



Transport ciężarowy i smarowanie – jak odnaleźć się w czasach zmian?

Wybuch pandemii spowodował, że przewoźnicy drogowi musieli w ciągu ostatnich miesięcy stawić czoła wielu nowym wyzwaniom. Jednak branżę czeka kolejna fala zmian, bo na horyzoncie jest wprowadzenie normy Euro VII, która powoduje konieczność rozwoju nowych formułacji smarnych do pojazdów ciężarowych. Główne założenia pozostają bez zmian – zachować wysoki poziom ochrony silnika oraz opracować produkty o niskiej i bardzo niskiej klasie lepkości, które pomogą ograniczyć spalanie. Formułacje olejów niskopopiołowych, takich jak Mobil Delvac, już dzisiaj pomagają przewoźnikom ograniczać zużycie paliwa i spełniać najnowsze regulacje prawne.

Producent olejów Mobil Delvac jest oficjalnym dostawcą paliw, środków smarnych i technologii dla zespołu Aston Martin Red Bull Racing, który podobnie jak ExxonMobil wprowadził szereg zmian w związku z pandemią. „Znacząco zmieniliśmy sposób działania. Wprowadziliśmy wiele procedur umożliwiających zachowanie dystansu społecznego, a na torze wyścigowym oraz w podróży używamy środków ochrony osobistej. Wszyscy kierowcy i członkowie zespołu przechodzą również regularne testy pod kątem Covid-19” – mówi Gerrard O'Reilly, szef logistyki w zespole Aston Martin Red Bull Racing.

Olejowe oszczędności wsparciem zmian

Jednym spośród zapowiedzianych wyzwań dla branży transportowej jest wprowadzenie jeszcze bardziej restrykcyjnej normy emisji spalin Euro VII. „Norma Euro VII prawdopodobnie zacznie obowiązywać w latach 2024/2025. Nowe unijne regulacje zakładają, że przewoźnicy i inni właściciele pojazdów zmniejszą zużycie paliwa o 15% w porównaniu z danymi z 2019 roku, a następnie o kolejne 15% do 2030 roku” – wyjaśnia Gerwin Schucher, Product Technical Advisor z ExxonMobil.

„Będziemy potrzebować nowych konstrukcji i nowego sposobu myślenia, aby te założenia zostały osiągnięte. Istotną rolę w tym procesie odegrają również oleje silnikowe. Oczekuje się, że nowe formułacje smarne zwiększą oszczędność paliwa o kolejny 1%, co przybliży branżę do spełnienia nowych przepisów w zakresie redukcji emisji zanieczyszczeń przez pojazdy ciężarowe. Badania nad nowymi formułacjami Mobil Delvac o niskiej i bardzo niskiej klasie lepkości już trwają. Nasze nowe produkty pomogą jeszcze bardziej ograniczyć zużycie paliwa bez uszczerbku dla ochrony silnika i żywotności oleju” – dodaje ekspert techniczny ExxonMobil.

Dotychczasowe efekty prac w zakresie energooszczędności w transporcie i ograniczania zużycia paliwa dzięki olejom silnikowym przyniosły dobre rezultaty. Na przykład, syntetyczny olej silnikowy Mobil Delvac 1 LE 5W-30 pod względem zużycia paliwa wyraźnie zdystansował produkty mineralne. Testy przeprowadzono w niezależnym ośrodku badawczym Millbrook w Wielkiej Brytanii, zajmującym się projektowaniem, inżynierią, badaniami i rozwojem pojazdów i jednostek napędowych.

Testy na torze Millbrook wykazały 2,9 proc. spadek zużycia paliwa po zmianie olejów mineralnych na produkty syntetyczne w układzie napędowym. W testach zużycia paliwa w trybie jazdy autostradowej brały udział dwa pojazdy ciężarowe Iveco Eurocargo 75E16 EEV Euro V, obciążone do 50% dopuszczalnej masy. Silnik pojazdu był smarowany olejem Mobil Delvac 1 LE 5W-30, a do smarowania tylnego mostu i skrzyni biegów wykorzystano Mobilube 1 SHC 75W-90. Spadek zużycia paliwa zaobserwowano, porównując syntetyczne środki smarne z olejem mineralnym 15W-40 w silniku, mineralnym 85W-140 w tylnym moście oraz mineralnym 80W-90 w skrzyni biegów. Ewentualne korekty dotyczyły sytuacji, w których zmiany w środowisku testowym miały statystycznie istotny wpływ na oszczędność paliwa.

