

Elf przypomina o olejach do zadań specjalnych

data aktualizacji: 2022.04.28



Producenci silników stawiają wiele specyficznych wymagań wobec stosowanego oleju. Elf wskazuje na trzy najpopularniejsze, których lekceważenie drastycznie skraca żywotność silnika lub grozi poważną awarią osprzętu.

Oleje do silników wyposażonych w pompowtryskiwacze

Pierwsza grupa, na którą wskazuje Elf, to silniki wysokoprężne wyposażone w pompowtryskiwacze. Takie jednostki są bardzo popularne w silnikach samochodów ciężarowych. W silnikach aut osobowych spotykamy je głównie w starszych modelach z Grupy Volkswagena (Audi, Seat, Skoda i Volkswagen) - słynny silnik 1.9 TDI z pompowtryskiwaczami. Konstruktor silnika (grupa VW), znając specyfikę pracy tego silnika wypuścił nową specyfikację dla olejów właśnie z przeznaczeniem do tych jednostek: VW 505.01. Oleje z tą normą musiały charakteryzować się podwyższonymi właściwościami przeciwzuzyciowymi (bo wtryskiwacz sterowany był krzywką), jak również większą dyspersją na obecność sadzy w oleju. Silniki te charakteryzowały się dobrymi osiąganiami, ale miały tendencję do produkowania większych ilości sadzy podczas dużego obciążenia. Właśnie z tego powodu należało zadbać o większą jej dyspersję. Zadbano również o te właściwości w nowszej wersji tej homologacji - VW 507.00.

Oleje do silników Diesla wyposażonych w filtr cząstek stałych

W 2006 roku zaczęła obowiązywać Norma EURO 4. Wiele silników Diesla spełniało ją bez filtra cząstek stałych, ale w niektórych - producenci zaczęli je już stosować. I właśnie wtedy zaczęła się rewolucja z olejami Low SAPS.

Tradycyjne składniki powszechnie stosowane w pakiecie dodatków uszlachetniających olej powodują niszczenie filtra poprzez nieodwracalne zapychanie jego porowatej struktury niemożliwymi do usunięcia popiołami siarczanowymi. Silniki Diesla z filtrami cząstek (DPF, FAP) wymagają zatem

stosowania specjalnych olejów nowszej generacji. Są to oleje Low SAPS, zwane też po polsku niskopopiołowymi. Nazwa pochodzi od słów Low Sulphated Ash, Phosphorus, Sulphur (niska zawartość popiołów siarczanowych, fosforu i siarki). Zmiana kompozycji dodatków uszlachetniających była na tyle istotna, że w systemie określania klasy jakości ACEA dla tej generacji olejów zarezerwowano osobną klasę „C”. Wyróżniamy w niej cztery grupy: C1 - o najniższym poziomie popiołu i obniżonym współczynniku tarcia - najwyższej energooszczędności, C2 - o niskim poziomie popiołu i obniżonym poziomie tarcia - wysokiej energooszczędności, C3 - oleje o obniżonym poziomie popiołu bez wymogów dla oszczędności paliwa tarcia, C4 - oleje o niskim poziomie popiołu, niskiej energooszczędności, ale za to z podwyższoną zawartością fosforu. I jest to specyfikacja tylko dla silników Diesla. C5 - najnowsza specyfikacja wydana w 2016 r. dla olejów o najwyższej energooszczędności o lepkości 0W-20 przeznaczonych do najnowszych silników benzynowych i wysokoprężnych. To, jakiej klasy olej należy stosować określa zawsze producent pojazdu.

Oleje do silników z wydłużonym okresem międzyprzebiegowym

Wydłużone okresy między przeglądami promowane przez ekologów i - chcąc nie chcąc - wdrażane przez producentów, również wymagają specjalnych olejów. Muszą one zachowywać swoje parametry znacznie dłużej niż ich tańsze odpowiedniki, podlegające wymianie co 10-15 tys. km. Inżynierowie projektujący silniki oraz chemicy przemysłu olejowego zrobili, co mogli, aby w sprzyjających okolicznościach olej był w stanie spełniać swoją rolę nawet przez ponad 30-40 tys. km. Co ciekawe, górna granica nie zawsze musi być podana, ponieważ wielu producentów silników stosuje specjalne czujniki i algorytmy komputerowe określające aktualną kondycję oleju (zliczają m.in. liczbę zimnych rozruchów, średnie obroty, obciążenie silnika, itp.). W tego typu zaawansowanych konstrukcjach niezwykle ważne jest stosowanie oleju spełniającego normy i aprobaty konkretnych producentów. I tak np. dla VW będą to normy 504.00 i 507.00, a dla Mercedesa np. MB 229.5 czy MB 229.51/52. Ogólną zasadą jest szukanie oleju spełniającego wymagania konkretnego producenta, gdyż olej do wydłużonych przebiegów dla BMW nie musi spełniać np. analogicznych wymagań Mercedesa.

- W gamie ELF można znaleźć oleje spełniające po jednym z opisanych warunków. Ale są też takie, które spełniają wszystkie trzy jednocześnie. Przykładem jest nowoczesny olej ELF EVOLUTION FULL-TECH LLX 5W-30. Idealnie nadaje się do pompowtryskiwaczy, ponieważ spełnia najwyższą normę w tej grupie - 507.00. Jest olejem niskopopiołowym Low SAPS, z powodzeniem nadaje się do silników spełniających normy EURO IV, V i VI. Bez problemu radzi sobie także w trybie wydłużonych okresów pomiędzy wymianami sięgających 30 000 km. - mówi Andrzej Husiatyński, Elf.