

Oferta Orlen Oil dla samochodów osobowych



MARKA ORLEN OIL OFERUJE SZEROKĄ GAMĘ BLISKO 40 OLEJÓW SILNIKOWYCH PRZEZNACZONYCH DO SAMOCHODÓW OSOBOWYCH, W TYM OLEJE SYNTETYCZNE I PÓLSYNTETYCZNE. DZIĘKI SZEROKIEMU ASORTYMENTOWI PRODUKTÓW KAŻDY WARSZTAT MA MOŻLIWOŚĆ WYBORU ODPOWIEDNICH OLEJÓW, KTÓRE SPEŁNIAJĄ INDYWIDUALNE POTRZEBY POJAZDÓW ZGODNIE Z ZALECENIAMI PRODUCENTA

Oleje silnikowe Orlen Oil z linii Max Expert spełniają najwyższe standardy jakościowe ustalone przez API, ACEA, ILSAC oraz rygorystyczne normy jakościowe ustanawiane przez OEM-y. Ponadto produkty te zostały zaaprobowane m.in. przez marki: Renault, PSA, BMW, Mercedes-Benz, Volkswagen, Ford, Porsche i Volvo.

W wyniku połączenia spółek Orlen Oil i Lotos Oil od stycznia 2024 w segmencie syntetyków linii Max Expert pojawiły się trzy nowe produkty przeznaczone do silników samochodów Ford, wymagających olejów o jakości WSS M2C950-A.

Są to: **Orlen Oil Max Expert C2 0W-30**, olej klasy GM Dexos 1 Gen 2 produkowany w klasie lepkości 0W-20 – **Orlen Oil Max Expert Dex1 0W-20** oraz olej klasy VW 502.00/505.00 – **Orlen Oil Max Expert 5W-40**. Do linii Orlen Oil Classic trafiły natomiast syntetyczne oleje: **Orlen Oil Classic K C3** w dwóch wariantach lepkościowych 5W-30 i 5W-40 i **Orlen Oil Classic Synthetic 10W-30**. Pozostałe produkty Lotos Oil znalazły odpowiedniki w dotychczasowej ofercie Orlen Oil. Pełna tabela zamienników obu marek oraz nowa oferta marki Orlen Oil jest już dostępna na www.oferta.ornloil.com.

W ofercie Orlen Oil znajduje się również najnowszej generacji olej syntetyczny **Orlen Oil Max Expert FR 0W-30**. Produkt przeznaczony jest do stosowania w silnikach napędzających pojazdy Grupy PSA (Peugeot, Citroën, DS, Opel), objętych specyfikacją PSA B71 2312 i spełniających normy emisji spalin Euro 6. Olej ten może być również wykorzystywany w najnowszych silnikach Fiata.

Orlen Oil Max Expert FR 0W-30 to produkt typu mid-SAPS o niskiej lepkości. Zapewnia zmniejszenie zużycia paliwa przy jednoczesnym zachowaniu właściwej ochrony wszystkich elementów silnika. Dzięki zastosowaniu unikalnej technologii gwarantuje wyjątkową ochronę podczas zimnego rozruchu zarówno w silnikach Diesla, jak i w jednostkach benzynowych. Olej ten idealnie sprawdzi się w ruchu miejskim oraz na trasach szybkiego ruchu.

Orlen Oil oferuje także najnowszej generacji olej **Orlen Oil Max Expert LL 0W-20**. To w pełni syntetyczny, wielosezonowy środek smarny typu LongLife w klasie jakości ACEA C5, API SN PLUS, przeznaczony do najnowszych modeli pojazdów VW Group (min. Audi, VW, Škoda, Seat) objętych specyfikacją VW Standard 508 00 i VW Standard 509 00, w lepkości 0W-20. Olej znajduje również zastosowanie w najnowszych modelach pojazdów Porsche wymagających oleju zgodnego ze specyfikacją Porsche C20.

Wybór oleju silnikowego z linii Orlen Oil Max Expert daje gwarancję odpowiedniej ochrony i długiej żywotności silnika i filtrów cząstek stałych. Dzięki zastosowaniu unikalnych receptur typu low SAPS, mid SAPS w większości olejów z linii Max Expert oleje mają doskonałe parametry i zapewniają minimalne ryzyko zużycia zaworów, lepszą kontrolę osadów, zmniejszenie zużycia paliwa i oleju oraz wydłużone przebiegi między wymianami.

