

Ekologiczna propozycja dla warsztatów

Opakowanie Mobil Boxx

OLEJ SILNIKOWY PRZECHOWYWANY W 20-LITROWYM, ODPORNYM NA ROZDARCIE WORKU PLASTIKOWYM Z KRANIKIEM W KARTONOWYM OPAKOWANIU – TAKA KONCEPCJA EXXONMOBIL ZADEBIUTOWAŁA NA POLSKIM RYNKU MOTORYZACYJNYM W 2019 ROKU PODCZAS TARGÓW POZNAŃ MOTOR SHOW I ZOSTAŁA OKREŚLONA MIANEM INNOWACJI W BRANŻY OLEJOWEJ. DZISIAJ OPAKOWANIA MOBIL BOXX MOŻNA ZNALEŹĆ W CORAZ WIĘKSZEJ LICZBIE WARSZTATÓW, KTÓRE DOCENIAJĄ PRAKTYCZNOŚĆ, WYGODĘ ORAZ WZGLĘDY ŚRODOWISKOWE TEGO ROZWIĄZANIA



Nie każdy warsztat jest zainteresowany zakupem olejów w 208-litrowych beczkach, ponieważ w wielu przypadkach oznacza to nadmierne mrożenie kapitału i konieczność utrzymywania wysokich zapasów. To również kwestia indywidualnego zapotrzebowania warsztatu na oleje silnikowe i możliwości oferowania wielu produktów o różnych klasach lepkości i aprobach. Dlatego 20-litrowe opakowania Mobil Boxx traktowane są przez warsztaty jako rozwiązanie optymalne i mocna alternatywa wobec tradycyjnych opakowań 1- i 4-litrowych oraz beczek.

– Mobil Boxx daje możliwość lepszej kontroli kosztów operacyjnych i lepszego zarządzania zapasami. Zaoszczędzić można również na magazynowaniu, co jest szczególnie istotne dla małych i średnich serwisów samochodowych. Ponadto koszty utylizacji są niższe, a nowatorskie opakowanie pomaga w realizacji polityki zrównoważonego rozwoju – mówi Marek Nowicki, Advisor Key Accounts Automotive z ExxonMobil.

Mobil Boxx zawiera 85% mniej plastiku w porównaniu z 20-litrowym opakowaniem tradycyjnym i jest o 24% od niego lżejszy. To efekt zastosowania odpornego na uszkodzenie worka z kranikiem i schowania go w stabilnym opakowaniu kartonowym. Mniejszy rozmiar i niższa waga podnoszą efektywność transportu, co przekłada się na możliwość ograniczenia emisji CO₂ w ramach dostaw. Mobil Boxx z pewnością należy do ciekawszych rozwiązań, jakie w ostatnich latach zostały zaproponowane mechanikom. Warsztat zyskuje również na wyglądzie. Stojak, kartonowe opakowania i nalewaki uatrakcyjnijają wnętrze serwisu, a czytelne oznakowanie produktów minimalizuje ryzyko pomyłek przy doborze odpowiedniego oleju do silnika.

Warsztaty korzystające z Mobil Boxxa zachwalają również wygodny i dobrze zaprojektowany system pobierania oleju, który rozwiązuje problem wycieków, często towarzyszących używaniu oleju silnikowego z beczek. W przeciwieństwie do beczek, Mobil Boxx jest dużo lżejszy i łatwiejszy w przenoszeniu. Nie wymaga dodatkowego systemu pompowania, a szczelne opakowanie zmniejsza ryzyko zanieczyszczenia. Olej jest gotowy do użycia w kilku prostych krokach. Wystarczy położyć kartonowe opakowanie na tylnej ścianie i rozerwać perforację przy znaku OTWÓRZ TUTAJ. Wyginamy perforowane krawędzie opakowania na zewnątrz i montujemy kranik we właściwym miejscu. Następnie odstawiamy opakowanie na regał lub w inne dogodne miejsce.

– Nowatorskie opakowanie ExxonMobil redukuje także ilość odpadów wytwarzanych w warsztacie. Po zużyciu oleju, kartonowe opakowanie łatwo złożyć i oddać do recyklingu. Pusty worek foliowy trafia do odpadów olejowych. Objętość takiego odpadu jest wielokrotnie mniejsza niż w przypadku opakowań tradycyjnych o takiej samej pojemności – dodaje specjalista ExxonMobil.

Aktualnie w ofercie olejów silnikowych ExxonMobil dostępnych w opakowaniach Mobil Boxx znajdziemy m.in. Mobil 1 FS 0W-40, Mobil 1 ESP X2 0W-20, Mobil Super 3000 X1 5W-40, Mobil Super 3000 X1 F-FE 5W-30 czy Mobil Super 2000 X1 10W-40. Oferta jest nieustannie poszerzana i dopasowywana do zmieniających się potrzeb klienta warsztatowego.



Więcej informacji na temat olejów silnikowych znajduje się na stronie internetowej Mobil i u autoryzowanych dystrybutorów środków smarnych Mobil: Dexol, Ekonaft, Mobipol oraz SmartPlus.

