

Jeden olej może występować w kilku różnych wersjach

Nawet dziewięć odmian 5W-30!



ANDRZEJ HUSIATYŃSKI

KIEROWNIK DZIAŁU TECHNICZNEGO
TOTALENERGIES MARKETING POLSKA

DOBIERAJĄC OLEJ, NAJLEPIEJ KIEROWAĆ SIĘ OZNACZENIEM ODPOWIEDNIEJ HOMOLOGACJI DANEGO PRODUCENTA SILNIKÓW. WYMAGANIA HOMOLOGACYJNE ZNAJDIEMY W INSTRUKCJI OBSŁUGI SAMOCHODU, A OZNACZENIA HOMOLOGACJI/DOPUSZCZEŃ POWINNY BYĆ WYDRUKOWANE NA ETYKIECIE OLEJU



W obrębie jednej klasy lepkości oleju może występować kilka wersji istotnie różniących się kompozycją. TotalEnergies zwraca uwagę na ten fakt i przestrzega przed konsekwencjami ewentualnych pomyłek.

Wielu użytkowników nadal nie zwraca uwagi na klasę lepkości oleju i podczas zakupów sugeruje się (o zgrozo!) wyłącz-

nie marką lub, w ostateczności – prostym podziałem na oleje mineralne, półsyntetyczne i syntetyczne. Takie postępowanie może szkodzić silnikom, zwłaszcza w przypadku młodszych i bardziej zaawansowanych konstrukcji.

Producenci samochodów stawiają przed dostawcami środków smarnych coraz wyższe wymagania, a to sprawia, że

na rynek trafia coraz więcej odmian olejów. W samej gamie TotalEnergies występuje aż dziewięć olejów w klasie 5W-30! Siedem z nich (lista znajduje się na końcu tekstu) na tyle różni się parametrami, że tylko warunkowo można stosować je zamiennie. Podczas doboru najważniejsze są homologacje poszczególnych producentów silników umieszczone na opakowaniu.

Najpierw homologacja, potem lepkość!

Downsizing i rygorystyczne normy czystości spalin zmuszają producentów silników spalinowych do stosowania ekstremalnych rozwiązań technicznych. Mowa tu nie tylko o zaawansowanych układach wychwytywania sadzy (ich konstrukcje ciągle ewoluują), ale także o manipulacji stopniem sprężania, dawkowaniem paliwa, ciśnieniem doładowania itp. To wszystko pozwala spełniać nowe normy, ale też generuje całą masę problemów, takich jak choćby zjawisko LSPI (czyli przedwczesny zapłon przy niskich prędkościach obrotowych) czy tworzenie się wyjątkowo małych cząstek sadzy.

Badania laboratoryjne dowodzą, że prawidłowo skomponowany olej może częściowo lub nawet całkowicie redukować te problemy. Czasem chodzi też o coś zupełnie innego – okazuje się, że tylko odpowiednia receptura oleju umożli-

wia utrzymanie niezbędnych parametrów oleju od wymiany do wymiany. Właśnie z tego powodu w obrębie jednej klasy lepkości powstają różne wersje tych samych olejów.

Jedynym drogowskazem w tym chemicznym zamieszaniu staje się homologacja producenta, zwana popularnie „dopuszczeniem” czy „aprobatą”. To ona precyzuje, jakie przebiegi można osiągać na danym oleju, czy będzie on odpowiednio zabezpieczał silnik przed zjawiskiem LSPI i czy spełni wymagania pompowtryskiwaczy lub układu filtracji cząstek stałych.

Przeciętny nabywca nie jest w stanie tego zobaczyć, ale eksperci zatrudnieni przy produkcji i komponowaniu olejów wiedzą doskonale, że niektóre specyfikacje w obrębie tej samej klasy lepkości nie są kompatybilne z innymi lub wręcz wykluczają się wzajemnie, ponieważ tak bardzo różnią się składem bazy i zastosowanych dodatków.

Podsumowanie

Klasa lepkości wciąż jest niezwykle ważnym parametrem charakteryzującym właściwości oleju. Jednak okazuje się on niewystarczający w przypadku coraz większej grupy współczesnych silników. Oczywiście – w sytuacjach awaryjnych (np. podczas wakacyjnej podróży) można bez większych szkód dla silnika uzupełnić niedobór oleju dolewką dokupioną na stacji (najlepiej w obrębie tej samej klasy lepkości). Ale już po powrocie do domu należy jak najszybciej wymienić olej na taki, który ma odpowiednie dopuszczenie producenta silnika. Wszystko to wynika z troski o żywotność silnika czy filtr cząstek stałych. Jeśli ktoś dba o samochód, nie powinien mieć co do tego najmniejszych wątpliwości.

Pomocne w doborze właściwego środka smarnego mogą okazać się konfiguratory olejowe, takie jak na przykład: lubconsult.totalenergies.com/dobierz-olej.

W zestawieniu zamieszczonym obok prezentujemy przykładowe rodzaje olejów TotalEnergies w obrębie jednej klasy lepkości 5W-30. Jest to 7 różnych produktów, które w sposób istotny różnią się zastosowaniem. ■

Przykładowe oleje TotalEnergies w klasie lepkości 5W-30



Quartz INEO Long Life 5W-30

– produkt stworzony pod wymagającą homologację VW 504.00 i 507.00, która pozwala osiągać przebiegi rzędu 30 000 km. Olej z dużym zapasem wykracza ponad wymagania producenta pod względem ochrony współpracujących elementów silnika, takich jak krzywki, tuleje. Utrzymuje także jednostkę w idealnej czystości. Jego skład bazy sprawia, że może on nawet zmniejszyć zużycie oleju w silnikach VW.

Quartz INEO MDC 5W-30

– ma najwyższą normę do silników Diesla Euro 6 w Mercedesie typu Blue-Tec, dodatkowo spełnia najnowszą normę Opel OVO401547 przewyższającą wymagania Dexos 2. Jest to także produkt zalecany przez Hyundai/Kia.

Quartz INEO ECS 5W-30

– olej stworzony pod wymagania Peugeot-Citroën do silników benzynowych i Diesla Euro 4 i 5.

Quartz INEO R-Plus 5W-30

– specjalny skład pozwala spełnić najnowszą normę Renault RN 17 do silników benzynowych i Diesla Euro 6 i 6d.

Quartz INEO C4 5W-30

– specjalny skład o obniżonej zawartości popiołów i podwyższonej ilości dodatków fosforowych dla zapewnienia dłuższej eksploatacji suchych DPF i silników Diesla Renault przed rokiem 2018.

Quartz 9000 NFC 5W-30

– produkt stworzony do tego, by spełnić wymagania normy Ford 913D dla silników benzynowych i diesla Euro 4. Duży nacisk położono na energooszczędność oleju.

Quartz 9000 Future FGC 5W-30

– specjalny skład bazy i dodatków celem spełnienia najnowszej normy GM Dexos 1 gen 3. Jest przeznaczony do benzynowych silników GM z doładowaniem i wtryskiem bezpośrednim. Redukuje zjawisko LSPI, zmniejsza powstawanie osadów wysokotemperaturowych, wpływa pozytywnie na czystość pierścieni i turbosprężarki.