



Katalog

produktów BP



BP Visco z technologią CleanGuard™



Najczystszy wybór dla Twojego silnika

Czystsze silniki mają dłuższą trwałość i działają lepiej. Dla osób, które polegają na swoim samochodzie każdego dnia, inżynierowie BP opracowali olej BP Visco, z technologią CleanGuard, systemem ochrony silnika, który dłużej utrzymuje silniki w czystości.



CleanGuard

- Zapobiega gromadzeniu się osadów
- Redukuje degradację oleju
- Minimalizuje zużycie silnika

Stałe korzystanie z samochodu poddaje silnik intensywnemu, agresywnemu działaniu zanieczyszczeń powstających w jego wnętrzu. Jeśli nie zostaną zneutralizowane, zamieniają się w osady, będąc jedną z głównych przyczyn obniżenia wydajności silnika i usterek.

Nowe BP Visco z Technologią CleanGuard zawiera specjalne składniki, które zapobiegają tworzeniu się szkodliwych osadów i ich przywieraniu do wrażliwych części silnika

Oleje BP Visco z technologią CleanGuard dają ci najwyższą ochronę każdego dnia, dzięki której silnik otrzymuje przedłużoną żywotność i ma mniej usterek. Czy to nie to, czego potrzebujesz?

Oleje BP Visco z technologią CleanGuard: dłużej utrzymują Twój silnik w czystości.



Oleje silnikowe do samochodów osobowych

Visco 7000 5W-30



Specyfikacje

- ACEA C3
- VW 504 00 / 507 00, spełnia VW 503 01
- MB-Approval 229.31 / 229.51
- BMW Longlife-04

Zastosowanie

BP Visco 7000 5W-30 z Cleanguard Engine Protection Technology jest w pełni syntetycznym olejem klasy Super Premium odpowiednim dla silników benzynowych wyposażonych w katalizatory trójfunkcyjne (TWC) i silników diesla wyposażonych w filtry cząstek stałych (DPF), gdzie producent rekomenduje specyfikację ACEA C3. Visco 7000 5W-30 jest również zaaprobowany przez BMW, VW i Mercedesa MB w samochodach wyposażonych w filtry cząstek stałych lub eksploatowanych w trybie Long Life.

Podstawowe zalety i korzyści

- utrzymuje silnik w czystości na dłużej dzięki Cleanguard Engine Protection Technology
- jest w pełni syntetycznym olejem klasy Super Premium
- zapewnia wybitną ochronę w ekstremalnych warunkach
- wydłuża żywotność nowoczesnych układów wtórnej obróbki spalin
- redukuje emisję niebezpiecznych związków do środowiska
- podnosi ekonomiczność jednostki napędowej

Dostępne opakowania (w litrach): 1, 4, 60, 208

Typowa charakterystyka fizykochemiczna

Parametr	Metoda	Jednostka	Wartość
Gęstość względna w temp. 15°C	ASTM D4052	g/ml	0,8513
Wygląd zewnętrzny	Ocena wizualna	-	Klarowny i przejrzysty
Lepkość w temp. 100°C	ASTM D445	mm ² /s	12,0
Lepkość w temp. 40°C	ASTM D445	mm ² /s	70
Wskaźnik lepkości	ASTM D2270	-	169
CCS -30°C	ASTM D5293	cP	5800
Popioły siarczanowe	ASTM D874	% wt	0,64
Temperatura zapłonu, PMCC	ASTM D93	°C	202
Temperatura płynięcia	ASTM D5985	°C	-42

Visco 5000c 5W-40



Specyfikacje

- ACEA C3
- API SM/CF
- VW 502 00 / 505 00 / 505 01
- MB-Approval 229.31 / 229.51
- BMW Longlife-04
- Spełnia Fiat 9.55535-S2
- Spełnia Ford WSS-M2C-917-A

Zastosowanie

BP Visco 5000 C 5W-40 z Cleanguard Engine Protection Technology jest syntetycznym olejem najwyższej jakości odpowiednim dla pojazdów benzynowych wyposażonych w katalizatory trójfunkcyjne (TWC) i silników diesla wyposażonych w filtry cząstek stałych (DPF), gdzie producenci rekomendują użycie specyfikacji ACEA C3, API SM/CF (lub starszych norm API). Visco 5000 C 5W-40 jest również zaakceptowany w silnikach grupy VW pracujących w trybie stałych okresów pomiędzy wymianami oleju: benzynowych (z wymaganą normą VW 502 00) i wysokoprężnych wyposażonych w pompowtryskiwacze (z wymaganą normą VW 505 01).

Nie może być stosowany w silnikach grupy VW wyposażonych w filtry cząstek stałych (DPF) lub pracujących w trybie LongLife.

Podstawowe zalety i korzyści

- utrzymuje silnik w czystości na dłużej dzięki Cleanguard Engine Protection Technology
- zapewnia wszechstronną ochronę silnika
- wydłuża żywotność nowoczesnych układów wtórnej obróbki spalin
- redukuje emisję niebezpiecznych związków do środowiska
- idealny do zastosowania w silnikach z grupy VW z pompowtryskiwaczami

Dostępne opakowania (w litrach): 1, 4, 60, 208

Typowa charakterystyka fizykochemiczna

Parametr	Metoda	Jednostka	Wartość
Gęstość względna w temp. 15°C	ASTM D4052	g/ml	0,850
Wygląd zewnętrzny	Ocena wizualna	-	Klarowny i przejrzysty
Lepkość w temp. 100°C	ASTM D445	mm ² /s	13,1
Lepkość w temp. 40°C	ASTM D445	mm ² /s	76
Wskaźnik lepkości	ASTM D2270	-	173
CCS -30°C	ASTM D5293	cP	5770
Popioły siarczanowe	ASTM D874	% wt	0,78
Temperatura zapłonu, PMCC	ASTM D93	°C	203
Temperatura płynięcia	ASTM D97	°C	-42

Visco 5000 5W-30



Specyfikacje

- API SL/CF
- ACEA A3/B4, ACEA A3/B3
- VW 502 00 / 505 00
- MB-Approval 229.3 / 229.5
- BMW Longlife-01

Zastosowanie

BP Visco 5000 5W-30 z Cleanguard Engine Protection Technology jest wysokiej jakości syntetycznym olejem wysokopopiołowym odpowiednim dla wolnossących i turbodoładowanych silników benzynowych i diesla, gdzie producenci rekomendują stosowanie specyfikacji API SL/CF, ACEA A3/B4 lub poprzedzających je specyfikacji. Visco 5000 5W-30 jest również zaaprobowany do zastosowania w silnikach wiodących producentów pojazdów OEM.

