

Wymagania producentów samochodów Volvo, Renault i Ford

Oleje Motul



PIOTR PYRKA

TECHNICAL MANAGER
MOTUL POLAND

AKTUALNE WYMAGANIA CZYSTOŚCI SPALIN EURO 6 DOTYCZĄ WSZYSTKICH PRODUCENTÓW POJAZDÓW SPRZEDAWANYCH W EUROPIE. CO WIĘCEJ, WIĘKSZOŚĆ EUROPEJSKICH PRODUCENTÓW POJAZDÓW STAWIA DODATKOWE WYMAGANIA ŚRODKOM SMARNYM, OPISYWANE CZĘSTO JAKO „DOPUSZCZENIA”, CHOĆ NIE WSZYSCY Z NICH STOSUJĄ SYSTEM CERTYFIKACJI SPRZEDAWANYCH ŚRODKÓW SMARNYCH. NIEKTÓRZY WYMAGAJĄ OKREŚLONEGO POZIOMU JAKOŚCI, NIE STOSUJĄC FORMALNEGO WYMOGU CERTYFIKACJI (NP. FORD CZY FIAT)



Nowe rodziny silników poszczególnych producentów samochodów z reguły wiążą się z wprowadzeniem kolejnych, bardziej wymagających wymagań jakościowych i często (szczególnie po wprowadzeniu najnowszych regulacji emisji spalin Euro 6) te typy olejów nie mogą być stosowane w starszych konstrukcjach silników.

Wymagania czystości spalin Euro dotyczą silników benzynowych i wysokoprężnych. Wraz z wprowadzeniem wymagań czystości spalin Euro 6 po raz pierwszy w historii oprócz limitów emisji cząstek stałych (PM), tlenku węgla (CO), niespalonych węglowodorów (HC) oraz tlenków azotu (NO_x) limity objęły emisję CO₂ i są takie same zarówno dla silników benzynowych, jak i Diesla.

Tym samym możemy dzisiaj śmiało twierdzić, iż silnik wysokoprężny klasy Euro 6 jest równie ekologiczny, o ile nie bardziej, niż silnik o zapłonie iskrowym.

Od czasów tzw. Diesel Gate w USA zaczęto na całym świecie w pośpiechu konstruować silniki benzynowe o bezpośrednim wtrysku paliwa. Dziś już wiadomo, że nie była to najlepsza droga. Okazało się bowiem po kilku latach, że konstrukcje te nękają niezliczone problemy eksploatacyjne, np. LSPI (*Low Speed Pre Ignition*) – czyli niekontrolowane samozapłony występujące przy niewielkiej prędkości obrotowej silnika przy dużym jego obciążeniu) czy dużo wyższa niż w poprzednich rozwiązaniach z pośrednim wtryskiem benzyny emisja cząstek stałych (PM). Gdy silniki benzynowe po kilkudziesięciu latach rozwoju znowu zaczęły dymić, koniecznym stało się w większości tych konstrukcji umieszczenie w układzie wydechowym filtra cząstek stałych zwanego GPF (*Gasoline Particulate Filter*). Nowe systemy obróbki spalin, zarówno te w silnikach benzynowych (katalizatory czterofunkcyjne wraz z filtrami), jak i w silnikach Diesla (filtry cząstek stałych i katalizatory selektywnej redukcji katalizacyjnej), wymagają stosowania specjalnych olejów silnikowych (tzw. niskopopiołowych). Kolejnym wymaganiem jest znacząco niższa lepkość kinematyczna

i dynamiczna nowoczesnych olejów silnikowych przeznaczonych do silników Euro 6. Większość producentów wymaga dziś poziomu lepkości SAE 0W-20 i niższych 0W-16, a nawet 0W-8.

W związku z problemami LSPI silniki benzynowe wymagają oleju o specjalnym składzie chemicznym, znacząco innym niż poprzednie konstrukcje silników. Chodzi przede wszystkim o niską zawartość wapnia (Ca), wysoką zawartość molibdenu (Mo) w związkach organicznych i najwyższej jakości bazy olejowej. Okazuje się, że zawartość tych pierwiastków w dodatkach ma ogromny wpływ na zmniejszenie występowania LSPI w silniku. Trzeba zaznaczyć, iż skład chemiczny może się znacznie różnić w zależności od specyfikacji oleju wymaganej przez danego producenta silników, a nie wszyscy z nich poszli tą samą drogą. W związku z powyższym ogłoszono nowe wymagania olejowe, zarówno uniwersalne, takie jak ACEA C6, ACEA A7/B7 lub API SN Plus, czy najnowsze API SP oraz specyficzne dopuszczenia serwisowe poszczególnych producentów pojazdów.

Aby ułatwić dobór oleju zalecamy za każdym razem sprawdzić dane na www.dobierz-olej.pl. Narzędzie to jasno wskaże, jaki olej wymagany jest do danego pojazdu.

Krótkie syntetyczne porady dla samochodów trzech marek

■ Volvo

- ▶ Najnowsze konstrukcje – 4-cylindrowe silniki serii Drive-E wprowadzone na rynek już w 2014 roku – wymagana specyfikacja: Volvo VCC RBS0-2AE o lepkości 0W-20. Zalecamy olej Motul Specyficzny RBS0-2AE 0W-20.
- ▶ Silniki B5, B6, B8, D5, D8, PEHV z lat 2005-2014 – wymagana specyfikacja: VCC 95200377 bazująca na wymaganiach ACEA A5/B5 o lepkości 0W30. Zalecamy olej Motul 8100 Eco-nergy 0W-30.
- ▶ Silniki produkowane przed rokiem 2005 wymagają olejów klas VCC95200356 lub olejów klas ACEA A3/B4 o wysokich lepkościach. Zalecamy wysokopopiołowe oleje Motul serii 8100 o wysokich lepkościach, np. 0W-40, 5W-40.

