMIENIA**



**PRODUKCJA
WERTHER**
fabryczny producenta w Polsce



SERWIS
13 punktów
serwisowych



**5 LAT
GWARANCJI**