

Samochody ciężarowe

Oszczędność oleju i paliwa

POJAZDY CIĘŻAROWE Z OCZYWISTYCH WZGLĘDÓW ZUŻYWAJĄ WIĘCEJ PALIWA I OLEJU NIŻ SAMOCHODY OSOBOWE. PRODUCENCI OLEJÓW STARAJĄ SIĘ OPTIMALIZOWAĆ TO ZUŻYCIE, A TYM SAMYM ZMNIJSZAĆ KOSZTY EKSPLOATACJI I NEGATYWNY WPŁYW NA ŚRODOWISKO



Oszczędności w pojazdach ciężarowych, podobnie jak w osobowych, wynikają nie tylko z rozsądnego stylu jazdy, ale także zależą od stosowania paliw i środków smarnych o określonych właściwościach.

Jednym z najnowocześniejszych produktów na rynku tzw. paliwooszczędnych olejów silnikowych przeznaczonych do samochodów ciężarowych jest Rubia TIR 8900 FE 10W-30. Olej ten zapewnia zmniejszenie oporów tarcia w silnikach wysokoprężnych w takim stopniu, że przekłada się to na obniżenie zapotrzebowania na olej napędowy. Dzięki mniejszej lepkości oraz zastosowaniu dodatków przeciwzużyciowych i modyfikatorów tarcia olej w odpowiedni sposób zabezpiecza wszystkie wrażliwe elementy silnika

i zapewnia ich długą żywotność. Dodatki aktywowane są w miejscach, gdzie występują wysokie naciski, np. na krzywkach wałka rozrządu czy na styku pierścieni tłokowych i tulei cylindrowej w dolnym i górnym martwym położeniu tłoka. Bez ich zastosowania samo obniżenie lepkości oleju spowodowałoby zwiększenie zużycia tych elementów. Potwierdzają to m.in. testy przeprowadzone na silnikach firmy Mercedes: OM 611, OM 646 i OM 501 LA.

Pierwsze oleje paliwooszczędne powstały w centrum badawczym TotalEnergies już ponad 20 lat temu. Od tego czasu formuły produktów ewoluowały i obecnie pozwalają ograniczyć zużycie paliwa o 1,3%. W przypadku dodatkowego stosowania olejów przekładniowych z gamy FE (*Fuel Eco*) w skrzyni biegów oraz tylnym moście można uzyskać oszczędność około 3%, co w przypadku samochodów ciężarowych odpowiada ograniczeniu zapotrzebowania na paliwo rzędu 1 litra na 100 kilometrów. W skali roku przy średnich rocznych przebiegach 100 000 kilometrów daje to oszczędność ok. 1000 litrów oleju napędowego. We flotach składających się z kilkudziesięciu pojazdów oszczędności sięgają dziesiątek tysięcy złotych. Paliwooszczędność tych produktów została potwierdzona testami przeprowadzonymi na pojazdach różnych marek przez znane międzynarodowe organizacje, np. francuski UTAC, niemiecki TÜV czy angielski Millbrook.

Równie ważne jest optymalne zużycie samego oleju silnikowego oraz interwał jego wymiany, wpływający na koszty serwisowania. Odpowiednim środkiem smarnym jest olej Rubia TIR z technologią ProEfficient. Został on zatwierdzony przez producentów pojazdów ciężarowych dla większości istniejącego parku samochodowego w bardzo szerokim zakresie: od najbardziej wymagających silników spełniających normę Euro VI do konwencjonalnych – Euro III. Technologia ProEfficient, opracowana przez zespoły TotalEnergies Research and Development, chroni i poprawia wydajność silników, zapewniając mniejsze zużycie mechaniczne i wydłużone okresy między wymianami oleju. Oznacza to dłuższą żywotność silnika, ograniczenie awarii i niższe koszty serwisowania. Oleje te zapewniają do 81% mniejsze zużycie mechaniczne silnika w porównaniu z limitami branżowymi ACEA E4.

W pewnym stopniu na spalanie wpływa również jakość tankowanego paliwa. Dobre paliwo zawiera szereg wysokiej jakości dodatków uszlachetniających, które oczyszczają wnętrze silnika z osadów. Dodatki zawarte w paliwie do silników wysokoprężnych Excellium obejmują detergenty, środki antykorozyjne, przeciwutleniacze, emulgatory, modyfikatory tarcia oraz charakterystyczne dla oleju napędowego środki przeciwpienne i przeciw zamrażaniu. Zastosowanie paliw Excellium umożliwia zachowanie układu wtryskowego w czystości od osadów węglowych, co pomaga utrzymać wydajność silnika i optymalny poziom zużycia paliwa.

