

Kiedy warto wymienić przed terminem?



DOMINIK ZWIERZYK

PROJECT MANAGER W PZL SĘDZISZÓW

INSTRUKCJA OBSŁUGI SAMOCHODU JEDNOZNACZNIE OKREŚLA INTERWAŁY POMIĘDZY WYMIANAMI OLEJU WRAZ Z FILTREM. JEŚLI DOPUSZCZONA JEST PEWNA DOWOLNOŚĆ, WARUNKI DOPRECYZOWUJE SPRZEDAWCA SAMOCHODU. ZALEŻĄ ONE OD STREFY KLIMATYCZNEJ, JAKOŚCI ZASTOSOWANEGO OLEJU ORAZ SPOSOBU EKSPLOATACJI. PZL SĘDZISZÓW PODPOWIADA, KIEDY WARTO SKRÓCIĆ TEN OKRES

Większość producentów samochodów osobowych zakłada, że optymalny okres między wymianami oleju i jego filtra to od 10 do 30 tys. km. Górna granica wynika z pobudek ekonomicznych i ekologicznych. Prywatni użytkownicy samochodów utrzymują zwykle interwał 15 tys. km, co może realnie wydłużyć żywotność silnika. Warto się jednak zastanowić, czy w pewnych sytuacjach ma sens jeszcze wcześniejsza wymiana, np. co 8 lub nawet co 5 tys. km?

Rozrzedzanie oleju paliwem

Problem dotyczy samochodów z filtrem cząstek stałych, który nie pracuje prawidłowo. Jeśli z jakichś powodów cykle oczyszczania filtra przebiegają zbyt często, mogą powodować rozrzedzanie oleju paliwem, czego objawem jest podnoszenie się poziomu oleju. W takim przypadku wymiana oleju z filtrem wskazana jest nawet co 5-6 tys. km. Niektórzy producenci samochodów (np. Mazda w wybranych modelach) zaznaczają na bagnetach do kontroli

poziomu oleju trzy znaki – minimum, maksimum oraz maksymalny poziom ponadnormatywny, który występuje właśnie w wyniku rozrzedzania oleju paliwem. Zbliżanie się wskazania do tej najwyższej kreski jest sygnałem do wymiany oleju bez względu na przebieg czy zalecenia instrukcji. Konieczność przedterminowej wymiany oleju ma miejsce również po dopalaniu zawartości filtra DPF na stanowisku serwisowym. Po zakończeniu takiej procedury zawsze trzeba wymienić olej silnikowy wraz z filtrem.

Inne rekomendacje

Wielu kierowców nie wie, czy w sytuacji awaryjnej, np. podczas podróży, można uzupełnić niski stan oleju dowolnym olejem silnikowym kupionym na stacji. Jeśli doleje się 1 litr dobrej jakości oleju, zapewne nic się nie stanie. Z pewnością dla silnika będzie to lepsze rozwiązanie, niż jazda ze zbyt niskim poziomem oleju. Niezależnie od tego po powrocie z wyjazdu warto ustalić przyczynę ubytków oleju i wymienić olej na nowy, zgodny z zaleceniami producenta samochodu. O skrócenie interwałów między wymianami oleju wraz z filtrem warto pomyśleć w przypadku modeli samochodów, które mają szczególnie małe filtry oleju, niewielką pojemność układu smarowania lub jedno i drugie. Wielu mechaników zaleca skrócenie interwałów między wymianami oleju do 8500 km, jeśli pojazdy eksploatowane są w szczególnie trudnych warunkach (bardzo intensywny cykl miejski – częste rozruchy i jazda na

krótkich dystansach), a także eksploatacja sportowa. Dobrą praktyką jest wymiana oleju i wszystkich filtrów po każdej imprezie sportowej (chodzi np. o udział w amatorskich imprezach rajdowych lub wyścigowych).



W NIEKTÓRYCH SILNIKACH STOSUJE SIĘ NAWET TAK MAŁE FILTRY OLEJU. W TAKIM WYPADKU, JEŚLI POJAZD EKSPLOATOWANY JEST INTENSYWNIE, MOŻNA SKRÓCIĆ INTERWAŁ MIĘDZY WYMIANAMI. NP. Z 15 000 KM DO 10 000 KM CZY NAWET 8500 KM

Każda sytuacja, w której dochodzi do nienormatywnego zanieczyszczenia oleju, daje solidne podstawy do jego wymiany wraz z filtrem. Niezależnie od tego, czy olej silnikowy rozrzedzi się olejem napędowym w wyniku anomalii działania układu wychwytywania cząstek stałych, czy też dostanie się do niego benzyna (w wyniku awarii układu wtryskowego) lub płyn chłodniczy (np. w wyniku awarii uszczelki pod głowicą), trzeba go jak najszybciej wymienić, ponieważ jest duże ryzyko utraty jego właściwości. Należy równocześnie wymieniać filtr, bo tylko wtedy zapewniona będzie prawidłowa praca układu smarowania. ■

