**Jak mity to greckie, a porady eksperckie - obalamy stereotypowe opinie o olejach**

**Wśród kierowców krąży wiele utartych opinii, porad i zaleceń na temat oleju silnikowego. Niestety nie wszystkie są zgodne z prawdą, a cześć z nich dawno straciła na aktualności. Gdy mamy zamiar dokonać wymiany oleju, warto zweryfikować prawdziwość tych informacji, gdyż zła decyzja może skutkować kosztowną naprawą silnika. Oto kilka stereotypowych, obiegowych opinii na temat olejów silnikowych, z którymi rozprawił się Robert Gałkowski, ekspert olejowy Shell Helix.**

**Jeśli mało jeżdżę mogę rzadziej wymieniać olej – MIT**

Jedną z kwestii wzbudzających dyskusje jest stwierdzenie dotyczące częstotliwości wymiany oleju. Niektórzy kierowcy są przekonani, że skoro sporadycznie korzystają z samochodu lub pokonują krótkie dystanse, mogą wydłużać zalecane przez producenta okresy pomiędzy wymianami. Niepodważalny fakt jest taki, że należy regularnie wymieniać olej silnikowy, zgodnie z zaleceniami producenta pojazdu, który dokładnie sprawdził jak zachowuje się jednostka napędowa po przekroczeniu określonego limitu czasu czy przejechanych kilometrów. Trzeba pamiętać, że olej odpowiada za smarowanie podzespołów silnika, a co za tym idzie zapewnia ich płynną pracę, ochronę przed zużyciem i wyższe osiągi. Jeśli olej straci swoje właściwości, przestaje należycie chronić i oczyszczać silnik – a tak dzieje się po przekroczeniu ustalonych limitów kwalifikujących olej do wymiany.

**Syntetycznego nie miesza się z mineralnym – MIT**

Wśród użytkowników samochodów pojawiają się czasem opinie, że syntetyczny olej silnikowy nie może być mieszany z mineralnym lub półsyntetycznym olejem silnikowym. Takie podejście to jednak mit. Oleje silnikowe są mieszalne, więc na dolewkę można użyć dowolnego innego oleju, najlepiej o tej samej lepkości.

− *Wszystkie oleje silnikowe Shell Helix Ultra są testowane pod kątem mieszalności fizycznej z innymi olejami syntetycznymi oraz mineralnymi. Kluczem do bezpiecznej zmiany oleju 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 w obu olejach będzie taka sama lub producent pojazdu wyraźnie tego nie zabroni* – powiedział **Robert Gałkowski, ekspert techniczny Shell Polska**.

Warto również stosować oleje dobrej jakości. Rozwiązania stosowane w silnikach nowoczesnych samochodów oraz coraz bardziej restrykcyjne normy środowiskowe znacząco zwiększyły potrzebę stosowania wysokiej jakości olejów silnikowych. Zawsze należy jednak stosować się do instrukcji obsługi pojazdu, aby ustalić właściwą klasę lepkości SAE dla danego silnika, określoną przez producenta pojazdu.

Narzędziem ułatwiającym dobór właściwego oleju silnikowego do każdego rodzaju pojazdu jest również internetowa wyszukiwarka Shell LubeMatch, dostępna na [www.shell.pl/lubematch](http://www.shell.pl/lubematch).

**Czarny olej jest brudny i trzeba go wymienić – MIT**

Nieprawdziwe jest również popularne wśród kierowców przekonanie, że czarny olej to brudny olej, który trzeba wymienić. W rzeczywistości oleje zmieniają swój kolor już po pokonaniu kilkudziesięciu kilometrów od wymiany. Wynika to z pozostałości po starym oleju oraz jest spowodowane zanieczyszczeniami powstającymi w procesie spalania. Kolor oleju nie jest więc wystarczającym wyznacznikiem tego czy należy go wymienić. Ciemnienie oleju wynika z warunków pracy w wysokiej temperaturze i obciążeniach, jest to standardowe zachowanie oleju. Olej powinien być wymieniany zgodnie z zaleceniami producenta, bez względu na kolor. Lepiej gdy zapiszemy, kiedy wymieniliśmy olej na zawieszce serwisowej i będziemy pilnować kolejnej wymiany.

**Olej syntetyczny w autach z większym przebiegiem może spowodować rozszczelnienie silnika – MIT**

Wśród użytkowników starszych samochodów panuje przekonanie, że w silnikach o dużym przebiegu olej syntetyczny może spowodować zwiększenie konsumpcji środka smarnego. Jeśli tylko wybierzemy olej syntetyczny o odpowiednio dobranej klasie lepkości, nie wpłynie to na rozszczelnienie silnika. Obecnie produkowane oleje (zarówno mineralne, jak i syntetyczne) mają podobne klasy jakościowe, a więc posiadają podobne własności myjące. Co więcej stosowanie oleju syntetycznego nie tylko nie spowoduje rozszczelnienia sinika, ale może też wpłynąć na ograniczenie zanieczyszczenia kanałów olejowych osadami, które powstają przy stosowaniu olejów mineralnych.