■ Renault (Renault, Dacia, Nissan, Samsung)

- Do najnowszych silników benzynowych i Diesla przygotowano dwa wymagania.
- ▶ Oleje klas RN17 i lepkości 5W-30 należy stosować w samochodach od RM 2018 wyposażonych w silniki benzynowe oraz Diesla (Euro 6, GPF, DPF, SCR). Wymaganie RN17 jest wstecz kompatybilne z wymaganiami RN 0700 oraz RN 0710, zatem dzięki temu olej może być używany także w silnikach starszej konstrukcji. Nie należy używać go, gdy wymagane jest stosowanie olejów klasy RN 0720! Zalecamy olej Motul Specific 17 5W-30.
 - ▶ Oleje klas RN 17FE o bardzo niskiej lepkości SAE 0W-20 należy stosować do niektórych najnowszych samochodów koncernu Renault (Dacia, Samsung) produkowanych od 2018 roku (Euro 6, GPF, DPF, SCR), wyposażonych w silniki benzynowe lub Diesla, wymagających oleju klasy Renault RN17 FE. Nie jest wstecz kompatybilny z żadnymi poprzednimi wymaganiami i nie może być używany w silnikach wymagających oleju o innych specyfikacjach. Zalecamy stosowanie oleju Motul Specific 17 FE 0W-20.



- Uwaga!** Najnowsze silniki Renault Sport po roku 2018 wymagają specjalnego oleju silnikowego i nie można do ich smarowania używać olejów klas RN17 oraz RN17FE.
- ▶ Silniki Diesla Renault sprzed RM 2018 z filtrami DPF (Euro 4 i Euro 5). Tu sprawa jest oczywista. Można stosować tylko olej klasy RN 0720 o lepkości 5W-30. Zalecamy Motul Specific RN 0720 5W-30.
 - ▶ Do starszych silników Renault (Euro 3, 4, 5 i starsze) należy używać olejów klas RN 0710 oraz 0700. RN 0710 – silniki Diesla bez DPF oraz silniki benzynowe z turbodoładowaniem lub bez. RN 0700 – silniki benzynowe wolnossące.
- W tych przypadkach jest szeroki wybór olejów Motul serii 8100, 6100, 4100 czy 2100 o różnych lepkościach.

■ Ford

- Od lat 90. XX wieku Ford w Europie stosuje do smarowania swoich silników oleje paliwooszczędne.
- Pierwsze wymaganie nosiło symbol Ford WSS-M2C913-A. Co jakiś czas producent modyfikuje to wymaganie, zmieniając ostatnią literę specyfikacji. Ostatnim oznaczeniem jest 913-D. Za każdym razem nowa specyfikacja serii 913 zastępuje poprzednią.
- ▶ WSS-M2C913-D 5W30: Silniki benzynowe i Diesla z DPF i bez DPF z wyłączeniem Forda Galaxy 1995-2006, Forda Ka od RM 2009 oraz najnowszego silnika 1,5 TDCi EcoBlue oraz

niektórych ilników benzynowych EcoBoost. Zalecamy Motul Specific 913D 5W-30 oraz Motul 8100 Econergy 5W-30.

- ▶ WSS-M2C917-A 5W-40: Ford Galaxy 1995-2006 (silnik VW 1,9 TDI z pompowtryskiwaczami) i Ford Ka od RM 2009. Zalecamy Motul Specific 505 01 505 00 5W-40 oraz Motul 8100 X-clean 5W-40.
- ▶ WSS-M2C937-B 0W-40: Ford Focus RS obowiązkowo i silniki modeli sportowych, np. Fiesta S2000. Zalecamy Motul 8100 X-max 0W-40.
- ▶ WSS-M2C948-B 5W-20: Wymagany dla 3-cylindrowego silnika Ford EcoBoost 1.0 I od RM 2012. Zalecamy Motul Specific 948 5W-20. W późniejszych latach Ford dopuszczał stosowanie nowszych klas olejowych do silników serii EcoBoost.
- ▶ WSS-M2C950-A 0W-30: Do silników od RM 2015 Ford przewidział uproszczenie specyfikacji olejowych, wprowadzając wymaganie serii 950 zarówno do silników benzynowych, jak i Diesla (1.5, 1.6 & 2.0) w Europie. **Uwaga!** Do najnowszego silnika 1,5 TDCi EcoBlue wyposażonego w katalizator SCR według najnowszej wersji normy Euro 6 nie wolno używać tej specyfikacji oleju. Zalecamy Motul 8100 Eco-clean 0W-30.
- ▶ WSS-M2C952-A1 0W-20: to wymaganie jest specjalnie i jak na razie opracowane wyłącznie do najnowszego silnika 1,5 TDCi EcoBlue od RM 2019 wyposażonego w katalizator SCR według najnowszej wersji normy Euro 6. Trwają prace badawczo-rozwojowe nad opracowaniem oleju Motul do tych silników. ■