

Olejowa rewolucja w segmencie Truck

Gama Rubia Optima



OSTATNIE LATA PRZYNIOŚŁY ZNACZĄCE ZMIANY W KONSTRUKCJI SILNIKÓW DO SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH. SĄ ONE NA TYLE POWAŻNE, ŻE W POŁĄCZENIU Z NAJNOWSZYMI WYMAGANIAMI DOTYCZĄCYMI CZYSTOŚCI SPALIN I SZEROKO ROZUMIANEJ EKOLOGII WYMUSIŁY OPRACOWANIE ZUPEŁNIE NOWYCH OLEJÓW SILNIKOWYCH. Z TEGO POWODU TOTALENERGIES OPRACOWAŁ GAMĘ RUBIA OPTIMA – OLEJÓW, KTÓRE OTWIERAJĄ KOLEJNY ROZDZIAŁ W HISTORII ŚRODKÓW SMARNYCH W SEGMENTE POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH

30 lat temu królem europejskich szos były silniki V8. Słynęła z nich Scania, a najwięcej emocji budziło kultowe Renault Magnum z potężną jednostką amerykańskiego giganta – firmy Mack. Ale to już historia, ponieważ do transportu ciężarowego również wkroczył *downsizing*. Stare V8 miały pojemności rzędu 17 litrów i rozwijały moce na poziomie 500-560 KM.

Obecnie coraz większa grupa producentów wprowadza na rynek silniki R6 o pojemności ok. 13-litrów, które osią-

gają podobne moce. Niedługo zastąpią je jednostki o pojemnościach rzędu 11 litrów przy niezmiętej mocy. Sukcesywnie zmniejsza się także zużycie paliwa – 30 lat temu ciężarówka z takimi silnikami paliła 32-35 l/100 km, obecnie schodzą do poziomu 26-28 l/100 km. Dodatkowym wyzwaniem jest wydłużenie okresów pomiędzy wymianami oleju. Kiedyś interwały wynosiły maksymalnie 80 000 km, obecnie jest to 150 000 km.

Wszystkie powyższe korzyści zostały okupione istotnym wzrostem obciążenia

termicznego silnika, a tym samym – oleju, który w dodatku pod takim obciążeniem musi pracować znacznie dłużej.

Downsizing i zwiększone interwały między wymianami oleju to nie wszystko. Pojawił się jeszcze jeden aspekt, czyli rygorystyczne normy czystości spalin. Obecnie cały osprzęt oczyszczania spalin DPF i SCR dorównuje wielkością samej jednostce napędowej. Ważne jest przy tym, aby olej nie wpływał negatywnie na żywotność tych układów i ich nie zatykał.

Nie bez znaczenia dla olejów są także modyfikacje składu paliwa. Chodzi o zwiększanie ilości proekologicznych dodatków, takich jak FAME (estry robione z oleju rzepakowego), z którymi olej musi być kompatybilny. Te niespalone dodatki po przedostaniu się do oleju mogą wpływać na jego żelowanie, co doprowadza do zatarcia silnika.

Producenci silników ponoszą poprzeczkę dla olejów

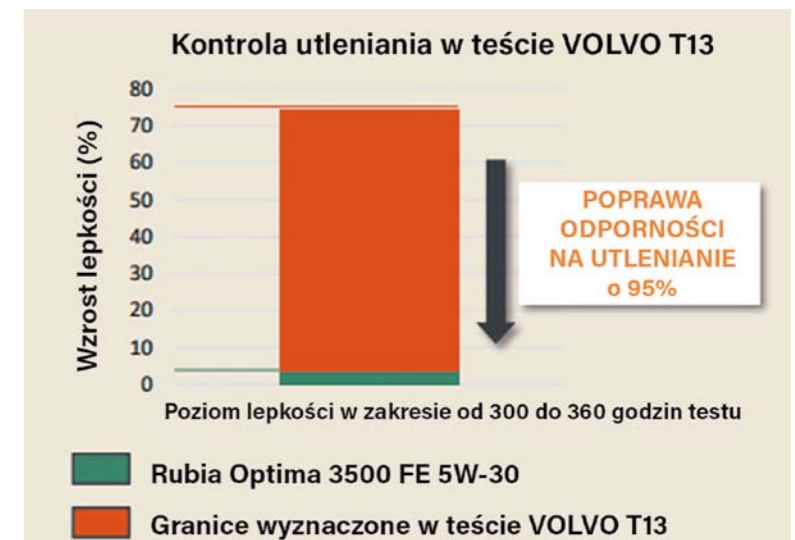
Wszystko to oznacza rewolucję nie tylko w branży silnikowej, ale także – olejowej. Zaostrzone wymagania jakościowe spowodowały, że wszyscy producenci pojazdów (MAN, Scania, Daimler Truck, Volvo, DAF, Mack, Renault Trucks, Cummins) opublikowali w ostatnich latach szereg nowych, bardzo zaostrzonych homologacji dla olejów silnikowych. Oczywiście organizacje międzynarodowe, takie jak API i ACEA, zajmujące się określeniem jakości oleju, również wypuściły całkowicie odnowione specyfikacje jakościowe API: CK-4, ACEA: E8 i ACEA E11.

