

Białystok, 18 października 2019

**INFORMACJA PRASOWA**  
Redakcje: wszystkie/ lokalne/branżowe  
*można publikować bez podawania źródła*

**LSPI – zabójca nowoczesnych silników samochodowych. Czy jest na to sposób?**

**Co to jest LSPI? Najprościej mówiąc to przedwczesny zapłon przy niskich prędkościach obrotowych silnika. Jest to szkodliwe działanie pojawiające się podczas procesu spalania. Chodzi o to, że mieszanka paliwowo-powietrzna zapala się zbyt wcześnie, co powoduje zbyt duże ciśnienie w cylindrach. Efekt? Stuki w silniku lub całkowita jego awaria**.

W Europie, zaraz po Ameryce Północnej oraz niektórych krajach azjatyckich, jest największa emisja CO2 do atmosfery. Z racji tego parlament europejski zobowiązał m.in. producentów samochodów do wprowadzenia usprawnień w tym zakresie. Innym problemem jest emisja szkodliwych tlenków azotu, które powstają w procesie spalania.

W wyniku globalnego zapotrzebowania na silniki o niższym zużyciu paliwa i niższej emisji spalin, stworzono silniki benzynowe w technologii „downsizingu”. Są one niskiej pojemności, ale turbodoładowane. Zapewniają wysoki moment obrotowy przy niskich obrotach silnika. Dzięki wyższej wydajności spełniają wymagania rynku oraz – w wielu przypadkach – wymagania prawne dotyczące emisji spalin.

*– LSPI występuje w silnikach wykonanych w technologii „downsizingu”, ale dokładna mechaniczna przyczyna tego zjawiska jest nadal niejasna. Jedna z teorii mówi, że kropla oleju wchodzi do komory spalania przez otwór między tłokiem a ścianą cylindra, gdzie miesza się z paliwem i powoduje niekontrolowany zapłon. Inna teoria zakłada, że to osady pozostałe w komorze są źródłem zapłonu – mówi Marek Klimowicz z firmy P.H.U. Andrzej Klimowicz – dystrybutora produktów Neste na terenie Polski.*

Odpowiedzią na te problemy może być odpowiednio dobrany olej silnikowy, który został stworzony, aby zminimalizować zjawisko LSPI. Oleje tego typu wyróżniają się zastosowaniem zaawansowanej bazy, tworzonej w technologii syntetycznej, co zapewnia mniejszą odparowalność i utlenianie (cetanowość). Należy unikać środków smarnych z dużą ilością dodatków wapniowych – bardziej pożądane są dodatki magnezowe. Niedopuszczalne są za to dodatki sodowe, których na szczęście jest już na rynku niewiele. Stosowanie środków smarnych o odpowiedniej klasie jakościowej i lepkościowej pozwoli zachować sprawność naszego silnika na dłużej oraz ograniczyć emisję spalin.

Jedną z propozycji dostępnych na rynku jest olej Neste Pro DG2 5W30. To wysokiej jakości, w pełni syntetyczny olej silnikowy, który spełnia wymagania specyfikacji SN Plus, przeznaczony szczególnie dla silników benzynowych z bezpośrednim wtryskiem paliwa. Chroni je przed przedwczesnym zapłonem przy niskiej prędkości obrotowej silnika – LSPI (niekontrolowanym spalaniem).

*– To olej silnikowy, który jest gwarancją wysokiej jakości produktu. Został stworzony przez fińską firmę i jest przeznaczony na tamtejsze trudne warunki pogodowe, przez co perfekcyjnie radzi sobie w mroźnym klimacie, zapewniając doskonały rozruch zimnego silnika. Ten syntetyczny olej świetnie czyści silnik z osadów oraz zapobiega gromadzeniu się nowych, które mogłyby zaszkodzić delikatnym układom i spowodować poważną awarię. Ma doskonałe właściwości smarne, dzięki czemu redukuje tarcie elementów, a co za tym idzie, minimalizuje ich zużywanie się – mówi Marek Klimowicz, przedstawiciel marki Neste.*

Jego stosowanie zwiększa ekonomię paliwową – zmniejszając zużycie paliwa oraz redukując powstałe spaliny. Neste Pro DG2 5W30 jest odpowiedni do silników benzynowych z bezpośrednim wtryskiem paliwa (GDI). Może być również stosowany w samochodach napędzanych benzyną, zaopatrzonych w katalizator z sondą lambda. Kompatybilny wstecznie dla samochodów wyprodukowanych przed 2018 r. i posiadających starszy wymóg dexos1.