

Najlepszy „drogowaskaz” olejowy

Dopuszczenia producenta



ANDRZEJ HUSIATYŃSKI

KIEROWNIK DZIAŁU TECHNICZNEGO
TOTALENERGIES MARKETING POLSKA

TOTALENERGIES PRZEDSTAWIA NAJLEPSZY SPOSÓB DOBIERANIA OLEJU DO DANEGO SILNIKA. METODA TA JEST REKOMENDOWANA ZARÓWNO PRZEZ PRODUCENTÓW OLEJÓW, JAK I PRODUCENTÓW SILNIKÓW. JAKO JEDYNA SPRAWDZA SIĘ ONA WE WSPÓŁCZESNEJ MOTORYZACJI

W PRL-u każdy posiadacz małego fiata mógł zimą osobiście przekonać się, że wymiana krajowego oleju 15W-40 na „zachodni”, półsyntetyczny 10W-40 potrafiła rozwiązać zimowe problemy z rozruchem, ponieważ rozrusznik „znacznie lepiej kręcił”. I choć ostatni „maluch” opuścił taśmę produkcyjną we wrześniu 2000 roku (prawie 23 lata temu), wielu zmotoryzowanych nadal tkwi w tamtej epoce, dobierając oleje na podstawie

popularności marki lub według uznania, sugerując się wyłącznie klasą lepkości. Tymczasem obecnie sama klasa lepkości nie jest wystarczającym kryterium doboru. Współczesne silniki bezwzględnie wymagają olejów homologowanych przez producentów. Chodzi o te oleje, które na opakowaniu mają dopuszczenie wybranej marki motoryzacyjnej. Co więcej, w obrębie jednej marki (np. Mercedes) występuje nawet kilka różnych dopuszczeń do poszczególnych silników. A to nie wszystko! W obrębie jednej klasy lepkościowej często występuje kilka różnych wariantów oleju o różnych dopuszczeniach. Dla przykładu w gamie TotalEnergies jest aż 7 różnych olejów w klasie OW-20. Każdy z nich ma inne dopuszczenia. Oznacza to, że samo kryterium lepkościowe przestało już wystarczać.

Jedna klasa lepkości, wiele różnych olejów!

Weźmy dla przykładu wysokiej jakości olej Quartz INEO Xtra Dynamics OW-20. Cechuje go klasa lepkości OW-20 i norma ACEA: C5 oraz API: SN-RC. To nie wszystko. Na opakowaniu znajdziemy tzw. dopuszczenia producenta. W tym konkretnym przypadku są to:

- ▶ BMW: LL-17 FE (1.5 L 3 cyl. TwinPower Turbo – specjalny produkt),
- ▶ Aston Martin (silnik 5.2 V12 biturbo),
- ▶ Ford: WSS-M2C-952-A1 (poziom),
- ▶ Jaguar Land Rover: STJLR.03.5007.

A teraz inny olej TotalEnergies, także OW-20, tyle że tym razem Quartz INEO Xtra First OW-20. Ma taką samą klasę lepkości, jak poprzedni, i również spełnia normę ACEA: C5. Ma jednak zupełnie inne dopuszczenia:

- ▶ PSA: B71 2010,
- ▶ FIAT: 9.55535-DM1 (poziom),
- ▶ OPEL: OV 040 1547-A20.

A zatem oba te oleje nie są wzajemnie, choć pochodzą od tego samego producenta, mają tę samą klasę lepkości i spełniają identyczną normę ACEA:C5!

Dobieraj olej na podstawie dopuszczeń producenta

Najlepszym sposobem na dobór właściwego oleju do danego silnika jest odwołanie się do instrukcji obsługi zalecanego dopuszczenia i wybór oleju, na opakowaniu którego widnieje takie właśnie dopuszczenie.

A zatem – postępując się podanymi wcześniej przykładami – posiadacz Peugeota, który w instrukcji ma dopuszczenie PSA: B71 2010, powinien do niego kupić olej z takim właśnie dopuszczeniem na opakowaniu. Inne parametry mają tutaj znaczenie drugorzędne. Jeśli wybór padnie na TotalEnergies – będzie to olej Quartz INEO Xtra First OW-20 z dopuszczeniem PSA: B71 2010.

Użytkownik BMW, który w instrukcji znajdzie dopuszczenie olejowe BMW:

LL-17 FE, powinien kupić olej z dopuszczeniem BMW: LL-17 FE. W przypadku gamy TotalEnergies jedynym prawidłowym wyborem będzie TotalEnergies Quartz INEO Xtra Dynamics OW-20 z dopuszczeniem BMW: LL-17 FE. Dopuszczenia producenta mają charakter uniwersalny – są oznaczane tak samo przez wszystkich producentów olejów.