Nie stosować w pojazdach wyposażonych w filtry cząstek stałych (DPF) i wszędzie tam, gdzie produkcja wymaga oleju niskopopiołowego.

Podstawowe zalety i korzyści

- utrzymuje silnik w czystości na dłużej dzięki Cleanguard Engine Protection Technology
- zapewnia wszechstronną ochronę silnika
- redukuje emisję niebezpiecznych związków do środowiska
- zmniejsza zużycie paliwa

Dostępne opakowania (w litrach): 1, 4

Typowa charakterystyka fizykochemiczna

Parametr	Metoda	Jednostka	Wartość
Gęstość względna w temp. 15°C	ASTM D1298	g/ml	0,853
Wygląd zewnętrzny	Ocena wizualna	-	Przezroczysty i jasny
Lepkość w temp. 100°C	ASTM D445	mm ² /s	12,2
Lepkość w temp. 40°C	ASTM D445	mm ² /s	72,9
Wskaźnik lepkości	ASTM D2270	-	166
CCS -30°C	ASTM D5293	cP	6300
Popioły siarczanowe	ASTM D874	% wt	1,0
Temperatura zapłonu, PMCC	ASTM D93	°C	211
Temperatura płynięcia	ASTM D5985	°C	-42

Visco 5000 FE

5W-30



Specyfikacje

- ACEA A1/B1, ACEA A5/B5
- API SM
- ILSAC GF-4
- spełnia Ford WSS-M2C913-A / WSS-M2C913-B / WSS-M2C913-C

Zastosowanie

BP Visco 5000 FE 5W-30 z Cleanguard Engine Protection Technology jest w pełni syntetycznym olejem który zapewnia znakomitą ekonomiczność i redukuje emisje niebezpiecznych związków do środowiska w nowoczesnych pojazdach wielu producentów ale przede przede wszystkim jest specjalnie dostosowany do nowoczesnych samochodów Ford-a. BP Visco 5000 FE 5W-30 jest odpowiedni dla wysoko wydajnych silników benzynowych i diesla wymagających specyfikacji API SM, ACEA A5/B5 lub wcześniejszych.

Ze względu na spełnienie ACEA A5/B5 polecany do japońskich i koreańskich silników benzynowych, wymagających tej normy w połączeniu z lepkością w klasie SAE 5W-30.

Podstawowe zalety i korzyści

- utrzymuje silnik w czystości na dłużej dzięki Cleanguard Engine Protection Technology
- zapewnia wszechstronną ochronę silnika
- redukuje emisję niebezpiecznych związków do środowiska
- zmniejsza zużycie paliwa
- dedykowany do nowoczesnych samochodów marki Ford oraz do silników benzynowych konstrukcji japońskiej i koreańskiej

Dostępne opakowania (w litrach): 1, 208

Typowa charakterystyka fizykochemiczna

Parametr	Metoda	Jednostka	Wartość
Gęstość względna w temp. 15°C	ASTM D4052	g/ml	0,85
Wygląd zewnętrzny	Ocena wizualna	-	Klarowny i przejrzysty
Lepkość w temp. 100°C	ASTM D445	mm ² /s	9,46
Lepkość w temp. 40°C	ASTM D445	mm ² /s	53,1
Wskaźnik lepkości	ASTM D2270	-	162
CCS -30°C	ASTM D5293	cP	4680
Popioły siarczanowe	ASTM D874	% wt	1,2
Temperatura zapłonu, PMCC	ASTM D93	°C	209
Temperatura płynięcia	ASTM D97	°C	-45

Visco 3000 10W-40



Specyfikacje

- ACEA A3/B4 (spełnia również ACEA A3/B3)
- API SL/CF
- VW 501 01 / 505 00
- MB-Approval 229.1
- Spełnia Fiat 9.55535-D2

Zastosowanie

BP Visco 3000 A3/B4 10W-40 z Cleanguard Engine Protection Technology jest półsyntetycznym olejem silnikowym o wysokiej jakości, odpowiednim dla silników benzynowych i diesla gdzie wymagany jest poziom jakościowy zgodny z API SL/CF lub ACEA A3/B4 obejmujący również specyfikacje poprzednie. BP Visco 3000 A3/B4 został zaaprobowany do zastosowania w samochodach Mercedesa i VW wymagających specyfikacji MB 229.1 lub VW 501 01/505 00.

Podstawowe zalety i korzyści

- utrzymuje silnik w czystości na dłużej dzięki Cleanguard Engine Protection Technology
- zapewnia zaawansowaną ochronę w normalnych warunkach eksploatacji
- ogranicza zużycie oleju
- nowa formuła spełniająca najwyższe wymagania ACEA A3/B4

Dostępne opakowania (w litrach): 1, 4, 60, 208

Typowa charakterystyka fizykochemiczna

Parametr	Metoda	Jednostka	Wartość
Gęstość względna w temp. 15°C	ASTM D4052	g/ml	0,863
Wygląd zewnętrzny	Ocena wizualna	-	Klarowny i przejrzysty
Lepkość w temp. 100°C	ASTM D445	mm ² /s	14,6
Lepkość w temp. 40°C	ASTM D445	mm ² /s	97
Wskaźnik lepkości	ASTM D2270	-	156
CCS -25°C	ASTM D5293	cP	6730
Popioły siarczanowe	ASTM D874	% wt	1,0
Temperatura zapłonu, PMCC	ASTM D93	°C	202
Temperatura płynięcia	ASTM D97	°C	-33

Visco 2000

15W-40



Specyfikacje

- API SL/CF
- ACEA A3/B3
- VW 501 01 / 505 00
- MB-Approval 229.1
- Spełnia Fiat 9.55535-D2

Zastosowanie

Visco 2000 A3/B3 15W-40 z Technologią Cleanguard Engine Protection jest mineralnym olejem odpowiednim dla zastosowań w samochodach z silnikami benzynowymi i diesla gdzie producenci rekomendują zastosowanie oleju o specyfikacjach API SL/CF lub ACEA A3/B3 oraz specyfikacji wcześniejszych.