FOT. PZL SĘDZISZÓW

TotalEnergies Rubia Optima

TOTALENERGIES WPROWADZA NA RYNEK ZUPEŁNIE NOWĄ GAMĘ OLEJÓW DO POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH RUBIA OPTIMA. POD WZGLĘDEM PARAMETRÓW TECHNICZNYCH I JAKOŚCIOWYCH JEST ONA ZGODNA Z NAJBARDZIEJ RYGORYSTYCZNYMI SPECYFIKACJAMI: API: CK-4, ACEA: E8 i E11 ORAZ WYMAGAJĄCYMI HOMOLOGACJAMI KONSTRUKTORÓW MERCEDES-BENZ, VOLVO, MACK, CUMMINS, SCANIA, MAN



Drastyczne zaostrzenie norm API i ACEA wynikające po części z obostrzeń ekologicznych, a także istotne (również ekologiczne) innowacje techniczne w pojazdach ciężarowych znacząco podniosły poprzeczkę wymagań wobec olejów do pojazdów ciężarowych. Z tego względu TotalEnergies zdecydował się na wymianę całej gamy swoich produktów w tym sektorze. Wprowadzona gama Rubia Optima jest zatem kolejną generacją olejów do pojazdów ciężarowych. Zastosowanie innowacyjnych technologii umożliwiło nie tylko spełnienie nowych wymagań, ale także pozwoliło na lepszą ochronę współczesnych silników. Wpłynęło także na redukcję spalania i emisji szkodliwych substancji w spalinach.

Kluczowe wymagania

Głównym wyzwaniem dla inżynierów były nowe specyfikacje API: CK-4 oraz ACEA: E8 i E11, które znacząco zaostrzają wymagania jakościowe dla olejów silnikowych. Bez radykalnych zmian technologicznych na etapie produkcji po prostu nie da się ich spełnić. API: CK-4 to najnowsza norma zaostrzająca wymagania jakościowe w stosunku do poprzedniej CJ-4. Wymóg poprawy odporności na utlenianie (o 100%!) i utraty lepkości na skutek ścinania i napowietrzania oleju stanowi prawdziwą rewolucję. API CK-4 podwyższa także wymagania dotyczące ochrony przed „zatruciem” katalizatora, blokowaniem DPF, zużyciem silnika, osadami na tłokach i wzrostem lepkości oleju, związanym ze zwiększoną

ilością sadzy (wymóg lepszej dyspersji). ACEA: E8 i E11 to dla odmiany wydane w 2022 roku zaostrzone specyfikacje jakościowe, do odpowiednio ACEA: E6 i E9. Nowe specyfikacje zwiększają wymagania w zakresie utleniania oleju zgodnie z wymaganiami API CK-4, ale również podnoszą wymagania co do właściwości przeciwozlepkościowych tulei i pierścieni (nowy test silnik – Mack T12). Dodatkowo zaostrzono wymagania dla czystości tłoków, zapiekania pierścieni i szlamów w silnikach przy stosowaniu paliwa o podwyższonej ilości biokomponentów wymaganych w Europie (nowy test silnik – Mercedes-Benz). Zupełną nowością jest obowiązkowy test na odporność oleju na napowietrzanie (nowy test silnik – Catterpillar).

Odpowiedź TotalEnergies

W gamie produktów Rubia Optima zastosowano zaawansowaną technologię Inno-Boost. W składzie oleju użyto dodatków zawierających odpowiednią kombinację przeciwutleniaczy. Te aktywne

cząsteczki hamują powstawanie rodników utleniania i utrzymują nienaruszone łańcuchy węglowodorowe. W rezultacie lepkość oleju silnikowego pozostaje stabilna i utrzymuje właściwości oleju przez dłuższy czas. Znacząco wpływa to na żywotność silnika, jego moc, czystość, zużycie paliwa oraz ochronę układu oczyszczania spalin.

Wykorzystująca technologię Inno-Boost nowa gama Rubia Optima istotnie odróżnia się od produktów starszej generacji. Nie tylko spełnia najnowsze specyfikacje jakościowe API CK-4, ACEA E8 i E11, ale także dopasowuje się do wymagań producentów OEM dotyczących maksymalnych interwałów między wymianami oleju.

Obserwowane wyraźne zwiększenie mocy silników ciężarowych z każdego litra pojemności pociąga za sobą wzrost ich obciążenia termicznego i tendencji oleju do utleniania. Stanowi tym samym wyzwanie dla producentów środków smarnych. Rubia Optima z zapasem spełnia te wymagania i, co równie ważne, wciąż nadaje się do starszych silników i spełnia oczekiwania całych, wielomarkowych i „wielopokoleniowych” flot pojazdów. ■

Aktualna gama	Nowa gama Rubia Optima
Brak odpowiednika	Rubia Optima 5100 XFE 5W-20
Brak odpowiednika	Rubia Optima 4100 XFE 5W-30
Rubia Tir 9900 FE 5W-30	Rubia Optima 3500 FE 5W-30
Rubia Tir 9200 FE 5W-30	Rubia Tir 9200 FE 5W-30
Rubia Tir 8900 FE 10W-30	Rubia Optima 3100 FE 10W-30
Rubia Tir 8900 10W-40	Rubia Optima 3100 10W-40
Rubia Tir 8600 10W-40	Rubia Tir 8600 10W-40
Rubia Optima 1100 FE 10W-30	Rubia Optima 1100 FE 10W-30
Rubia Tir 7400 10W-40	Rubia Tir 7400 10W-40
Rubia Tir 7400 15W-40	Rubia Tir 7400 15W-40

FOT. TOTAL