Sens testów konsumenckich

Skoro wykazaliśmy, że nawet oleje jednego producenta i o jednej klasie lepkości mogą występować w kilku wersjach różniących się właściwościami, należy zapytać o sens wielu testów konsumenckich. Większość z nich prowadzona jest w zbyt uproszczony sposób, który w ogóle nie uwzględnia wspomnianych powyżej cech danego oleju wynikających z dopuszczenia do konkretnych silników. Można z całą pewnością stwierdzić, że po pierwsze – oleje jednego producenta tej samej klasy, ale z różnymi dopuszczeniami, istotnie różnią się swoimi właściwościami, a po drugie – określone parametry oleju danej klasy lepkości z danym dopuszczeniem wykazują swoje zalety w... konkretnym silniku lub grupie silników zgodnych z dopuszczeniem. Pisząc prościej – określony olej z konkretnym dopuszczeniem w swoim „docelowym silniku” będzie rozwiązaniem idealnym, ale już w innej jednostce, wymagającej innego dopuszczenia, może okazać się błędnym lub nawet niedopuszczalnym wyborem. Istnieje zatem bardzo duże prawdopodobieństwo, że testując różne oleje na losowo wybranym silniku bez zwracania uwagi na dopuszczenia lub homologacje uzyska się nieprawidłowe wyniki. Możliwe jest także, że zastąpienie jednego oleju w danej klasie lepkości innym, tej samej marki, o tej samej klasie lepkości, ale z innym dopuszczeniem – da inne wyniki testu.

Homologacje poszczególnych olejów do wybranych silników stanowią efekt bardzo zaawansowanych prac projektowych i testów. Aby otrzymać homologację producenta, olej musi spełniać odpowiednią normę ACEA czy API, a potem jeszcze przejść dodatkowe badania na hamowniach danego producenta pojazdów oraz szereg testów laboratoryjnych.



Badania takie sprawdzają szereg istotnych dla żywotności silnika kwestii: zużycie poszczególnych elementów, czystość, szlamy, osady, zapiekanie pierścieni itd. Oceniany jest również wpływ oleju na zatykanie GPF czy DPF oraz kompatybilność z często stosowanymi mokrymi paskami rozrządu. Istnieją homologacje, w których testowany jest wpływ oleju na zmniejszenie ilości zjawisk LSPI (przedwczesny zapłon przy niskich prędkościach obrotowych, który często doprowadza do spalania stukowego). Nie sposób tutaj wyliczyć wszystkich punktów, jakie olej musi spełnić, aby otrzymać dopuszczenie producenta. To jest obecnie najważniejszy certyfikat jakościowy i jedyne słuszne kryterium doboru oleju do współczesnych silników.

Uwaga na dodatki!

Wielu producentów samochodów zamieszcza w instrukcjach obsługi kategorię zakaz stosowania dodatków do olejów silnikowych, ponieważ mogą one zmienić właściwości oleju, a tym samym unieważnić homologację. Zastosowanie dodatku sprawia, że olej o przebadanych wcześniej parametrach staje się olejem o innych właściwościach, które nie zostały homologowane (rozumiemy przez to badania homologacyjne danego dodatku z konkretnym olejem i w konkretnym silniku). Fakt, że dany dodatek zatrzyma wycieki oleju lub uszczelni pierścienie, może pociągnąć za sobą nieprzewidziane skutki uboczne w postaci uszkodzenia pompy oleju lub... pogorszenia jakości smarowania w wybranych obszarach silnika, gdzie pojawiają się np. ekstremalne temperatury lub zwiększone naciski. Nie wspominamy nawet, że dodatek może zwiększyć podat-

ność silnika na spalanie stukowe. Bardzo popularne są „płukanki” stosowane przed każdą wymianą oleju. W tym przypadku również uważamy, że przy stosowaniu odpowiedniej jakości (czyli homologowanego) oleju, przy zachowaniu odpowiednich przebiegów, nie ma potrzeby robienia takich płukanek. Olej utrzymuje wszelkie zanieczyszczenia rozpuszczalne w swojej objętości i po spuszczeniu oleju silnik jest czysty. Po wymianie zawsze zostaje część starego oleju z preparatem w układzie. Gdy jest to „agresywna chemia”, to po zmieszaniu z nowym olejem może negatywnie wpływać na np.: elastomery stosowane w uszczelnieniach czy paskach rozrządu. Najwyższej jakości oleje, takie jak np. TotalEnergies, zawierają bardzo szerokie spektrum drogich dodatków, których oddziaływanie na silnik zostało ściśle przebadane i potwierdzone homologacją/dopuszczeniem poszczególnych producentów silników. Mieszanka: homologowany olej + dodatek stanowi zupełnie nowy produkt o nieprzebadanych właściwościach.

Dobór oleju na podstawie dopuszczeń producenta jest w gruncie rzeczy znaczącym ułatwieniem dla kupującego. Wystarczy porównać symbole z instrukcji obsługi z tymi, które znajdują się na opakowaniu oleju. Jeśli są zgodne – można bez żadnego ryzyka wybrać dany produkt. Nie jest przy tym wymagana żadna wiedza dotycząca klasyfikacji olejów. Gdy homologacja jest odpowiednio dobrana, to lepkość oleju ma drugorzędne znaczenie. Często homologacje wydawane są dla danych rejonów geograficznych ze względu na temperatury otoczenia, normy emisji spalin czy skład stosowanego paliwa. ■