Podstawowe zalety i korzyści

- stworzony dla silników benzynowych i diesla
- utrzymuje silnik w czystości na dłużej dzięki Cleanguard Engine Protection Technology
- zapewnia zaawansowaną ochronę w normalnych warunkach eksploatacji
- pewność działania w szerokim spektrum temperatur

Dostępne opakowania (w litrach): 1, 4, 60, 208

Typowa charakterystyka fizykochemiczna

Parametr	Metoda	Jednostka	Wartość
Gęstość względna w temp. 15°C	ASTM D4052	g/ml	0,87
Lepkość w temp. 100°C	ASTM D445	mm ² /s	14,3
Lepkość w temp. 40°C	ASTM D445	mm ² /s	102
Wskaźnik lepkości	ASTM D2270	-	144
CCS -20°C	ASTM D5293	cP	5260
Popioły siarczanowe	ASTM D874	% wt	1,02
Temperatura zapłonu, PMCC	ASTM D93	°C	200
Temperatura płynięcia	ASTM D97	°C	-33



Nasza gama środków smarnych została opracowana dla zaspokojenia potrzeb firm transportowych, oraz dla zastosowań pozadrogowych i rolniczych. W tych branżach optymalne osiągi, wydajność, oraz niezawodność są kluczowym czynnikiem dla osiągnięcia sukcesu.

Każdy produkt BP został opracowany tak, aby oferować pewność osiągnięć Twoich pojazdów i sprzętu – od olejów silnikowych, płynów przekładniowych i uniwersalnych środków smarnych, poprzez płyny hydrauliczne, chłodnicze i smary.

Oferowane przez BP środki smarne optymalizują koszty bieżące, oraz maksymalizują Twoją produktywność i przewagę konkurencyjną w dzisiejszym wymagającym otoczeniu.

Niezależnie od tego, czy przewozisz pasażerów, towary czy prowadzisz działalność w terenie, naszym celem jest zapewnienie Ci efektywnej i zyskowej działalności



Oleje silnikowe
do samochodów
ciężarowych,
maszyn budowlanych
i rolniczych

Oleje silnikowe do samochodów ciężarowych,
maszyn budowlanych i rolniczych

Vanellus Max ECO

5W-30

Specyfikacje

- ACEA E6, E7
- API CI-4/SL
- Deutz DQC IV-10LA
- MAN M3477, M3677
- MB-Approval 228.51
- RVI RLD-2
- Volvo VDS 3

Zastosowanie

Syntetyczny olej niskopopiołowy BP Vanellus Max Eco 5W-30 jest dedykowany do autobusów, autokarów, pojazdów ciężarowych oraz półciężarowych i dostawczych wiodących europejskich producentów; szczególnie rekomendowany do Mercedes-Benz, MAN oraz Volvo generacji Euro 4, Euro 5 oraz Euro 6. BP Vanellus Max Eco 5W-30 zmniejszając ilość spalanej paliwa przyczynia się do niższych kosztów eksploatacji oraz wspomaga poprawną i długą pracę systemów obróbki spalin.

Podstawowe zalety i korzyści

- Zmniejszona ilość spalanej paliwa
- Dłuższe okresy eksploatacji pomiędzy wymianą oleju
- Wydłużona żywotność filtrów cząstek stałych DPF
- Maksymalna ochrona silnika
- Stabilność w niskich temperaturach
- Zmniejszenie kosztów operacyjnych
- Wzrost czystości silnika nawet o 30%*

* w porównaniu do wymogów testów organizacji niezależnej ACEA

Dostępne opakowania (w litrach): 20, 208



Typowa charakterystyka fizykochemiczna

Parametr	Metoda	Jednostka	Wartość
Gęstość względna w temp. 15°C	ASTM D4052	g/ml	0,853
Lepkość w temp. 100°C	ASTM D445	mm ² /s	11,8
Lepkość w temp. 40°C	ASTM D445	mm ² /s	69,9
Indeks lepkości	ASTM D2270	-	167
CCS -30°C (5W)	ASTM D5293	cP	6100
Popioły siarczanowe	ASTM D874	% wt	1,00
Całkowita liczba zasadowa TBN	ASTM D2896	Mg KOH/g	9,0
Temperatura zapłonu, COC	ASTM D92	°C	230
Temperatura płynięcia	ASTM D97	°C	-51

Oleje silnikowe do samochodów ciężarowych,
maszyn budowlanych i rolniczych

Vanellus Max ECO

10W-40

Specyfikacje

- ACEA E6, E7
- API CI-4/SL
- Deutz DQC IV-10LA
- MAN M3271, M3477
- MB-Approval 228.51
- RVI RLD-2
- Volvo VDS 3
- Scania Low Ash
- MTU Oil Category 3.1

Zastosowanie

BP Vanellus Max Eco 10W-40 dedykowany jest do autobusów, autokarów, pojazdów ciężarowych oraz półciężarowych i dostawczych wiodących europejskich producentów; szczególnie rekomendowany do Mercedes-Benz, MAN oraz Volvo generacji Euro 4 oraz Euro 5. Może też być stosowany w pojazdach generacji Euro 3 oraz Euro 2.

Podstawowe zalety i korzyści

- Dłuższe okresy eksploatacji pomiędzy wymianą oleju
- Wydłużona żywotność filtrów cząstek stałych DPF
- Maksymalna ochrona silnika
- Zmniejszenie kosztów operacyjnych
- Wzrost czystości silnika nawet o 30%*

* w porównaniu do wymogów testów organizacji niezależnej ACEA

Dostępne opakowania (w litrach): 20, 208



Typowa charakterystyka fizykochemiczna

Parametr	Metoda	Jednostka	Wartość
Gęstość względna w temp. 15°C	ASTM D4052	g/ml	0,864
Lepkość w temp. 100°C	ASTM D445	mm ² /s	12,9
Lepkość w temp. 40°C	ASTM D445	mm ² /s	85,9
Indeks lepkości	ASTM D2270	-	150
CCS -25°C (10W)	ASTM D5293	cP	6700
Popioły siarczanowe	ASTM D874	% wt	1,00
Całkowita liczba zasadowa TBN	ASTM D2896	Mg KOH/g	12,4
Temperatura zapłonu, PMCC	ASTM D93	°C	208
Temperatura płynięcia	ASTM D97	°C	-39

