

Najnowsza technologia do silników pojazdów ciężarowych

Rubia Optima



ANDRZEJ HUSIATYŃSKI

KIEROWNIK DZIAŁU TECHNICZNEGO
TOTALENERGIES MARKETING POLSKA

GAMA OLEJOWA TOTALENERGIES RUBIA OPTIMA STANOWI ODPOWIEDŹ NA NAJNOWSZE WYZWANIA KONSTRUKTORÓW SILNIKÓW SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH I SPECJALISTYCZNYCH. ZE WZGLĘDU NA SVOJE WŁAŚCIWOŚCI NADAJE SIĘ TAKŻE DO STARSZYCH JEDNOSTEK I W WIELU PRZYPADKACH Z POWODZENIEM ZASTĘPUJE OLEJE RUBIA TIR

Niespotykana dotąd czystość spalin, niższe zużycie paliwa, downsizing i wydłużone okresy między przeglądami – oto cechy, którymi wyróżniają się najnowsze silniki do samochodów ciężarowych. Ta techniczna rewolucja wymusiła opracowanie zupełnie nowych olejów silnikowych. Jednym z najbardziej zaawansowanych produktów tej klasy jest Rubia

Optima – gama olejów, które wnoszą technologię zabezpieczenia i smarowania silników na wyższy, nieosiągalny wcześniej poziom.

O zielonej transformacji mówi się głównie w kontekście samochodów osobowych, tymczasem w klasie ciężkiej, czyli w transporcie profesjonalnym, dzieje się równie dużo. Te same moce,

które osiągane były dawniej z silników V8 o pojemności 17 litrów, uzyskuje się z 6-cylindrowych silników 13-, a nawet 11-litrowych. Średnie zużycie paliwa spada z 32-35 l/100 km do 26-28 l/100 km. Niemal dwukrotnie wydłużono też interwały międzyprzeglądowe. Nie dałoby się tego osiągnąć bez tak nowoczesnych olejów, jak Ru-

bia Optima. Olej ten był opracowywany wspólnie z konstruktorami silników. Dodatkowe wyzwanie stanowiła kompatybilność z wprowadzanymi systemami oczyszczania spalin, takimi jak DPF czy SCR oraz biopaliwami. Chodzi o to, aby z jednej strony produkty spalania oleju silnikowego nie zatykały filtrów, a z drugiej – by ewentualny kontakt biopaliwa z olejem nie powodował zmian jego właściwości (np. żelowania). Do silników, które wymagają olejów najnowszej generacji, takich jak Rubia Optima, nie wolno stosować starszych, tańszych zamienników. Takie oszczędności mogą spowodować wzrost zużycia paliwa i oleju, utratę właściwości oleju przed terminem jego wymiany, uszkodzenie układów smarowania oraz oczyszczania spalin, a także zwyczajne zatarcie silnika. To ważne, aby wiedzieć, że „olejowe nowości” to nie marketing, ale zupełnie nowe receptury niezbędne dla współczesnych konstrukcji realizujących ekologiczne cele. Wyraźnym znakiem nowych wymagań konstrukcyjnych są nowe, zastrzone homologacje/dopuszczenia, opublikowane przez niemal wszystkich liczących się producentów silników, takich jak: MAN, Scania Daimler Truck, Volvo, DAF, MACK, Renault Trucks czy Cummin. Wymagania te określone są także w najnowszych specyfikacjach jakościowych API: CK-4 oraz ACEA: E8 i ACEA E11.

TotalEnergies Rubia Optima z technologią Inno-Boost



Technologia Inno-Boost to w skrócie kompozycja innowacyjnych baz olejowych oraz odpowiednie kompozycje dodatków. Dzięki tym rozwiązaniom oleje Rubia Optima wyróżniają się następującymi zaletami:

- Wysoka odporność na utlenianie oleju (nawet o 100%). Ten parametr został potwierdzony w teście na silniku

MACK prowadzonym przez 360 godzin, gdzie temperatura oleju sztucznie utrzymywana była na bardzo wysokim poziomie 130°C. Olej Rubia Optima 3500 FE 5W-30 wykazał o 95% mniejszy wzrost lepkości niż dopuszczalna granica dla tej normy.

- Zastrzone wymagania dotyczące ochrony zużycia tulei i pierścieni, czystości tłoków, zapiekania pierścieni, szlamów i osadów w silnikach przy stosowaniu paliwa o podwyższonej ilości biokomponentów, jak również zwiększonej ilości sadzy. Wiąże się to z lepszą kompatybilnością i większą dyspersją.
- Zastrzone wymagania odnośnie utraty lepkości oleju na skutek ścinania polimerów i napowietrzania oleju.
- Podwyższone wymagania dotyczące ochrony przed blokowaniem DPF. Oleje Rubia Optima mają już ponad 200 homologacji producentów różnych pojazdów ciężarowych. Wiele z tych homologacji zostało wydanych nie tylko po testach laboratoryjnych, ale także drogowych.

TotalEnergies Rubia Optima zamiast Rubia Tir?

TotalEnergies dąży do optymalizacji kosztów transportu oraz redukcji kosztów serwisowych dla użytkowników. Właśnie z tego powodu najnowsze oleje Rubia Optima nadają się także do starszych silników i z powodzeniem mogą zastępować oleje Rubia Tir. Chodzi o to, aby zmniejszyć stany magazynowe i zwiększyć wytrzymałość starszych silników dzięki nowym technologiom olejowym.

Przykładowe produkty z gamy TotalEnergies Rubia Optima:

■ TotalEnergies Rubia Optima 3500 FE 5W-30

Olej syntetyczny, Low Saps, do najnowszych silników Euro VI, przeznaczony do prawie wszystkich marek na rynku. Jego jakość potwierdzają najwyższe specyfikacje międzynarodowe API: CK-4, ACEA E8 i E11, a także cały szereg najwyższych homologacji konstruktorów, takich jak: MAN: M 3777, Scania: LDF-4, Daimler Truck AG: DTFR 15C120 (MB: 228.52); Volvo: VDS 4.5, Cummins: CES 20086.



Olej dodatkowo spełnia wymagania DAF: LD i Iveco TLS E9/CK-4. Rubia Optima 3500 FE 5W-30 wyróżnia się wyjątkową odpornością na utlenianie, dzięki czemu daje dużą granicę bezpieczeństwa przy stosowaniu maksymalnych przebiegów pomiędzy wymianami oleju.

■ TotalEnergies Rubia Optima 3100 10W-40

Jest to następca bardzo dobrze znanego i cenionego oleju na polskim rynku, czyli Rubii Tir 8900 10W-40. Ten nowy olej, choć jest półsyntetyczny, to specyfikacjami i homologacjami prawie w ogóle nie ustępuje olejowi Optima 3500 FE 5W-30.



Potwierdzają to najwyższe specyfikacje międzynarodowe API: CK-4, ACEA E8 i E11, a także cały szereg najwyższych homologacji konstruktorów, takich jak: Daimler Truck AG: DTFR 15C120 (MB: 228.52); Volvo: VDS 4.5, Cummins: CES 20086. Z tego względu jest to odpowiedni olej do ciężarówek, z dobrą relacją jakości do ceny. ■