**Sprzedawane oddzielnie dodatki poprawiają właściwości oleju** **– MIT**

Kierowcy uważają, że sprzedawane osobno dodatki do oleju poprawiają jego właściwości. Są to jednak informacje niepełne.

Współczesne oleje silnikowe należące do wysokich i najwyższych klas jakościowych zawierają w swoim składzie odpowiednio dobrane dodatki, a do ich produkcji wykorzystywane są zaawansowane procesy chemiczne, dzięki którym ich struktura molekularna i właściwości mogą być precyzyjnie określane. Ich skład już w fabryce jest więc dopasowany do wymogów określonego silnika. Dodawanie więc czegokolwiek do oleju silnikowego powoduje tylko destabilizację skrupulatnie opracowanych formulacji. Nowe auta nie tylko nie wymagają stosowania żadnych dodatków do oleju, ale wręcz ich nie znoszą. W większości z takich aut znajduje się zapis, by nie wlewać tego typu specyfików pod groźbą utraty gwarancji.

Lepiej kupić olej, który już takie dodatki zawiera. Dobrym przykładem wysokiej jakości syntetycznego oleju silnikowego 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[[1]](http://pr-kwadrat.biuroprasowe.pl/word/?typ=epr&id=106911&hash=16bd36b1f8b3321f5123282dd232c19a#_ftn1).

**Niższa klasa lepkości to gorsza ochrona silnika – MIT**

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

Dzisiejsze jednostki napędowe wymagają używania produktów smarnych o określonej, coraz niższej klasie lepkości, stworzonych przy zastosowaniu innowacyjnych technologii i rozwiązań, które utrzymują silnik w czystości i dobrym stanie oraz zapewniają odpowiednie smarowanie. Obecnie niemal 70% silników samochodów produkowanych w Unii Europejskiej jest fabrycznie napełnionych olejami o lepkości 0W-X[[2]](http://pr-kwadrat.biuroprasowe.pl/word/?typ=epr&id=106911&hash=16bd36b1f8b3321f5123282dd232c19a#_ftn2). Wielu wiodących producentów aut na pierwsze zalanie wybiera w pełni syntetyczne oleje silnikowe Shell Helix Ultra 0W. Również w Polsce rośnie popularność olejów syntetycznych. Polski rynek olejów silnikowych dla motoryzacji jest zdominowany przez oleje do samochodów osobowych, które stanowią aż 58% jego wartości. Największą dynamikę wzrostu w ciągu ostatnich 10 lat odnotowały oleje syntetyczne o najniższych klasach lepkości z 5,49% do 16,29% w 2017[[3]](http://pr-kwadrat.biuroprasowe.pl/word/?typ=epr&id=106911&hash=16bd36b1f8b3321f5123282dd232c19a#_ftn3). Rosnące oczekiwania producentów aut, coraz większa świadomość kierowców oraz rozwój technologiczny to główne czynniki wyznaczające kierunki rozwoju środków smarnych.

**Jeśli opinie to od specjalistów**

Podsumowując, warto znać mity również te olejowe, ale na co dzień lepiej kierować się sprawdzoną i pewną wiedzą oraz korzystać z porad mechaników. Jak pokazuje badanie „Drogowa dżungla, czyli Polak za kierownicą”[[4]](http://pr-kwadrat.biuroprasowe.pl/word/?typ=epr&id=106911&hash=16bd36b1f8b3321f5123282dd232c19a#_ftn4), polscy kierowcy szukają wiedzy na temat olejów silnikowych i coraz częściej stawiają na oleje syntetyczne – ponad 2/3 respondentów wybiera oleje syntetyczne i półsyntetyczne – odpowiednio 35 i 31%. Co więcej, ponad połowa Polaków osobiście wybiera olej do swojego samochodu, ale po zasięgnięciu opinii u specjalisty – mechanika czy doradcy serwisowego. O radę pyta co trzeci Polak. A 83%, najchętniej w niezależnym lokalnym warsztacie, którego właścicielem jest osoba prywatna – tak odpowiedziała aż połowa ankietowanych. Co ciekawe niemal połowa (46%) badanych samodzielnie uzupełnia olej silnikowy jeśli zachodzi taka potrzeba.

[[1]](http://pr-kwadrat.biuroprasowe.pl/word/?typ=epr&id=106911&hash=16bd36b1f8b3321f5123282dd232c19a#_ftnref1) Na podstawie testu tworzenia się szlamu Sequence VG przeprowadzonego na oleju SAE 0W-40.

[[2]](http://pr-kwadrat.biuroprasowe.pl/word/?typ=epr&id=106911&hash=16bd36b1f8b3321f5123282dd232c19a#_ftnref2) Źródło: na podstawie wewnętrznych danych Shell

[[3]](http://pr-kwadrat.biuroprasowe.pl/word/?typ=epr&id=106911&hash=16bd36b1f8b3321f5123282dd232c19a#_ftnref3) Raport roczny „Przemysł i handel naftowy 2017”, Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego.

[[4]](http://pr-kwadrat.biuroprasowe.pl/word/?typ=epr&id=106911&hash=16bd36b1f8b3321f5123282dd232c19a#_ftnref4) Drogowa Dżungla, czyli Polak za kierownicą” – badanie Kantar TNS na zlecenie Shell, 2018