Oleje silnikowe do samochodów ciężarowych,
maszyn budowlanych i rolniczych

Vanellus Max ECO

15W-40



Specyfikacje

- ACEA E7, E9
- API CJ-4
- JASO DH-2
- Deutz DQC III-10LA
- MAN M3575
- RVI RLD-3
- Volvo VDS 4
- CAT ECF-3
- Cummins CES 20.081
- Mack EO-O Premium Plus

Zastosowanie

BP Vanellus Max Eco 15W-40 jest dedykowany jest do autobusów, autokarów, pojazdów ciężarowych oraz półciężarowych i dostawczych wiodących europejskich producentów; szczególnie rekomendowany do Renault, Volvo, Cummins oraz Deutz generacji Euro 4 oraz Euro 5 i Euro 6. Może też być stosowany w pojazdach generacji Euro 3 oraz Euro 2.

Podstawowe zalety i korzyści

- Dłuższe okresy eksploatacji pomiędzy wymianą oleju
- Wydłużona żywotność filtrów cząstek stałych DPF
- Maksymalna ochrona silnika
- Zmniejszenie kosztów operacyjnych
- Wzrost czystości silnika nawet o 30%*

*w porównaniu do wymogów testów organizacji niezależnej ACEA

Dostępne opakowania (w litrach): 208

Typowa charakterystyka fizykochemiczna

Parametr	Metoda	Jednostka	Wartość
Gęstość względna w temp. 15°C	ASTM D4052	g/ml	0,878
Lepkość w temp. 100°C	ASTM D445	mm ² /s	15,5
Lepkość w temp. 40°C	ASTM D445	mm ² /s	118,2
Indeks lepkości	ASTM D2270	-	138
CCS -20°C (15W)	ASTM D5293	cP	6500
Popioły siarczanowe	ASTM D874	% wt	0,97
Całkowita liczba zasadowa TBN	ASTM D2896	Mg KOH/g	9,8
Temperatura zapłonu, COC	ASTM D92	°C	226
Temperatura płynięcia	ASTM D97	°C	-42

Oleje silnikowe do samochodów ciężarowych,
maszyn budowlanych i rolniczych

Vanellus Max

10W-40

Specyfikacje

- ACEA E4, E5, E7
- API CF
- Deutz DQC III-10
- MAN M3277
- MB-Approval 228.5
- RVI RLD-2
- Volvo VDS 3
- Scania LDF-2
- MTU Oil Category 3

Zastosowanie

BP Vanellus Max 10W-40 dedykowany jest do autobusów, autokarów, pojazdów ciężarowych oraz półciężarowych i dostawczych wiodących europejskich producentów; szczególnie rekomendowany do Mercedes-Benz, MAN oraz Volvo generacji Euro 4, Euro 3 oraz Euro 2.

Podstawowe zalety i korzyści

- Dłuższe okresy eksploatacji pomiędzy wymianą oleju
- Maksymalna ochrona silnika
- Zmniejszenie kosztów operacyjnych
- Wzrost czystości silnika nawet o 30%*

* w porównaniu do wymogów testów organizacji niezależnej ACEA

Dostępne opakowania (w litrach): 5, 20, 208



Typowa charakterystyka fizykochemiczna

Parametr	Metoda	Jednostka	Wartość
Gęstość względna w temp. 15°C	ASTM D4052	g/ml	0,866
Lepkość w temp. 100°C	ASTM D445	mm ² /s	14,2
Lepkość w temp. 40°C	ASTM D445	mm ² /s	95
Indeks lepkości	ASTM D2270	-	154
CCS -25°C (10W)	ASTM D5293	cP	6400
Całkowita liczba zasadowa TBN	ASTM D2896	Mg KOH/g	12,9
Popioły siarczanowe	ASTM D874	% wt	1,7
Temperatura zapłonu, COC	IP 36	°C	224
Temperatura płynięcia	ASTM D97	°C	-36

Oleje silnikowe do samochodów ciężarowych,
maszyn budowlanych i rolniczych

Vanellus Multi A 10W-40



Specyfikacje

- ACEA E5, E7
- API CI-4/SL
- Global DHD-1
- CAT ECF-2
- Cummins CES 20.076, 20.077, 20.078
- Deutz DQC III-10
- MAN M3275
- MB-Approval 228.3 / 229.1
- MTU Oil Category 2
- RVI RLD-2
- Volvo VDS 3

Zastosowanie

BP Vanellus Multi A 10W-40 jest wszechstronnym olejem silnikowym rekomendowanym przez wielu europejskich producentów. Mercedes-Benz, MAN oraz Volvo szczególnie polecają BP Vanellus Multi A 10W-40 do swoich aplikacji.

Podstawowe zalety i korzyści

- Maksymalna ochrona silnika
- Zmniejszenie kosztów operacyjnych
- Wzrost czystości silnika nawet o 30%*

*w porównaniu do wymogów testów organizacji niezależnej ACEA

Dostępne opakowania (w litrach): 20, 208

Typowa charakterystyka fizykochemiczna

Parametr	Metoda	Jednostka	Wartość
Gęstość względna w temp. 15°C	ASTM D4052	g/ml	0,872
Lepkość w temp. 100°C	ASTM D445	mm ² /s	14,5
Lepkość w temp. 40°C	ASTM D445	mm ² /s	91,2
Indeks lepkości	ASTM D2270	-	152
CCS -25°C (10W)	ASTM D5293	cP	6400
Całkowita liczba zasadowa TBN	ASTM D2896	Mg KOH/g	10,7
Popioły siarczanowe	ASTM D874	% wt	1,4
Temperatura zapłonu, PMCC	ASTM D93	°C	230
Temperatura płynięcia	ASTM D97	°C	-42

Oleje silnikowe do samochodów ciężarowych,
maszyn budowlanych i rolniczych

Vanellus Multi A 15W-40



Specyfikacje

- ACEA E5, E7
- API CI-4/SL
- CAT ECF-2
- Cummins CES 20.076, 20.077
- Deutz QQC III-10
- MAN M3275
- MB-Approval 228.3
- MTU Oil Category 2
- RVI RLD-2
- Volvo VDS 3

Zastosowanie

BP Vanellus Multi A 15W-40 dedykowany jest do flot transportowych, szczególnie tych o zróżnicowanym parku maszynowym. Dzięki licznym normom i aprobatom jeden olej może być stosowany w różnych aplikacjach. Wiodący producenci pojazdów użytkowych tacy jak Mercedes-Benz, MAN oraz Volvo aprobują stosowanie BP Vanellus Multi A 15W-40 nawet w wydłużonych okresach pomiędzy wymianami. Znakomicie sprawdza się w pojazdach generacji Euro-2, Euro-3 oraz Euro-4.