Potwierdzenie oszczędności znajdziemy również w przykładach z rynku. Francuski przewoźnik Les Transports Joulié po zmianie oleju SAE 10W40 na w pełni syntetyczny Mobil Delvac 1 LE 5W30 uzyskał 3,2% mniejsze zużycie paliwa. Oszczędność została wyliczona na podstawie ponad 12 miesięcy testów przy użyciu dwóch ciężarówek.

Co czeka przewoźników?

W przyszłości nowe elektryczne pojazdy użytkowe zwiększą złożoność flot i będą wymagały nowych umiejętności, nowych środków smarnych i zaawansowanej konserwacji prewencyjnej. Jednak inteligentne ciężarówki już istnieją, łącząc jazdę wspomaganą, zdalne monitorowanie pojazdu i wykorzystanie coraz bardziej zaawansowanych czujników w celu poprawy bezpieczeństwa na drodze i zmniejszenia zużycia paliwa.

„Nasze ciężarówki są najbardziej przyjazne dla środowiska jak jest to obecnie możliwe, ale zawsze istnieją możliwości wprowadzania kolejnych zmian” – podkreśla O'Reilly. „Można używać auta ciężarowe zasilane biopaliwem, ale europejska sieć wsparcia dla tego typu pojazdów jeszcze nie funkcjonuje. Gdy tylko ciężarówki hybrydowe staną się dostępne, to oczywiście przyjrzymy się takim możliwościom. Zmieniliby to sposób, w jaki pracujemy, szczególnie że jesteśmy zaangażowani w sprawdzanie wszystkich metod, dzięki którym nasz transport i logistyka stałyby się bardziej zrównoważone” – dodaje.

Oczywistym jest jednak, że branża przewozów drogowych przechodzi obecnie zmiany jak nigdy dotąd. Połączenie nowych technologii i nowych przepisów dotyczących emisji, wraz z obecną pandemią, zmienia sposób działania flot, co z kolei wpłynie na logistykę i planowanie związane z codzienną eksploatacją pojazdów.

Dobra wiadomość jest taka, że kluczowi gracze branży motoryzacyjnej już teraz ciężko pracują nad osiągnięciem jak najlepszych wyników. Będzie to wyzwanie, zwłaszcza w obliczu pojawienia się nowych technologii na rynku. Producenci OEM, dostawcy części,



projektanci infrastruktury, dostawcy rozwiązań cyfrowych i energii są coraz bardziej zgodni w swoich wysiłkach. Wspólnie tworzą narzędzia niezbędne do zapewnienia bezpiecznego i jeszcze bardziej wydajnego transportu drogowego w przyszłości.

Wśród syntetycznych olejów silnikowych Mobil Delvac 1 dostępnych w sieci sprzedaży Martex na szczególną uwagę zasługują:

Mobil Delvac 1 LE 5W30, w pełni syntetyczny olej do wysokoobciążonych silników Diesla, który łączy zaawansowaną technologię ochrony silnika w pojazdach niskoemisyjnych z większymi możliwościami w zakresie oszczędności paliwa oraz innymi korzyściami związanymi ze stabilnym funkcjonowaniem silnika, takim jak trwałość, ochrona systemów emisji i wydłużone okresy między wymianami oleju.

Spełnia lub przewyższa wymagania: ACEA E9/E7/E6; API CJ-4/CI-4 PLUS/CI-4/SN.

Aprobaty (wybrane): MB-Approval 228.51/228.31; MAN M 3677/M 3477/M 3271-1; Volvo VDS-4/VDS-3; Renault Truck RLD-3/RLD-2; Scania LDF-4.

Mobil Delvac 1 ESP 5W40 jest zaawansowanym technologicznie olejem syntetycznym, który pomaga wydłużyć czas pracy silnika jednocześnie zapewniając możliwość wydłużonych przebiegów. Pomaga ograniczyć zużycie paliwa w nowoczesnych silnikach pracujących w trudnych warunkach. Został opracowany, aby zapewnić wyjątkową wydajność w nowoczesnych i starszych, wysokoobciążonych silnikach, również tych wyposażonych w systemy ograniczające emisję spalin.

Spełnia lub przewyższa wymagania: API CK-4/CJ-4/CI-4/CI-4 PLUS/CH-4/SM/SN; ACEA E7/E4.

Aprobaty (wybrane): MB-Approval 228.31; MAN M 3575; Volvo VDS-4.5; RENAULT TRUCKS RLD-3.

Więcej informacji o olejach silnikowych i smarach Mobil Delvac do pojazdów ciężarowych uzyskasz w sieci sprzedaży MARTEX.

Tekst powstał we współpracy z Janne Haarala, Manager Europe CVL Sector, ExxonMobil.

