

Informacja prasowa

Czy wszystkie płyny eksploatacyjne można ze sobą mieszać?

Warszawa, 14.01.2019 – Dbłość o prawidłowy poziom oraz terminową wymianę podstawowych płynów eksploatacyjnych to obowiązek każdego kierowcy. Zdarza się jednak, że w sytuacji losowej zmuszeni jesteśmy uzupełnić płyn produktem innego producenta lub o odmiennych właściwościach. Czasem pomocne mogą okazać się kolory, ale nie jest to zasada. Które ciecze można ze sobą mieszać, a które nie?

Płynem stosowanym w każdym samochodzie, niezależnie od rodzaju jego napędu, jest płyn hamulcowy. Najpopularniejszą klasyfikacją płynów hamulcowych dostępnych na rynku jest DOT (ang. Department of Transportation). Opisana jest ona w normie FMVSS Nr 116 i aktualnie obejmuje kilka typów płynów: DOT 3, 4, 5, 5. 1 oraz DOT4LV. Ważne jest to, że specyfikacje nie wymagają od producentów konkretnego składu chemicznego, a jedynie określają właściwości, jakie dany płyn ma posiadać. Najważniejsze z nich to minimalna temperatura wrzenia płynu „suchego” i „zawodnionego”. Odnoszą się one do nowych produktów (0% wody) i cieczy, które zawierają objętościowo 3,7% wody. Czy można ze sobą mieszać płyny o różnej specyfikacji DOT?

„Ze względu na podobne formułacje, płyny typu DOT 3, DOT 4 i DOT 5.1 są ze sobą w pełni kompatybilne i mieszalne. Produkty klasy wyższej można stosować w miejsce płynów klasy niższej. Płyny typu DOT 5 powstające na bazie silikonu nie są mieszalne z żadnym innym typem płynów hamulcowych. Nie mają zastosowania w „cywilnych” pojazdach z dwóch powodów: niskiej rozpuszczalności powietrza (gazów) powodującej odczucie „gąbczastego” pedału hamulca oraz braku rozpuszczalności wody, co powoduje, że wilgoć przenikająca do układu może skutkować korozją pozostałych elementów. Dobierając płyn hamulcowy, podobnie jak w przypadku innych cieczy, powinniśmy stosować się do wytycznych producenta pojazdu” – wyjaśnia Andrzej Husiatyński, kierownik działu technicznego Total Polska.

W starszych samochodach produkcji francuskiej czasami do układu hamulcowego wymagany był płyn typu LHM. Jest to płyn hydrauliczny na bazie olejów mineralnych, używany również w układach wspomagania kierowania oraz regulowanego zawieszenia. Charakteryzuje się dużą stabilnością lepkości w wysokich temperaturach oraz nie wchłania wilgoci, dzięki czemu jego właściwości nie pogarszają się z czasem tak bardzo, jak w przypadku płynów DOT. Płyny LHM nie są mieszalne z płynami DOT.

Jeśli chodzi o olej silnikowy, współczesne samochody jeżdżą zazwyczaj na olejach syntetycznych. Zawsze najlepiej zastosować dokładnie taki sam olej, jaki mamy w silniku, ale na szczęście oleje syntetyczne są ze sobą mieszalne. Na bazie wymagań amerykańskiego instytutu API oleje z klasą SG lub wyższą muszą być mieszalne z innymi środkami smarnymi

o podobnej lub wyższej jakości. Nie ma zatem przeciwwskazań, by awaryjnie dolać oleju innego producenta, jeśli olej na „dolewkę” charakteryzuje się taką samą klasą jakościową, a najlepiej także lepkościową, co olej zalany do silnika.

„Mieszalność oznacza brak negatywnych skutków po „dolewce” oleju, takich jak zżelowanie oleju, wytrącenie się dodatków lub wystąpienie innych reakcji chemicznych, mogących sprawić problemy z funkcjonowaniem układu smarowania. Należy zawsze przyjmować, że po zmieszaniu dwóch różnych olejów, powstała mieszanina będzie mieć parametry tego gorszego. Przykładem środków smarnych mieszalnych z każdym olejem syntetycznym są oleje Total Quartz z technologią ART, która – według badań ACEA - zapewnia wydłużenie ochrony silnika aż o 64%. Nie bez powodu jest to olej rekomendowany przez wielu producentów i stosowany na tzw. „pierwsze zalanie” w fabryce” – tłumaczy Andrzej Husiatyński.

Podobnie wygląda kwestia olejów przekładniowych. Szczególnie w przypadku skrzyń automatycznych muszą być w nich stosowane specjalne oleje ATF (Automatic Transmission Fluid) o niskiej lepkości, odpowiednim współczynniku tarcia, wymaganym dla prawidłowego działania sprzęgła hydrokinetycznego, systemu hydraulicznego i systemu sprzęgieł sterujących stopniem przełożenia. Z tego względu nie powinniśmy mieszać ich z olejami o innej lepkości, które odznaczają się odmiennymi parametrami. W przeciwnym wypadku możemy doprowadzić do przegrzania skrzyni, zatarcia lub uszkodzenia układu sterowania.