Podstawowe zalety i korzyści

- Znakomita ochrona
- Zmniejszenie kosztów serwisu
- 30% wyższą czystość silnika*

* w porównaniu do wymagań ACEA

Dostępne opakowania (w litrach): 5, 20, 60, 208

Typowa charakterystyka fizykochemiczna

Parametr	Metoda	Jednostka	Wartość
Gęstość względna w temp. 15°C	ASTM D4052	g/ml	0,884
Lepkość w temp. 100°C	ASTM D445	mm ² /s	14,7
Lepkość w temp. 40°C	ASTM D445	mm ² /s	109,7
Indeks lepkości	ASTM D2270	-	138
CCS -20°C (15W)	ASTM D5293	cP	6700
Całkowita liczba zasadowa TBN	ASTM D2896	Mg KOH/g	9,3
Popioły siarczanowe	ASTM D874	% wt	1,17
Temperatura zapłonu, COC	ASTM D92	°C	230
Temperatura płynięcia	ASTM D97	°C	-39

Oleje silnikowe do samochodów ciężarowych,
maszyn budowlanych i rolniczych

Vanellus Multi 15W-40

Specyfikacje

- ACEA E2
- API CG-4
- MAN 271
- MB-Approval 228.1
- MTU Oil Category 1
- Volvo VDS

Zastosowanie

BP Vanellus Multi 15W-40 jest mineralnym olejem silnikowym dedykowanym do autobusów, autokarów, pojazdów ciężarowych i budowlanych. BP Vanellus Multi 15W-40 jest wszechstronnym olejem silnikowym rekomendowanym do wielu aplikacji europejskich producentów użytkowych. Może być też stosowany do układów hydraulicznych oraz przekładniowych, gdzie wymagane są oleje silnikowe o tym poziomie jakości.

Podstawowe zalety i korzyści

- Trwała ochrona
- Wzrost czystości silnika nawet o 30%*

* w porównaniu do wymogów testów organizacji niezależnej ACEA

Dostępne opakowania (w litrach): do wyczerpania zapasów 20*, 208

*** do końca zapasów**



Typowa charakterystyka fizykochemiczna

Parametr	Metoda	Jednostka	Wartość
Gęstość względna w temp. 15°C	ASTM D4052	g/ml	0,884
Lepkość w temp. 100°C	ASTM D445	mm ² /s	14,6
Lepkość w temp. 40°C	ASTM D445	mm ² /s	108
Indeks lepkości	ASTM D2270	-	139
CCS -20°C (15W)	ASTM D5293	cP	6400
Całkowita liczba zasadowa TBN	ASTM D2896	Mg KOH/g	8,2
Popioły siarczanowe	ASTM D874	% wt	1,05
Temperatura zapłonu, COC	ASTM D92	°C	228
Temperatura płynięcia	ASTM D97	°C	-36

Oleje silnikowe do samochodów ciężarowych,
maszyn budowlanych i rolniczych

Vanellus Mono 10W

Specyfikacje

- API CF/SG

Zastosowanie

Mineralny olej Vanellus Monograde 10W jest dedykowany do szerokiego zakresu aplikacji wymagających oleju jednosezonowego. Jest odpowiedni do silników diesla i benzynowych jak również niektórych przekładni, układów hydraulicznych i innych aplikacji, w których wyszczególniono wymagania dla oleju jednosezonowego.

Podstawowe zalety i korzyści

- długotrwała odporność na ścinanie pozwala utrzymać nominalną klasę lepkości oleju przez cały okres użytkowania
- ochrona przeciwzużyciowa i zapobieganie powstawaniu depozytów
- odpowiedni dla zróżnicowanych zastosowań

Dostępne opakowania (w litrach): 20, 208



Typowa charakterystyka fizykochemiczna

Parametr	Metoda	Jednostka	Wartość
Gęstość względna w temp. 15°C	ASTM D4052	g/ml	0,877
Lepkość w temp. 100°C	ASTM D445	mm ² /s	7,0
Lepkość w temp. 40°C	ASTM D445	mm ² /s	43,8
Wskaźnik lepkości	ASTM D2270	-	116
Popioły siarczanowe	ASTM D874	% wt	0,9
Całkowita liczba zasadowa TBN	ASTM D2896	Mg KOH/g	7,1
Lepkość CCS -25°C (10W)	ASTM D5293	cP	6700
Temperatura zapłonu, COC	ASTM D92	°C	226
Temperatura płynięcia	ASTM D97	°C	-33

Oleje silnikowe do samochodów ciężarowych,
maszyn budowlanych i rolniczych

Vanellus Mono 30

Specyfikacje

- ACEA E1
- API CF/SG
- Może być stosowany w przekładniach Caterpillar wymagających specyfikacji T0-2

Zastosowanie

Mineralny olej Vanellus Monograde 30 jest dedykowany do szerokiego zakresu aplikacji wymagających oleju jednosezonowego. Jest odpowiedni do silników diesla i benzynowych jak również niektórych przekładni, układów hydraulicznych i innych aplikacji, w których wyszczególniono wymagania dla oleju jednosezonowego.