FOT. EXXONMOBIL

Elektrohydrauliczna pompa ciecży

Airtex ECF

AIRTEX WPROWADZIŁ NA RYNEK DŁUGO OCZEKIWANĄ ELEKTROHYDRAULICZNĄ POMPĘ CIECZY ECF. TO DOBRA OKAZJA DO PRZYPOMNIENIA KILKU NAJWAŻNIEJSZYCH ZALECEŃ SERWISOWYCH DOTYCZĄCYCH POMP CIECZY CHŁODZĄCEJ W SAMOCHODACH OSOBOWYCH

Pompy ciecży chłodzącej zazwyczaj napędzane są paskiem rozrządu lub paskiem osprzętu. Okresowa wymiana paska wiąże się z otwarciem układu chłodzenia, a następnie koniecznością jego odpowietrzania. Niestety, tę czynność serwisową odkłada się często „na później”, co oznacza kolejną wymianę rozrządu, czyli interwał przynajmniej 50 tys. km. Konsekwencje takiego zaniedbania mogą być różne. Czasem jest to hałas zużytego łożyska pompy lub wycieki płynu chłodniczego, ale przy odrobinie pecha silnik zacznie się przegrzewać albo pompa uszkodzi się na tyle, że zerwie napędzając ją pasek rozrządu lub osprzętu.

Rozrząd zawsze z pompą

Airtex rekomenduje okresową wymianę całych zestawów, bo tylko takie postępowanie gwarantuje prawidłowe działanie rozrządu i układu chłodzenia przez kolejne kilkadziesiąt tysięcy kilometrów. Nawet jeśli pompa ciecży jest napędzana oddzielnie, warto wymienić ją przy okazji wymiany rozrządu – będzie to forma rozsądnej profilaktyki, która przetoży się na niezawodne działanie silnika.

Prawidłowe uszczelnienie

Niezwykle ważne jest także prawidłowe uszczelnienie nowej pompy ciecży. Należy bardzo dokładnie oczyścić przylegające powierzchnie, a następnie zastosować zalecaną przez producenta technikę uszczelnienia. Rolę tę może pełnić uszczelka, pasta uszczelniająca albo silikon. Ale zawsze należy trzymać

się ściśle instrukcji i nie zastępować zużytej uszczelki pastą, a pasty silikonem. Bardzo ważne jest także zapoznanie się z instrukcją serwisową danego samochodu i sprawdzenie, jaki rodzaj pompy jest rekomendowany przez producenta. Zdąży się, że do danego silnika dostępne są dwa typy pomp – z wirnikiem plastikowym i metalowym. Nie należy traktować ich jako zamiennych. Jeśli występują obie referencje, zazwyczaj jedna z nich jest lepszym wyborem, ponieważ producent wprowadził ją do konstrukcji w ramach udoskonaleń technicznych.

Nowy Airtex ECF



Pompa ciecży Airtex ECF stanowi zamiennik oryginalnej, elektrohydraulicznej pompy ciecży stosowanej w 1,6 i 2,0-litrowych silnikach TDI z grupy VAG. Jednostki te są produkowane od 2012 r. i napędzają już ponad dziewięć milionów pojazdów w całej Europie. Pompy Volkswagena wyposażone są w elektrycznie sterowane sprzęgło przy kole pasowym. Podobnie jak kompresory klimatyzacji są napędzane paskiem wielorowkowym.

I choć pasek napędza koło bez przerwy, sprzęgło elektromagnetyczne (a tym samym pompa) załączają się tylko wtedy, kiedy jest to potrzebne. Rozwiązanie takie przyspiesza nagrzewanie się silnika, jednak jest bardziej złożone, a tym samym – bardziej awaryjne od zwykłej pompy. Pierwsze objawy jej zużycia (hałas, nieszczelności) mogą wystąpić już po 50 tys. km. Ze względu na dużą popularność silników z tym typem pompy pojawiło się zapotrzebowanie na jej zamienniki. Ich produkcję ogranicza jednak prawo patentowe.

Zamiennik oryginalnej pompy VW opracowany przez Airtex wykorzystuje własną technologię Switch ECF do zmiany natężenia przepływu, bez naruszania oryginalnego patentu VW, co czyni firmę pierwszym producentem oferującym prawdziwy zamiennik pompy ciecży OE z dopasowaną technologią ECF. Airtex ECF tak samo, jak oryginał, zmienia natężenie przepływu płynu chłodzącego w celu skrócenia czasu nagrzewania się silnika. Redukuje tym samym zużycie paliwa i poprawia skład emisji spalin w pierwszych minutach jazdy. Pompa Airtex ECF jest dostępna jako pojedynczy zespół pompy ciecży (numer referencji 1978) lub jako część zestawu (numer referencji WPK-197801).

Trzeba pamiętać o płynie

Wymiana pompy ciecży przed sezonem zimowym jest doskonałą okazją do kontroli temperatury krzepnięcia płynu chłodniczego i jego ewentualnej wymiany. Airtex przypomina: przy okazji wymiany pompy ciecży należy dokładnie zapoznać się z procedurą odpowietrzania danego silnika. Czasem wymaga ona otwarcia dodatkowych zaworów odpowietrzających, jak i użycia ciśnienia do wypchnięcia powietrza, np. z nagrzewnicy wnętrza.

■

FOT. AIRTEX