

Wartość użytkowa olejów nieaprobowanych



PIOTR NIEMIEC

KOORDYNATOR, BIURO TECHNOLOGII
LOTOS OIL

DOSTĘPNE NA RYNKU OLEJE SILNIKOWE MOŻNA DZIELIĆ WEDŁUG RÓŻNYCH KRYTERIÓW. JEDNYM Z NICH JEST PODZIAŁ NA OLEJE APROBOWANE I NIEAPROBOWANE. PONIEWAŻ OLEJE APROBOWANE SĄ CZĘSTO OPISYWANE W MEDIACH MOTORYZACYJNYCH, W NINIEJSZYM ARTYKULE ZAJMIEMY SIĘ TĄ DRUGĄ GRUPĄ PRODUKTÓW



Zakup oleju silnikowego nieposiadającego formalnej aprobaty producenta silnika lub samochodu (tzw. OEM) jest pewnego rodzaju hazardem – można trafić zarówno na olej nieustępujący jakością olejom aprobowanym, jak i produkt daleko odbiegający od wymagań klas jakościowych wykazanych na jego etykiecie.

Oleje nieaprobowane to oleje, których twórcy nie uzyskali formalnych certyfikatów wydanych przez producenta pojazdów lub maszyn, potwierdzających przydatność do stosowania w ich silnikach. Jakość takich olejów jest opisywana na etykietach i w literaturze produktowej jako: „możliwy do stosowania”, „testowa-

ny w silnikach, w których wymagano olejów o jakości...”, „rekomendowany przez (tu nazwa producenta), gdzie wymagane”, „spełnia wymagania...” itp.

Według Wielkiego Słownika Języka Polskiego słowo „aprobata” oznacza „uznanie czegoś za dobre i słuszne”. Oleje aprobowane przez OEM są olejami

uznanymi przez producentów samochodów za dobre. Tym samym producenci samochodów nie uznają za „dobre” olejów bez aprobat. Kupując aprobowany olej, klient ma pewność, że płaci za towar najbardziej wartościowy, ponieważ większość aprobowanych produktów na rynku tworzona jest w oparciu o dostępne na nim aprobowane składniki.

Olejów bez aprobat nie należy jednak całkowicie dyskwalifikować. Pozyskiwanie aprobat przez producentów olejów dla swoich produktów stało się znacznie bardziej skomplikowane, długotrwałe i kosztowne, a okres ważności aprobaty jest coraz krótszy.

W przeszłości, w czasach, gdy liczba specyfikacji jakościowych była relatywnie nieduża, wysoki koszt aprobowania oleju bazowego względem wymagań tych specyfikacji był akceptowalny dla średniej wielkości producenta olejów bazowych. Obecnie certyfikacja oleju bazowego w zakresie wszystkich aktywnych specyfikacji OEM stanowi wydatek, na który pozwolić mogą sobie jedynie gracze globalni. Co więcej, ważność testów silnikowych prowadzonych na cele certyfikacji jeszcze niedawno była bezterminowa, obecnie muszą one być powtarzane co ok. 5 lat, nawet gdy formuła oleju nie ulega zmianie. Okres ważności aprobaty to zazwyczaj 2 lub 3 lata. Po upływie tego czasu producent oleju może wnioskować o przedłużenie aprobaty na kolejny okres, ale koncerny motoryzacyjne zachowują prawo do nieprzedłużania aprobat bez wskazywania przyczyn. Istnieje zatem wiele możliwych powodów obecności w ofertach rynkowych producentów olejów produktów nieaprobowanych.

Pośród dostępnych na rynku olejów nieaprobowanych znajdują się oleje:

- ▶ bez potwierdzonej w testach jakości – oparte o nieaprobowane komponenty,
- ▶ bez potwierdzonej w testach jakości – oparte o aprobowane komponenty,
- ▶ z potwierdzoną w testach jakością – oparte o aprobowane komponenty, jednak bez formalnych certyfikatów (aprobat),
- ▶ z potwierdzoną w testach jakością – oparte o aprobowane komponenty z ograniczoną liczbą formalnych

certyfikatów (nie wszystkie poziomy jakości na etykiecie są potwierdzone formalnymi certyfikatami).