Podstawowe zalety i korzyści

- długotrwała odporność na ścinanie pozwala utrzymać nominalną klasę lepkości oleju przez cały okres użytkowania
- ochrona przeciwzużyciowa i zapobieganie powstawaniu depozytów
- odpowiedni dla zróżnicowanych zastosowań

Dostępne opakowania (w litrach): 20, 208*

***na specjalne zamówienie**



Typowa charakterystyka fizykochemiczna

Parametr	Metoda	Jednostka	Wartość
Gęstość względna w temp. 15°C	ASTM D4052	g/ml	0,887
Lepkość w temp. 100°C	ASTM D445	mm ² /s	11,5
Lepkość w temp. 40°C	ASTM D445	mm ² /s	98,6
Wskaźnik lepkości	ASTM D2270	-	107
Całkowita liczba zasadowa TBN	ASTM D2896	Mg KOH/g	7,1
Popioły siarczanowe	ASTM D874	% wt	0,9
Temperatura zapłonu, COC	ASTM D92	°C	244
Temperatura płynięcia	ASTM D97	°C	-24



Informacje dodatkowe

Wstęp

Większość uzgodnień dotyczących środków smarnych jest wynikiem prób testowych, gdyż mimo już tak doskonałej wiedzy na temat wszelkich zjawisk zachodzących w pracującym silniku czy urządzeniu, wciąż nie jesteśmy w stanie do końca przewidzieć efektów zastosowania nowego środka smarnego. Poniżej przedstawiamy główne typy środków smarnych z wyszczególnieniem i krótkim opisem najczęściej stosowanych klas lepkościowych, jakościowych i wymagań producentów pojazdów (OEM) i urzędzeń.

Oleje silnikowe

Olej w silniku spełnia pięć podstawowych funkcji:

- zmniejsza tarcie i zużycie
- chłodzi poruszające się części
- uszczelnia ruchome elementy
- utrzymuje silnik w czystości (właściwości detergentyjne i dyspersyjne)
- zapobiega wewnętrznej korozji

Aby olej mógł podobać tym zadaniom, jest w odpowiedni sposób formułowany. Podstawowym składnikiem oleju smarowego jest olej bazowy. Oleje bazowe stosowane do produkcji olejów silnikowych to mineralne oleje silnikowe, specjalnie przetworzone (np. w procesie hydrokrakingu - bazy olejowe BP HC) często nazywane półsyntetycznymi lub w pełni syntetyczne, jak np. PAO bądź syntetyczne estry. Własności zastosowanych baz olejowych są polepszane przez odpowiednie pakiety dodatków uszlachetniających.

Najistotniejszymi parametrami oleju silnikowego są:

- lepkość
- wskaźnik lepkości
- własności niskotemperaturowe
- temperatura zapłonu
- odporność na utlenianie
- stabilność termiczna
- własności detergentyjne
- własności dyspersyjne
- rezerwa alkaliczna – liczba zasadowa
- własności przeciwzużyciowe
- własności antykorozyjne

Wymienione parametry są usystematyzowane i opisane odpowiednimi normami jakościowymi lub lepkościowymi oleju silnikowego.

Klasy lepkościowe SAE:

Najbardziej rozpowszechnioną i szeroko stosowaną na wszystkich kontynentach jest norma SAE J300 (Stowarzyszenie Inżynierów Samochodowych USA). Klasyfikacja ta grupuje oleje silnikowe w klasy lepkościowe:

- tzw. „zimowe”: **SAE 0W, 5W, 10W, 15W, 20W, 25W**
- tzw. „letnie”: **SAE 20, 30, 40, 50, 60**

Najważniejszym parametrem decydującym o przydatności oleju podczas zimy jest tzw. lepkość rozruchowa – najniższa temperatura, przy której możemy uruchomić silnik zimą i próg pompowności – minimalna temperatura, przy której olej daje się przepompować. Im lepsze własności niskotemperaturowe oleju, tym niższa liczba przy symbolu „W”.

Drugie określenie - po myślniku (tzw. letnie) to w prostej linii odpowiednik lepkości oleju w temperaturze 100°C. Im większa liczba, tym większa lepkość oleju. Nowoczesne oleje silnikowe charakteryzują się bardzo wysokim wskaźnikiem lepkości, czyli ich lepkość podlega mniejszym zmianom wraz ze zmianami temperatury oleju niż miało to miejsce w przypadku starszych formułacji olejów silnikowych. Pozwala to formułować oleje wielosezonowe, mamy więc oleje np. SAE 10W-40, 15W-40 czy też 0W-40. Oznacza to, iż ich charakterystyka lepkościowa w niskich temperaturach odpowiada olejom klasy 0W, natomiast parametry wy- sokotemperaturowe klasie SAE 40 (przypadek 0W-40).

Klasy jakościowe API i ACEA:

Najbardziej rozpowszechnionymi normami jakościowymi są normy API (Amerykański Instytut Naftowy) oraz ACEA (Stowarzyszenie Europejskich Producentów Pojazdów). Ze względu na różnice w konstrukcji silników wytwarzanych w Europie oraz Stanach Zjednoczonych wspomniane organizacje preferują różne podejście do formułacji oleju.

Normy API dzielą oleje na dwie grupy związane z zastosowaniem:

- oleje do silników wysokoprężnych: **CA, CB, CC, CD, CD-II, CE, CF, CF-2, CF-4, CG-4, CH-4, CJ-4, CJ-4**
- oleje do silników benzynowych: **SA, SB, SC, SD, SE, SF, SG, SH, SJ, SL, SM oraz SN**

Kolejne klasy były wprowadzane wraz ze zmianą konstrukcji silników w kolejnych latach i należy je stosować mając powyższe na uwadze – do starych silników poprzednie klasy jakościowe obowiązujące w latach produkcji danego modelu silnika.

Normy ACEA klasyfikują oleje według czterech kategorii:

- oleje silnikowe do silników benzynowych: **A1, A2, A3, A5**
- oleje silnikowe do silników wysokoprężnych w pojazdach osobowych: **B1, B2, B3, B4 i B5**
- oleje silnikowe do silników wyposażonych w filtry DPF i układy katalityczne TWC w pojazdach osobowych: **C1, C2, C3, C4**
- oleje silnikowe do silników wysokoprężnych w pojazdach ciężarowych: **E1, E2, E3, E4, E5, E6, E7 i E9**

Klasyfikacje te były wprowadzone w roku 1996 i aktualizowane w kolejnych latach. Ostatnia modyfikacja wymagań i oczywiście ich zaostrezenie miało miejsce w grudniu 2012 – wprowadzono normy ACEA 2010.

