

INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 17 października 2019 r.

**Co kierowca powinien wiedzieć o oleju silnikowym?**

**Systematyczna kontrola i uzupełnianie stanu oleju silnikowego, regularna wymiana oraz jego odpowiedni dobór to trzy rzeczy, które każdy kierowca powinien wiedzieć o jednym z najważniejszych płynów eksploatacyjnych. To one mają ogromny wpływ na żywotność i kondycję naszego pojazdu i sprawiają, że możemy utrzymać silnik w odpowiednim stanie na długie lata.**

Obecnie silniki poddawane są ekstremalnym temperaturom i wysokim ciśnieniom. Jeszcze mniejsze pojemności i większa wydajność uzyskiwana dzięki turbosprężarkom oznaczają jednak, że warunki pracy jednostek napędowych są znacznie bardziej wymagające. Ekstremalne warunki pracy sprawiają, że kompaktowe silniki są podatne na usterki, a także poważne awarie. Dlatego producenci samochodów ściśle określają nie tylko sposób użytkowania jednostek napędowych, ale także parametry, jakim musi podlegać olej silnikowy oraz interwały jego wymiany. Jeśli więc kierowca chce zadbać o dobrą kondycję pojazdu, powinien pamiętać nie tylko o tym, by nie jeździć na wysokich obrotach na zimnym silniku czy nie utrzymywać wysokich obrotów przez długi czas, ale także o trzech podstawowych sprawach związanych z olejem.

**Regularna kontrola i uzupełnianie**

Wielu kierowców zapomina o konieczności regularnej kontroli poziomu oleju. Tymczasem warto sprawdzać jego stan przy każdym tankowaniu paliwa i przed każdą dalszą podróżą. Współczesne silniki, z racji bardzo precyzyjnego spasowania elementów i konieczności generowania dużej mocy z małej pojemności, są wrażliwe na ewentualny spadek jakości oleju i jego niedobór. Olej silnikowy odpowiada bowiem za smarowanie podzespołów jednostki napędowej, a co za tym idzie zapewnia ich płynną pracę, ochronę przed zużyciem, chłodzenie i wyższe osiągi. Długotrwała jazda na zużytym oleju lub dobór nieodpowiedniego środka smarnego mogą przyczynić się do wielu drogich awarii.

Podczas codziennej eksploatacji samochodu zachodzi też czasem potrzeba dolania oleju do silnika. To normalne, jeśli ubytki są śladowe i może to wynikać np. ze stylu jazdy – kierowcy preferujący bardzo dynamiczną jazdę muszą liczyć się z nieco większym zużyciem, sięgającym nawet 1l na 1000 km[[1]](#footnote-1). Podobnie dzieje się, gdy auto jest używane jedynie na bardzo krótkich trasach i olej regularnie nie jest w stanie osiągać optymalnej temperatury.

Jeżeli zachodzi konieczność uzupełnienia oleju, można wybrać produkt innego producenta, ale taki, który ma identyczne parametry jak ten, na którym jeździliśmy do tej pory.Kluczem do bezpiecznej dolewki jest klasa jakości ACEA. Możemy mieszać oleje jeśli należą do tej samej klasy jakości. Ponadto możemy zmieniać olej syntetyczny na mineralny i odwrotnie pod warunkiem, że lepkość określona np. jako 5W-30 lub 0W-20 w obu będzie taka sama lub producent pojazdu wyraźnie tego nie zabroni.

Warto wiedzieć, że nowoczesne silniki są wyjątkowo wrażliwe na jakość środka smarnego, dlatego przy wyborze oleju zawsze powinniśmy kierować się tym, co zaleca producent samochodu w instrukcji obsługi.

**Trzeba również pamiętać, że nie można nalewać do silnika zbyt dużo oleju tzn. powyżej maksimum na bagnecie olejowym, bo może to doprowadzić do zniszczenia katalizatora i innych uszkodzeń.**

**Wymiana oleju – czy już czas?**

W trakcie eksploatacji olej silnikowy ulega zanieczyszczeniu opiłkami metali i cząsteczkami produktów spalania, co w konsekwencji prowadzi do procesu jego starzenia, utleniania i innych niekorzystnych zjawisk. W wyniku zachodzących procesów degradacji zmieniają się jego właściwości. Olej silnikowy traci swoje właściwości, w związku z tym producenci samochodów i środków smarnych zalecają jego wymianę po przekroczeniu przez pojazd określonego przebiegu eksploatacyjnego. Kiedy więc powinniśmy to zrobić?

Zazwyczaj zaleca się, aby wymieniać olej w zależności od modelu co 15-30 tys. km. Należy jednak pamiętać, że jest to wartość uśredniona. Istotny wpływ na decyzję o wymianie ma stan silnika czy styl jazdy. Częstszej wymiany powinni dokonywać kierowcy Diesli – w takich jednostkach napędowych może dochodzić do wymieszania oleju silnikowego z napędowym, co skraca żywotność tego pierwszego, szczególnie przy częstym hamowaniu i ruszaniu, z którymi mamy do czynienia np. w ruchu miejskim.