Sprawa nie jest oczywista, jeśli chodzi o płyny chłodzące. Obecnie na rynku dostępnych jest wiele płynów, wykonanych w różnych technologiach: IAT, OAT, HOAT, POAT. Różnią się między sobą pakietem dodatków uszlachetniających (antykorozyjnych, antypiennych itp.), których działanie może... wzajemnie się znosić. Z tego względu nie powinniśmy wierzyć w zapewnienia producentów piszących na opakowaniach o „mieszalności z każdym kolorem płynu”. Kolor wynika jedynie z zastosowanego barwnika, natomiast ma niewiele wspólnego z jakością czy właściwościami płynu chłodzącego.

„Jeśli płyn wykonany w technologii IAT (Inorganic Acid Technology) zmieszamy z popularnym płynem OAT (Organic Acid Technology), może dojść do wytrącenia się osadów w płynie, które przytkają otwory w chłodnicy, ograniczając jej wydajność. Z tego względu należy korzystać z instrukcji obsługi pojazdu oraz szczegółowej dokumentacji producenta płynu, by mieć pewność, że jest on odpowiedni dla naszego silnika. W gamie produktów Total dostępne są płyny Glacelf Auto Supra (koncentrat) i Coolelf Auto Supra –37°C, które z powodzeniem stosuje zarówno rynek OE, jak też aftermarket. Uzupełnienie poziomu płynu produktem innego producenta jest możliwe doraźnie - przy najbliższej okazji warto wymienić płyn na nowy i przepłukać układ chłodzenia” – tłumaczy Andrzej Husiatyński.

Ostatnim punktem jest płyn do układu wspomagania kierownicy. Wielu producentów dopuszcza tu stosowanie płynu ATF (a de facto oleju) do automatycznych skrzyń biegów, gdyż jego właściwości dobrze zabezpieczają układ wspomagania. Rozpoznaje się go zazwyczaj po czerwonym kolorze. Na rynku występują jeszcze płyny syntetyczne (bezbarwne) oraz mineralne (zielone). Nie należy ich ze sobą mieszać z uwagi na ryzyko zmiany konsystencji. W przypadku pomyłki płyn wspomagania należy jak najszybciej wymienić na nowy.

O Dziale Marketing and Services Total

Dział Marketing and Services opracowuje i wprowadza na rynek produkty tworzone z ropy naftowej – wraz z wszystkimi powiązаныmi usługami. 31 000 pracowników Działu pracuje w 109 krajach, zaś ich produkty i oferty usługowe proponowane są na rynkach 150 krajów. Każdego dnia Dział Marketing and Services obsługuje ponad 8 mln klientów w swej sieci obejmującej przeszło 14 000 stacji obsługi w 62 krajach. Jako czwarty na świecie dystrybutor środków smarnych oraz wiodący dystrybutor produktów naftowych w Afryce, Dział Marketing and Services prowadzi 50 wytwórni na całym świecie, gdzie wytwarzane są środki smarne, asfalt, dodatki uszlachetniające, specjalne paliwa i płyny specjalne zapewniające stały wzrost firmy.

O firmie Total

Total jest głównym graczem na rynku energii, który produkuje i sprzedaje paliwa, gaz ziemny i niskoemisyjny prąd. 100 000 naszych pracowników dąży do tego, aby energia była bezpieczniejsza, tańsza, czystsza i dostępna dla jak największej liczby osób. Działając w ponad 130 krajach, naszą ambicją jest stać się odpowiedzialnym producentem energii.

* * * * *

Kontakt dla mediów

Bartosz Cyran | bartosz.cyran@proautomotive.pl | +48 662 454 679

Nota prawna

Niniejsza informacja prasowa, z którą nie należy wiązać żadnych prawnych konsekwencji, zamieszczona została tylko dla celów informacyjnych. Przedsiębiorstwa, w których TOTAL SA jest bezpośrednio lub pośrednio zaangażowany finansowo, są oddzielnymi bytami prawnymi. TOTAL S.A. nie ponosi żadnej odpowiedzialności za ich działania lub zaniechania. W niniejszym dokumencie określenia TOTAL oraz TOTAL GROUP są czasami używane dla wygody w miejscach, gdzie chodzi o ogólne odnośniki do TOTAL S.A. oraz/lub jego jednostek zależnych. Podobnie jest z określeniami „my”, „nas”, „nasz”, które również mogą być wykorzystywane w odniesieniu ogólnie do jednostek zależnych lub innych pracujących dla nich.

Dokument ten może zawierać informacje sięgające w przyszłość oraz oświadczenia bazujące na wielu danych ekonomicznych oraz założeniach poczynionych w danym otoczeniu ekonomicznym, konkurencyjnym, regulacyjnym. W przyszłości mogą one okazać się niedokładne, w wyniku poddania wielu czynnikom ryzyka. Ani to TOTAL S.A., ani którakolwiek z jednostek od niego zależnych nie przyjmują zobowiązań do aktualizowania publicznie jakichkolwiek informacji lub oświadczeń dotyczących przyszłości, celów lub trendów ujętych w

niniejszym dokumencie, czy to w wyniku pozyskania nowej informacji, czy to przyszłych zdarzeń, czy w jakikolwiek inny sposób.