ACEA

ACEA A/B – specyfikacje dla silników benzynowych (ZI) i z zapłonem samoczynnym (ZS, Diesla) do samochodów osobowych i lekkich dostawczych, oleje wysokopopiołowe

A1/B1 – oleje przeznaczone do silników benzynowych i Diesla samochodów osobowych i lekkich dostawczych tzw. energooszczędne charakteryzujące się bardzo niską lepkością wysokotemperaturową HTHS od 2,9 do 3,5 cP. Zaleca się stosowanie ich tylko w nowoczesnych konstrukcjach silników przystosowanych do takich olejów.

A3/B3 – opisuje oleje o bardzo dobrych właściwościach do stosowania w silnikach benzynowych i Diesla nowoczesnych konstrukcji, mocno wysiłonych, pracujących w trudnych warunkach. Odpowiedni także do silników doładowanych i turbodoładowanych. Znacząco wzrosły wymagania czystości i ochrony przeciwzużyciowej w stosunku do wymagań ACEA 2007.

A3/B4 – opisuje oleje o bardzo dobrych właściwościach do stosowania w silnikach benzynowych i Diesla z wtryskiem bezpośrednim nowoczesnych konstrukcji, mocno wysiłonych, pracujących w trudnych warunkach, można ich używać także w silnikach wymagających oleju B3. Znacząco wzrosły wymagania czystości i ochrony przeciwzużyciowej w stosunku do wymagań A3/B3.

- A5/B5** – oleje o bardzo dobrych właściwościach przeznaczone do silników benzynowych i Diesla samochodów osobowych i lekkich dostawczych tzw. energooszczędne charakteryzujące się bardzo niską lepkością wysokotemperaturową HTHS od 2,9 do 3,5 cP. Zaleca się stosowanie ich tylko w nowoczesnych konstrukcjach silników przystosowanych do takich olejów.

ACEA C – oleje kompatybilne z układami katalitycznymi – oleje niskopopiołowe

- C1** – oleje o bardzo dobrych właściwościach przeznaczone do silników benzynowych i Diesla samochodów osobowych i lekkich dostawczych wyposażonych w filtry cząstek stałych (DPF) i układy katalityczne 3-funkcyjne (3-drożne) TWC, wymagających olejów lekkobieźnych, niskopopiołowych „Low SAPS” o niskiej lepkości wysokotemperaturowej HTHS większej od 2,9 cP. Oleje tej klasy zwiększają trwałość filtrów DPF i układów katalitycznych TWC i zapewniają zmniejszenie zużycia paliwa. Najwyższe wymagania SAPS (>0,5%) gwarantują najdłuższą pracę filtrów DPF.

Uwaga: oleje KLASY C1 charakteryzują się najniższymi limitami SAPS i HTHS. Mogą być używane tylko w niektórych modelach silników!

- C2** – oleje o bardzo dobrych właściwościach przeznaczone do silników benzynowych i Diesla samochodów osobowych i lekkich dostawczych wyposażonych w filtry cząstek stałych (DPF) i układy katalityczne 3-funkcyjne (3-drożne) TWC, wymagających olejów lekkobieźnych, o niskiej lepkości wysokotemperaturowej HTHS większej od 2,9 cP. Oleje tej klasy zwiększają trwałość filtrów DPF i układów katalitycznych TWC i zapewniają zmniejszenie zużycia paliwa.

Uwaga: Oleje KLASY C2 mogą być używane tylko w niektórych modelach silników ze względu na HTHS od 2.9 cP!

- C3** – oleje o bardzo dobrych właściwościach przeznaczone do silników benzynowych i Diesla, samochodów osobowych i lekkich dostawczych wyposażonych w filtry cząstek stałych (DPF) i układy katalityczne 3-funkcyjne (3-drożne) TWC. Oleje tej klasy zwiększają trwałość filtrów DPF i układów katalitycznych TWC.
- C4** – oleje o bardzo dobrych właściwościach przeznaczone do silników benzynowych i Diesla, samochodów osobowych i lekkich dostawczych wyposażonych w filtry cząstek stałych (DPF) i układy katalityczne 3-funkcyjne (3-drożne) TWC. Oleje tej klasy zwiększają trwałość filtrów DPF i układów katalitycznych TWC dzięki niskiemu SAPS (>0,5%).

ACEA E – oleje do silników wysokoprężnych samochodów ciężarowych i innych dużych silników Diesla

- E2** – oleje silnikowe wysokiej jakości (przewyższają wymagania CCMC D4, XHPD, HPDO) do stosowania w silnikach Diesla wolnosących i turbodoładowanych poprzednich konstrukcji – lata 80-te i 90-te. Normalne (najkrótsze) okresy międzywymianowe. Norma obowiązująca do 2004 roku. Obecnie wycofana.
- E3** – oleje silnikowe wysokiej jakości do stosowania w silnikach Diesla wolnosących i turbodoładowanych poprzednich konstrukcji – lata 80-te i 90-te. Normalne (najkrótsze) okresy międzywymianowe. Norma obowiązująca do 2004 roku. Obecnie wycofana.