Pierwszy z ww. przypadków jest najgorszą opcją, a każdy kolejny daje coraz większą szansę na sprawną pracę silnika i zapewnienie maksymalnych osiągnięć pojazdu.

Proces uzyskiwania aprobaty polega na poddaniu oleju serii testów stanowiących i eksploatacyjnych przeprowadzanych w akredytowanych laboratoriach na silnikach testowych wskazanych przez producenta samochodu. Aprobowane oleje składają się z aprobowanych olejów bazowych i aprobowanych dodatków uszlachetniających. Wykorzystanie w formułach zazwyczaj tańszych, nieaprobowanych komponentów pozwala uzyskać wyjściowe parametry fizykochemiczne oleju świeżego identyczne z parametrami olejów opartych o aprobowane komponenty, jednak bez przeprowadzenia testów silnikowych nie można przewidzieć, jak zachowa się on podczas eksploatacji.

Jesienią 2021 roku podczas branżowych webinarów firma Lubrizol zaprezentowała wyniki kompleksowej analizy 11 dostępnych na rynku olejów, których jakość była opisana jako „możliwe do stosowania”. W 80% z nich stwierdzono niezgodność z deklarowanymi poziomami jakościowymi w zakresie podstawowych parametrów fizykochemicznych, a w przypadku połowy również znaczną niezgodność z wymaganiami testów silnikowych. Nie można jednak uogólniać tych wyników na wszystkie nieaprobowane oleje silnikowe, gdyż ilość analizowanych przez firmę Lubrizol produktów była niewielka.

Ze względu na zaburzenia w logistyce i dostępności komponentów, jakie miały miejsce w ostatnich kilku latach, producenci często byli zmuszeni do stosowania w aprobowanych formułach olejów aprobowanych komponentów tego samego typu, ale innych niż w pierwotnie testowanej (oryginalnej) formułach. W takich przypadkach oleje nieaprobowane w rzeczywistości są kandydatami do stania się (w przypadku poddania ich testom i procedurom certyfikującym) olejami aprobowanymi.

Przypadek trzeci to sytuacja charakterystyczna dla małych producentów i rela-

tywnie nowych produktów, na które jest niewielkie zapotrzebowanie na wtórnym rynku wymian serwisowych. Wprawdzie producent ma możliwość pozyskania formalnej aprobaty dla swojego oleju, ale wysoka opłata za jej wydanie prawdopodobnie przekroczy spodziewane zyski ze sprzedaży produktu w czasie trwania tego przypadku jest sytuacja, w której producent samochodu zaprzestał wydawać formalne aprobaty dla określonej klasy jakości i producent oleju nie ma już możliwości ubiegać się o prolongatę lub przyznanie nieaktywnej aprobaty nowowprowadzonemu produktowi. Przykładowo, ze względu na zaprzestanie wydawania aprobat przez producentów samochodów, nie ma już na rynku olejów syntetycznych SAE 5W-40 aprobowanych w zakresie normy GM-LL-025B ani olejów półsyntetycznych aprobowanych w zakresie normy MB 229.1, chociaż dostępnych jest wiele produktów oznaczonych jako „spełniające wymagania” tych poziomów jakościowych. Mimo braku formalnych certyfikatów oleje takie należy traktować jako oleje w największym stopniu „pełnowartościowe”.

Przypadek czwarty występuje, gdy jakość oleju jest opisana za pomocą wielu specyfikacji jakościowych, jakkolwiek część z nich jest opisana jako „aprobata” a część jako „spełnia wymagania”. Można przyjąć, że olej posiadający co najmniej jedną formalną aprobatę, jeśli pochodzi od renomowanego producenta, jest olejem wiarygodnym również w zakresie innych deklarowanych na etykiecie poziomów jakościowych.

Podsumowując, tylko oleje z formalnymi aprobatami producentów samochodów minimalizują ryzyko zakupu produktu wykonanego niezgodnie z wymaganiami klas jakościowych, znajdujących się na jego etykiecie. Jednak nie wszystkie oleje nieaprobowane należy traktować negatywnie. W przypadku konieczności wykonania nagłego uzupełnienia oleju („dolewki”) lepszym rozwiązaniem będzie zastosowanie oleju nieaprobowanego niż zatarcie silnika w wyniku kontynuacji jazdy przy niewłaściwym smarowaniu. ■