

Platinum Max Expert według ACEA



KLAUDIA MIKOWSKA-CELEWICZ

KIEROWNIK PRODUKTU ORLEN OIL

JAKOŚĆ OLEJÓW SILNIKOWYCH MOŻE BYĆ OPISANA JEDNOCZEŚNIE W KILKU RÓŻNYCH KLASYFIKACJACH JAKOŚCIOWYCH. ACEA JEST JEDNĄ Z TYCH, KTÓRE KLIENT FINALNY, CZYLI UŻYTKOWNIK SAMOCHODU, IDENTYFIKUJE SAMODZIELNIE

Klasyfikację ACEA wprowadziła organizacja European Automobile Manufacturers Association (Stowarzyszenie Europejskich Producentów Samochodów) w celu uzyskania wiarygodnych kryteriów poziomu jakości środków smarowych.

Ten system klasyfikacyjny należy obecnie do najpopularniejszych i najmocniej rozbudowanych klasyfikacji jakościowych olejów silnikowych na świecie. Zaletą norm ACEA są jasno określone kryteria przydziału olejów do poszczególnych grup, zdecydowanie dokładniejsze niż w klasyfikacjach API oraz ILSAC.

Organizacja ACEA stowarzysza wiodących producentów samochodów w Europie, a producenci olejów klasyfikowanych zgodnie z tą specyfikacją, zobowiązani są m.in. do ich certyfikowania i zapewnienia niezmiennych receptur dla poszczególnych produktów, a także certyfikacji ISO 9001/2 dla swoich instalacji produkcyjnych.

Firma Orlen Oil, odpowiadając na potrzeby rynku, wprowadziła do swej oferty oleje posiadające najwyższą według ACEA klasę jakości C3 i C4. Są to:

► **Platinum Max Expert C3** – przeznaczony do silników wyposażonych



w system wtrysku paliwa oparty na pompowtryskiwaczach, z urządzeniami obróbki spalin DPF i TWC, wymagających olejów mid SAPS i wyższego indeksu lepkości wysokotemperaturowej (z min. HTHS lepkość 3,5 m Pa.s), spełniających wymagania normy Euro 5;

► **Platinum Max Expert C4** – przeznaczony do silników wyposażonych w system wtrysku paliwa oparty na pompowtryskiwaczach, z urządzeniami obróbki spalin DPF i TWC, wymagających olejów low SAPS i wyższego indeksu lepkości wysokotemperaturowej (z min. HTHS lepkość 3,5 m Pa.s), spełniających wymagania normy Euro 5.

Oleje te przeznaczone są do wybranych modeli pojazdów, w których wydłużają żywotność nowoczesnych systemów obróbki spalin.

FOT. ORLEN OIL

Akcesoryjne dodatki do gotowych olejów



PIOTR KASPRZAK

PREZES LIQUI MOLY POLSKA

STOSOWANIE SPECJALNYCH DODATKÓW DO OLEJU SILNIKOWEGO LUB PRZEKŁADNIOWEGO NIE WYNIKA Z POTRZEBY POPRAWIANIA JAKOŚCI DOSTĘPNYCH NA RYNKU ŚRODKÓW SMARNYCH. CHODZI O NAPRAWĘ BŁĘDÓW SERWISOWYCH I EKSPLOATACYJNYCH

Głównym zadaniem układu smarowania silnika jest ograniczanie tarcia i związanej z nim erozji współpracujących ze sobą elementów metalowych. Im niższe tarcie, tym dłużej zachowują one pełną sprawność i optymalną wartość momentów obrotowych. Jeśli we wcześniejszym okresie smarowanie silnika było nieprawidłowe pod względem doboru oleju lub terminów jego wymiany, sam powrót do zasad z instrukcji producenta pojazdu nie naprawi spowodowanych już uszkodzeń.

W takich wypadkach pomocny okazać się może dodatek Liqui Moly „**MoS₂**” (nr art. 8342). Zawiera on dwusiarczek molibdenu, ma doskonałe właściwości smarne i dużą odporność na ścinanie, więc tworzy na powierzchniach metalowych film olejowy o wysokiej jakości, który zapewnia ich dalszą ochronę. Zastosowanie dwusiarczku molibdenu także w nowym silniku znacznie ogranicza ryzyko awarii układu korbowego.

To właśnie od produktów molibdenowych rozpoczęła swą działalność firma będąca dziś wiodącym na rynku niemieckim producentem olejów, od molibdenu też pochodzi człon *Moly* w jej nazwie.

Podobne działanie jak MoS₂ ma „**Dodatek do oleju przekładniowego Liqui Moly**” (nr art. 1040) przeznaczony do skrzyń biegów. Oba te preparaty doskonale sprawdzają się w samochodach starszych, ponieważ dzięki mniejszemu tarcu między elementami ich silniki i skrzynie biegów mogą pracować sprawniej.

Rozwinięciem opisanej wyżej technologii jest dodatek „**Cera Tec**” (nr art. 7181), tworzący na powierzchni elementów metalowych bardzo stabilne wiązania ceramiczne. Jednorazowe jego wlanie do wolnego oleju silnikowego przyczynia się do ograniczenia zużycia paliwa wskutek zmniejszonego tarcia pomiędzy częściami. W przypadku silników najnowszych jego dodatkową zaletą jest ochrona filtra cząstek stałych przed zapchaniem.

W ofercie niemieckiego producenta są też produkty przeznaczone do rozwiązywania konkretnych problemów występujących w starszych i bardziej wyeksploatowanych pojazdach. Niezależnie od tego, czy są one zasilane benzyną, LPG czy olejem napędowym. Na przykład „**Wyciszacz popychaczy**” Liqui Moly (nr art. 8345) stosowany przy każdej wymianie oleju spowoduje, że hydrauliczne regulatory luzu zaworowego będą pracować mniej hałaśliwie, co poprawi komfort jazdy. Z kolei „**Stabilizator lepkości**” Liqui Moly (nr art. 2672) wspomaga działanie pierścieni na tłokach, minimalizując zużycie oleju i tym samym stabilizując jego optymalne ciśnienie w obiegu.

Drobnym wyciekiem oleju przeciwdziała dodatek „**Stop wyciekom oleju silnikowego**” (nr art. 2671). Przywraca

elastyczność uszczelkom i uszczelniając zaworowym, co pozwala uniknąć ich kosztownej naprawy. W układach napędzonych płynem ATF (hydrauliczne wspomaganie kierownicy, automatyczne skrzynie biegów oraz niektóre skrzynie manualne) środek o nazwie „**ATF Additiv**” Liqui Moly (nr art. 5135) dodawany zarówno do świeżego, jak i starego oleju sprawia, iż zmiana przełożeń staje się płynniejsza.

Z kolei do usuwania zanieczyszczeń, których nie zatrzymały filtry, służy preparat „**Engine Flush**” Liqui Moly (nr art. 2640) albo „**Oczyszczacz przekładni automatycznych**” Liqui Moly (nr art. 2512).

Eksperti reprezentujący niektórych spośród renomowanych producentów olejów niechętnie podchodzą do mieszania ich produktów z jakimikolwiek dodatkami. Twierdzą, że nie są w stanie ocenić ich kompatybilności. Nie muszą, gdyż robi to firma Liqui Moly w trosce o dobrą opinię wśród swoich klientów.



FOT. LIQUI MOLY

Schemat zmiany w normach ACEA

