

Oleje silnikowe do ciężarówek jesteśmy świadkami kolejnych zmian

Polska flota pojazdów ciężarowych jest jedną z największych w Europie, a średni wiek pojazdu wynosi ponad 13 lat - wynika z raportu Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Pojazdów ACEA za rok 2019. Oznacza to, że statystyczna ciężarówka to pojazd z przebiegiem około 1,3 mln km o średnim lub wyższym stopniu zużycia, który wielokrotnie odwiedzał warsztaty. Historia serwisowa niektórych pojazdów mogłaby posłużyć do napisania encyklopedii dla mechaników. Podobnie jest z historią konstrukcji silnikowych i środków smarnych do pojazdów ciężarowych, które za sprawą rygorystycznych norm emisji spalin musiały przejść szereg zmian, które przybliżamy wspólnie z ExxonMobil, producentem olejów syntetycznych Mobil Delvac 1.

Ewolucja olejów do silników Diesla

Pierwsza ciężarówka z silnikiem Diesla została zaprezentowana w 1923 roku. Ówczesny silnik charakteryzował się mocą 33kW (45KM) przy 1000 obr./min. i wyróżniał się niskim spalaniem. W porównaniu do identycznej ciężarówki z silnikiem benzynowym, oszczędność paliwa wyniosła wówczas 86%. Na fali popularności pojazdów z jednostkami wysokoprężnymi pojawiły się pierwsze oleje dedykowane do silników Diesla. Aby sprostać wymogom wysokiego ciśnienia oraz temperatur, naukowcy Vacuum Oil, firmy z której wywodzi się ExxonMobil, opracowali specjalną formułę oleju. W 1925 roku zarejestrowali swój produkt jako Diesel Engine Lubricant by Vacuum Oil, w skrócie DELVAC. Taki był początek marki Mobil Delvac, która za kilka lat będzie obchodzić swój 100. jubileusz.

Przez kolejne dekady zmieniały się konstrukcje silników i oczekiwania wobec środków smarnych. Zmodyfikowano tłoki i komorę spalania oraz wprowadzono turbosprężarkę. Dzięki temu udało się poprawić efektywność spalania i ograniczyć emisję cząstek stałych. Jednak wprowadzanie kolejnych norm EURO spowodowało konieczność zastosowania

dodatkowych systemów ograniczających emisję zanieczyszczeń. To dobrze znany mechanikom system recyrkulacji EGR czy filtr DPF, który do poprawnej pracy wymaga stosowania olejów o formułach niskopopiołowej. W ofercie Mobil Delvac takie oleje są oznaczone skrótem LE - Low Emission i ESP - Emission System Protection, co oznacza możliwość ich stosowania w pojazdach wyposażonych w filtr cząstek stałych.

„Określenie oleje niskopopiołowe nie odnosi się do zawartości popiołu w składzie oleju. W olejach silnikowych Mobil Delvac LE i ESP usunęliśmy te składniki, które w wyniku spalania tworzą popiół, trudny do usunięcia i zatykający kanaliki filtra DPF” - podkreśla Jerzy Domaszczyński z firmy ExxonMobil.



Zakup dobrej jakości oleju to inwestycja

Zmiany jakie przyniosły nowe standardy środowiskowe dotknęły zarówno oleje syntetyczne i mineralne. W ostatnich latach bardzo dużo uwagi poświęcono dalszemu ograniczeniu spalania, co z jednej strony daje przewoźnikom duże oszczędności, a z drugiej jest sposobem na redukcję emisji zanieczyszczeń. Jednym ze sposobów osiągnięcia tego celu było obniżenie tarcia wewnętrznego pomiędzy cząstkami oleju pracującego w silniku oraz tarcia zewnętrznego między tym olejem, a ruchomymi elementami silnika.

„Obecnie pracowników warsztatów nie dziwi fakt, że oferta olejów silnikowych do ciężarówek obejmuje lepkości 10W30 i 5W30. Kiedyś, szczególnie ta druga klasa lepkości, byłaby nie do pomyślenia w kontekście skutecznego smarowania silników w pojazdach, które rocznie pokonują dystans 50 tys. i więcej kilometrów na trasach międzynarodowych” - dodaje specjalista ExxonMobil. Oleje o takiej lepkości, jak Mobil Delvac 1 LE 5W30, są energooszczędne, a wyższy koszt ich zakupu należy traktować jako inwestycję, która zwraca się w niższych rachunkach za paliwo.

Syntetyczny i mineralny do nowych i starszych silników

Mobil Delvac 1 LE 5W-30 to w pełni syntetyczny, wysokowydajny olej do wysokoobciążonych silników Diesla, który łączy w sobie zaawansowaną technologię ochrony silnika w nowoczesnych pojazdach niskiemisyjnych z większymi możliwościami w zakresie

oszczędności paliwa oraz innymi korzyściami związanymi ze stabilnym funkcjonowaniem silnika, takim jak trwałość, ochrona systemu emisji i wydłużone okresy między wymianami oleju. Olej ten spełnia lub przewyższa wymagania ACEA E9/E7/E6; API CJ-4/CI-4 PLUS/CI-4/SN, a przykładowe aprobaty producentów obejmują MB-Approval 235.28/228.51/228.31; MAN M3677/M3477/M3271-1; Volvo VDS-4/VDS-3; Renault Truck RLD-3/RLD-2; Scania Low Ash.

Mobil Delvac MX ESP 10W30 to z kolei najwyższej jakości olej do silników Diesla, który przyczynia się do przedłużenia żywotności silnika nawet w wymagających warunkach w jeździe drogowej i terenowej, zapewniając wyjątkowe osiągi w nowoczesnych, wysokowydajnych silnikach o niskiej emisji spalin, w tym w silnikach wyposażonych w systemy recyrkulacji spalin (EGR) i systemy obróbki spalin z filtrami cząstek stałych (DPF) i katalizatorami utleniającymi do silników Diesla (DOC). Co ważne, Mobil Delvac MX ESP 10W-30 jest kompatybilny ze starszymi typami silników, zapewnia ich doskonałe osiągi. Spełnia lub przewyższa wymagania API CK-4, CJ-4, CI-4 PLUS i CH-4 oraz wymagania kluczowych producentów sprzętu (OEM). Olej posiada dopuszczenia między innymi MAN M 3575, MB-Approval 228.31, Renault Trucks RLD-3, Volvo VDS-4.5. Mobil Delvac MX ESP jest dostępny również w lepkości 15W40.

Więcej informacji o olejach silnikowych Mobil Delvac znajdziesz w sieci sprzedaży MARTEX oraz na stronie internetowej www.mobil.pl.