**Wybrać odpowiedni olej czyli jaki?**

Żeby dobrać odpowiedni olej nie wystarczy zwrócić uwagę na jego rodzaj – syntetyczny, półsyntetyczny czy mineralny. Należy sprawdzić również klasę jakości i lepkości. Pierwszy krok należy wykonać spoglądając do instrukcji obsługi pojazdu, w której znajdują się zalecenia producenta co do stosowanego środka smarnego. Tam określone są wymagane parametry lepkości i jakości w postaci: lepkość – np. SAE 5W-30, SAE 10W-40, jakość – np. ACEA A3/B4, API SL/CF, VW 507.00. Zawsze należy dobierać taki olej, który będzie miał lepkość zgodną z określoną w instrukcji oraz będzie posiadał normę jakościową w niej wymaganą. Wtedy możemy być pewni, że prawidłowo dobraliśmy środek smarny do naszego silnika. Informacje te można znaleźć na etykiecie oleju silnikowego.

A jakie są obecne preferencje rynkowe w doborze olejów? Na pierwsze zalanie stosowane są oleje syntetyczne o niskich klasach lepkości 0W-30 i 0W-20, a w przyszłości pojawią się 0W-16 czy nawet 0W-10. Obecnie już niemal 70% silników samochodów produkowanych w Unii Europejskiej jest fabrycznie napełnionych olejami o lepkości 0W-X[[2]](#footnote-2).Również w Polscena przestrzeni ostatnich dziesięciu lat udział olejów syntetycznych w rynku wzrósł z 5,5% w 2007 do 16,29 % w 2017 roku[[3]](#footnote-3). Co za tym idzie, rośnie popyt na syntetyczne oleje stworzone przy zastosowaniu innowacyjnych technologii i rozwiązań, które spełniają coraz wyższe wymagania stawiane przez producentów aut.

Dobrym przykładem syntetycznego oleju o niskiej lepkości jest Shell Helix Ultra ECT C2/C3 0W-30. Dzięki wysokiemu wskaźnikowi lepkości produkt zapewnia optymalne smarowanie w wysokich temperaturach pracy i pompowalność w niskich temperaturach. Oleje Shell Helix Ultra powstają z wykorzystaniem rewolucyjnej Technologii Shell PurePlus, w której syntetyczna baza olejowa jest uzyskiwana z gazu ziemnego, a nie z ropy naftowej. Środki smarne oparte na olejach bazowych wytwarzanych w tej technologii są pozbawione praktycznie wszystkich zanieczyszczeń, które znajdują się w ropie naftowej, co pozwala utrzymać najwyższe parametry eksploatacyjne silnika. Dzięki temu produkty Shell Helix Ultra pomagają zachować optymalną czystość jednostki napędowej, zbliżoną do fabrycznej[[4]](#footnote-4) a także ograniczyć emisję dwutlenku węgla i tym samym ograniczyć ślad węglowy. Przy średnim rocznym dystansie 14 500 km Shell Helix Ultra 0W-X może zmniejszyć zużycie paliwa nawet o 3%[[5]](#footnote-5).

Pomocne w doborze środka smarnego będą także narzędzia internetowe, takie jak Shell LubeMatch. Dzięki takim rozwiązaniom możemy precyzyjne dopasować olej do marki, modelu, rocznika i wersji posiadanego pojazdu.

Nie trzeba więc znać skomplikowanych technologii tworzenia oleju czy być specjalistą od motoryzacji, by cieszyć się długotrwałą żywotnością silnika. Wystarczy wziąć odpowiedzialność za jego utrzymanie w należytym stanie i realizować 3 wspomniane zasady związane z olejem, by być spokojnym o stan jednostki napędowej na lata.

**Grupa Shell**

**Kontakt dla mediów:**

Rafał Piętka, [r.pietka@contrust.pl](mailto:r.pietka@contrust.pl), tel. 530-424-444

Katarzyna Starke-Zarańska, [K.Starke-Zaranska@shell.com](mailto:K.Starke-Zaranska@shell.com), tel.517-372-509

Shell jest wiodącym globalnym dostawcą środków smarnych dla samochodów osobowych, ciężarowych, motocykli i maszyn przemysłowych. Najnowocześniejsze rozwiązania technologiczne powstają w trzech głównych centrach badawczo-rozwojowych w Hamburgu, Szanghaju i Houston. Shell produkuje oleje w 40 blendowniach, a smary   
w 10 zakładach produkcyjnych na świecie. Oleje produkowane na bazie oleju powstałego z gazu naturalnego, powstają w największej instalacji petrochemicznej zlokalizowanej w Katarze. Niezmiennie od 12 lat Shell zajmuje pierwsze miejsce wśród dostawców środków smarnych na świecie (źródło: Kline&Company)

1. Źródło: <https://autokult.pl/25307,przyczyny-ubywania-oleju-silnikowego> oraz <https://moto.wp.pl/te-silniki-biora-olej-nawet-litr-na-1000-km-6062068950750337g> [↑](#footnote-ref-1)
2. Źródło: na podstawie wewnętrznych danych Shell [↑](#footnote-ref-2)
3. Raport roczny „Przemysł i handel naftowy 2017”, Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego. [↑](#footnote-ref-3)
4. Na podstawie testu tworzenia się szlamu Sequence VG przeprowadzonego na oleju SAE 0W-40. [↑](#footnote-ref-4)
5. Na podstawie wyników badania oszczędności paliwa wg klasyfikacji ACEA na silniku M111 w porównaniu z olejem stosowanym w branży. [↑](#footnote-ref-5)