Oleje oraz paliwa zawierające w sobie odpowiednie dodatki mogą zdecydowanie wygenerować oszczędności eksploatacyjne. TotalEnergies daje taką możliwość zarówno przez rozwój sieci stacji paliw, jak i oferowanie pełnej gamy środków smarnych do pojazdów ciężarowych.

FOT. TOTALENERGIES

Porady marki Standox

Renowacje wykonywane w lecie



HARALD KLÖCKNER

STANDOX TRAINING LEADER EUROPE, MIDDLE EAST AND AFRICA

PANUJĄCE W LECIE WYSOKIE TEMPERATURY I DUŻE WAHANIA WILGOTNOŚCI STAWIAJĄ PRZED LAKIERNIKAMI LICZNE WYZWANIA. EKSPERCI STANDOX OPRACOWALI ZESTAW PRAKTYCZNYCH PORAD DOTYCZĄCYCH STOSOWANIA LAKIERU BAZOWEGO STANDOBLUE W GORĄCE I SUCHE DNI, ABY UZYSKAĆ WŁAŚCIWY EFEKT JUŻ ZA PIERWSZYM RAZEM

Dostosowanie lakieru bazowego do warunków

Wysoka wilgotność ułatwia aplikację lakieru bazowego Standoblue. Jednak gdy jest szczególnie gorąco i sucho, produkt szybciej się utwardza, co może sprawiać lakiernikom trudności. Lakier bazowy wymaga dostosowania przy użyciu zalecanego przez Standox dodatku Standoblue Viscosity Adjuster Slow 8520. Przy wyjątkowo suchej i gorącej pogodzie lakiernicy powinni też dodawać do lakieru 5-10% wody demineralizowanej Standox Demineralized Water 8000, która przeciwdziała szybszemu odparowaniu i sprawia, że lakier dłużej pozostaje wilgotny, co przekłada się na lepszą absorpcję i zmniejsza obawę powstania efektu chmurzenia.

Porady dotyczące dostosowania produktu do lokalnych warunków można znaleźć w przewodniku klimatycznym dla lakieru Standoblue, metryczkach technicznych Standox i informacjach dostępnych w oprogramowaniu Standowin IQ.

Podstawą jest technika

Żeby w panujących latem trudnych warunkach uzyskać pożądany efekt za pierwszym razem, nie wystarczy dostosowanie produktu. Kluczowa jest również odpowiednia technika aplikacji.

FOT. STANDOX



Zależnie od typu i wielkości naprawy lakiernikom zaleca się ograniczenie nachodzących na siebie warstw, aby obniżyć ryzyko wyschnięcia materiału na nielakierowanym podłożu.

Podczas lakierowania powierzchni pionowych Standox zaleca rozpoczęcie aplikacji od dolnych partii elementu. Nie powinno się pozostawiać suchych obszarów – zwłaszcza przy nachodzących na siebie warstwach. Powłokę z efektem należy aplikować wewnątrz pierwszej warstwy.

Prawidłowa konfiguracja pistoletu

W umiarkowanych warunkach standardowo stosuje się pistolet z dyszą 1,2. Gdy jest jednak gorąco i sucho, ale też podczas większych napraw, lakiernicy powinni rozważyć użycie większej dyszy, np. 1,3. Przed rozpoczęciem pracy trze-

ba sprawdzić zarówno ciśnienie wlotowe pistoletu, jak i rozmiar dyszy. Odpowiednie ustawienia pomogą osiągnąć jednolite krycie bez efektu chmurzenia, a także najwyższą jakość naprawy.

Odpowiednia pora

Gdy spodziewane są wysokie temperatury w ciągu dnia, harmonogram pracy w kabinie lakierniczej powinien być dobrze zaplanowany. Obniżenie temperatury w kabinie może okazać się niemożliwe, zwłaszcza w przypadku kabin typu kombi, dlatego też większe lub bardziej wymagające naprawy trzeba wykonywać rano, gdy jest chłodniej.

Więcej porad i informacji dotyczących lakierowania można znaleźć w Standopedii, naszym internetowym poradniku technicznym dla lakierników na stronie: www.standox.pl/standopedia