Rubia Optima – efekt ekologicznej rewolucji

Nowe oleje do pojazdów ciężarowych TotalEnergies Rubia Optima są wyposażone w technologię Inno-Boost.

Wyróżnia je szereg konkretnych zalet:

1. Wysoka odporność na utlenianie oleju. Wymagania wzrosły aż o 100% (patrz: wykres). Nowe oleje muszą się utleniać co najmniej dwa razy wolniej.
2. Zaostrzone wymagania w zakresie 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.
3. Zaostrzone wymagania w zakresie utraty lepkości oleju na skutek ścinania polimerów i napowietrzania oleju.
4. Podwyższono wymagania dotyczące ochrony przed blokowaniem DPF. Oleje Rubia Optima spełniają znacząco zwiększone wymagania we wszystkich istotnych kwestiach dla żywotności silnika i systemów oczyszczania spalin. Ścisła współ-

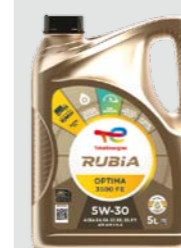


WYNIKI TESTU NA UTLENIANIE W ZAOSTRZONYCH DWUKROTNIE WYMAGANIACH NORMY API: CK-4 W TEŚCIE NA SILNIKU MACK PROWADZONYM PRZEZ 360 H. GDZIE TEMPERATURA OLEJU SZTUCZNIE UTRZYMYWANA JEST NA BARDZO WYSOKIM POZIOMIE 130°C. W MISCE OLEJOWEJ OLEJ WYKAZAŁ O 95% MNIJSZY WZROST LEPKOŚCI NIŻ DOPUSZCZALNA GRANICA DLA TEJ NORMY

praca TotalEnergies z wieloma konstruktorami pojazdów ciężarowych zaowocowała ponad dwustu homologacjami producentów pojazdów ciężarowych dla całej gamy Rubia. Wiele z nich zostało poprzedzone nie tylko badaniami laboratoryjnymi i na hamowniach danego producenta, ale nawet 3-letnimi testami drogowymi.

Cała nowa gama Rubia Optima, wchodząc na rynek, ma już oficjalne homologacje, specyfikacje i wszelkie dopuszczenia. A przypomnijmy, że oficjalne homologacje producenta pojazdu to oznaka jakości i gwarancja 100% kompatybilności i żywotności silnika założonej przez producenta.

Przykładowe produkty z gamy Rubia Optima



Rubia Optima 3500 FE 5W-30

Olej syntetyczny, Low Saps do najnowszych silników Euro IV, 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: DTRF 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. Podczas testu na utlenianie w zaostrzonych dwukrotnie wymaganiach normy API: CK-4 w teście na silniku Mack prowadzonym przez 360 h, gdzie temperatura oleju sztucznie utrzymywana jest na bardzo wysokim poziomie 130°C w misce olejowej, olej wykazał o 95% mniejszy wzrost lepkości niż dopuszczalna granica dla tej normy. Co oznacza, że w normalnych warunkach eksploatacyjnych olej jest prawie całkowicie odporny na utlenianie.



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. Z tego względu jest to doskonały olej do ciężarówek z oprymalną relacją jakości do ceny.