FOT. ORLEN OIL

Ryzykowne oszczędności



DOMINIK ZWIERZYK

PROJECT MANAGER W PZL SĘDZISZÓW

FILTRY NIE SĄ WIECZNE I ZNACZNE PRZECIĄGANIE INTERWAŁÓW MIĘDZY WYMIANAMI MOŻE WYWOŁAĆ USTERKI SILNIKA. REKORDZIŚCI NIE WYMIENIAJĄ NIEKTÓRYCH FILTRÓW NAWET PRZEZ KILKA LAT, CO NIE TYLKO DRASTYCZNIE ZWIĘKSZA OPORY PRZEPŁYWU, ALE MOŻE RÓWNIEŻ PROWADZIĆ DO ROZWARSTWIENIA I STRZĘPIENIA SIĘ WŁÓKNINY FILTRUJĄCEJ

Zdecydowana większość użytkowników pojazdów nie tylko ściśle przestrzega zalecanych terminów wymiany, ale nawet skraca je np. do 10 czy nawet 8 tys. km. Niestety, jakaś – miejmy nadzieję – niewielka grupa pojazdów nie ma tyle szczęścia i filtry są w nich wymieniane okazjonalnie. Głównym pretekstem do pomijania wymiany filtra jest trudny dostęp pod maską albo... brak kanału, najazdu lub podnośnika kolumnowego (olej wymieniany jest od góry, z pomocą wysysarki).

Pomijanie wymiany filtra oleju zdarza się także w nieuczciwych serwisach. W tym wypadku chodzi głównie o oszczędność czasu, ponieważ koszty filtrów na ogół nie są zbyt duże. Teoretycznie jednorazowe pominięcie wymiany filtra nie spowoduje od razu zatarcia silnika. Gorzej, jeśli mechanik podchodzi w taki sposób do sprawy przy każdym przeglądzie i filtr eksploatowany jest na dystansie np. 60 czy nawet 100 tys. km. Wówczas faktycznie pojawia się poważny problem.

Sytuacja całkowitego zapchania filtra oleju, skutkująca brakiem przepuszczenia środka smarnego w dalszy obieg w układzie smarowania, jest na szczęście mało prawdopodobna. Dzieje się to za sprawą montowanego wewnątrz większości filtrów zaworu bezpieczeństwa (*ByPass*). Otwiera się on w wyniku wzrostu ciśnienia i ma za zadanie udrożnić przepływ oleju w silniku przy zagrożeniu niedostatecznym smarowaniem współpracujących części. Zawór *ByPass* stosowany jest dlatego, że lepsze jest smarowanie



brudnym, nieprzefiltrowanym olejem niż całkowity brak oleju w układzie smarowania, co w krótkim czasie doprowadziłoby do zatarcia silnika. Należy jednak mieć świadomość, że przepływ oleju przez zawór *ByPass* jest procedurą awaryjną. Jeśli filtr nadal nie zostaje wymieniony, może to przekładać się na spadek ciśnienia w układzie smarowania za filtrem. To nie wszystko. Z biegiem lat i rosnącą liczbą przejechanych kilometrów może dojść do strzępienia się warstwy filtrującej. Kawałki włókniny z fragmentami zanieczyszczeń uwalniają się wtedy do układu i zatykają go. A to już prosta droga do zatarcia silnika. Warto przy tym zaznaczyć, że każda kolejna wymiana oleju bez równoczesnej wymiany filtra wypłukuje z niego pewną porcję przechwyconych wcześniej zanieczyszczeń, co natychmiast degradowe jakości nowego oleju.

Filtry oleju PZL Filters wykonane są nadzwyczaj starannie, a ich produkcja nadzorowana jest na każdym etapie – od momentu tłoczenia metalowej puszk (wersje puszkowe), przez formowanie warstwy filtrującej (z najlepszych surowców zachodnich), aż do pakowania. Nawet tak wysokiej jakości produkty mają jednak swoją określoną żywotność dopasowaną do typowych interwałów wymiany, które w przypadku modeli osobowych nie przekraczają zwykle 30 tys. km. Oczywiście w przypadku pojazdów z elektroniczną kontrolą jakości oleju mogą one wytrzymać większe przebiegi, ale należy zwrócić uwagę, że w takich pojazdach filtrują one olej o prawidłowych parametrach, a zatem nie są ani przeciążane, ani zapchane. Pomysł na oszczędności i wymianę filtra oleju, np. co drugą wymianę oleju, jest wysoce niewłaściwy.

FOT. PZL SĘDZISZÓW