- E4** – oleje silnikowe najwyższej jakości zapewniające najwyższą czystość tłoków, ochronę przeciwzużyciową, dyspersję sadzy i stabilność produktu. Stosowane w nowoczesnych wysokoobciążonych silnikach pojazdów ciężarowych spełniających wymogi emisji spalin Euro 1, Euro 2, Euro 3 i Euro 4, pozwalają na znaczne wydłużenie przebiegów w nowoczesnych silnikach. Należy je stosować do silników nie wyposażonych w filtry cząstek stałych DPF, do niektórych silników wyposażonych w układy EGR (recyrkulacji spalin) i niektórych silników wyposażonych w systemy SCR (redukcji tlenków azotu NOx). Zalecenia należy każdorazowo sprawdzać w instrukcjach producentów silników.
- E5** – oleje silnikowe najwyższej jakości zapewniające najwyższą czystość tłoków, ochronę przeciwzużyciową, dyspersję sadzy i stabilność produktu. Stosowane w nowoczesnych wysokoobciążonych silnikach pojazdów ciężarowych spełniających wymogi emisji spalin Euro 1, Euro 2, Euro 3 i Euro 4, pozwalają na znaczne wydłużenie przebiegów w nowoczesnych silnikach. Należy je stosować do silników nie wyposażonych w filtry cząstek stałych DPF. Odpowiedni do większości silników wyposażonych w układy EGR (recyrkulacji spalin) i większości silników wyposażonych w systemy SCR (redukcji tlenków azotu NOx). Zalecenia należy każdorazowo sprawdzać w instrukcjach producentów silników. Norma obowiązująca do 2004 roku. Obecnie wycofana.
- E6** – oleje silnikowe najwyższej jakości zapewniające najwyższą czystość tłoków, ochronę przeciwzużyciową, dyspersję sadzy i stabilność produktu. Stosowane w nowoczesnych wysokoobciążonych silnikach pojazdów ciężarowych spełniających wymogi emisji spalin Euro 1, Euro 2, Euro 3, Euro 4, Euro 5 i Euro 6, pozwalają na znaczne wydłużenie przebiegów w nowoczesnych silnikach. Można je stosować do silników wyposażonych w filtry cząstek stałych DPF lub bez nich, do silników wyposażonych w układy EGR (recyrkulacji spalin) i silników wyposażonych w systemy SCR (redukcji tlenków azotu NOx). Oleje klasy E6 są szczególnie zalecane dla silników wyposażonych w filtry DPF i powinno się je stosować tylko z paliwami niskosiarkowymi (max. 50 ppm). Zalecenia należy każdorazowo sprawdzać w instrukcjach producentów silników.
- E7** – oleje silnikowe najwyższej jakości zapewniające najwyższą czystość tłoków i ochronę przed spolerowaniem cylindra. Zapewniają ochronę przed zużyciem, czystość turbosprężarek, dyspersję sadzy i stabilność produktu. Stosowane w nowoczesnych wysokoobciążonych silnikach pojazdów ciężarowych spełniających wymogi emisji spalin Euro 1, Euro 2, Euro 3 i Euro 4, pozwalają na znaczne wydłużenie przebiegów w nowoczesnych silnikach. Należy je stosować do silników nie wyposażonych w filtry cząstek stałych DPF, do większości silników wyposażonych w układy EGR (recyrkulacji spalin) i większości silników wyposażonych w systemy SCR (redukcji tlenków azotu NOx). Zalecenia należy każdorazowo sprawdzać w instrukcjach producentów silników.
- E9** – oleje silnikowe najwyższej jakości zapewniające najwyższą czystość tłoków, ochronę przeciwzużyciową, dyspersję sadzy i stabilność produktu. Stosowane w nowoczesnych wysokoobciążonych silnikach pojazdów ciężarowych spełniających wymogi emisji spalin Euro 1, Euro 2, Euro 3, Euro 4, Euro 5 i Euro 6, pozwalają na znaczne wydłużenie przebiegów w nowoczesnych silnikach. Można je stosować do silników wyposażonych w filtry cząstek stałych DPF lub bez nich, do silników wyposażonych w układy EGR (recyrkulacji spalin) i silników wyposażonych w systemy SCR (redukcji tlenków azotu NOx). Oleje klasy E9 są szczególnie zalecane dla silników wyposażonych w filtry DPF. Zalecenia należy każdorazowo sprawdzać w instrukcjach producentów silników.

Olej może zostać zaklasyfikowany do odpowiedniej kategorii po upewnieniu się, iż przechodzi on z wynikiem pozytywnym „kryjące się” pod określeniem normy odpowiednie testy oraz charakteryzuje się odpowiednimi parametrami fizykochemicznymi. Wiele z uznanych do niedawna norm traci swą rolę (MIL) lub są one wycofywane (np. CCMC).

Dopuszczenia Producentów Pojazdów OEM:

Wielu producentów pojazdów wprowadza własne normy oparte o testy na hamowniach silnikowych oraz testy drogowe. Przykładem tego typu norm są np: Daimler Benz (dawniej Mercedes Benz), MAN, Renault, Volvo, Scania czy też VW.

Najbardziej rozpowszechnionymi wymaganiami OEM są:

MB – Normy firmy Daimler Benz (Mercedes-Benz)

- MB-Approval 226.5** – oleje wielosezonowe do silników benzynowych, wyprodukowanych w kooperacji Mercedes – Benz/Renault-Nissan
- MB-Approval 226.51** – oleje wielosezonowe do silników Diesla w modelu Mercedes – Benz a Klasa, o pojemności 1.6, 1.8 i 2.0 L. wyprodukowanych po 10.2012r.
- MB-Approval 227.0** – oleje jednosezonowe do silników wysokoprężnych samochodów ciężarowych Mercedes-Benz najstarszej konstrukcji do standardowych przebiegów
- MB-Approval 227.1** – oleje wielosezonowe do silników wysokoprężnych samochodów ciężarowych Mercedes-Benz najstarszej konstrukcji do standardowych przebiegów
- MB-Approval 228.1** – oleje wielosezonowe do silników wysokoprężnych samochodów ciężarowych Mercedes-Benz starszej konstrukcji do standardowych przebiegów
- MB-Approval 228.3** – oleje wielosezonowe do silników wysokoprężnych samochodów ciężarowych Mercedes-Benz nowszych konstrukcji do przedłużonych przebiegów
- MB-Approval 228.31** – oleje wielosezonowe do silników wysokoprężnych spełniających normę emisji spalin Euro 3, Euro 4 i Euro 5 do wydłużonych przebiegów i zaawansowanych systemów wtórnej obróbki spalin
- MB-Approval 228.5** – oleje wielosezonowe do silników wysokoprężnych samochodów ciężarowych Mercedes-Benz najnowszych konstrukcji do najdłuższych przewidywanych przebiegów
- MB-Approval 228.51** – oleje wielosezonowe do silników wysokoprężnych samochodów ciężarowych Mercedes-Benz najnowszych konstrukcji do najdłuższych przewidywanych przebiegów wyposażonych w filtry DPF
- MB-Approval 229.1** – oleje wielosezonowe do silników benzynowych i wysokoprężnych samochodów osobowych Mercedes-Benz starszej konstrukcji do standardowych przebiegów
- MB-Approval 229.3** – oleje wielosezonowe do silników benzynowych i wysokoprężnych samochodów osobowych Mercedes-Benz nowszej konstrukcji
- MB-Approval 229.5** – oleje wielosezonowe do silników benzynowych i wysokoprężnych samochodów osobowych Mercedes-Benz nowszej konstrukcji do przedłużonych przebiegów
- MB-Approval 229.31** – oleje wielosezonowe do silników benzynowych i wysokoprężnych samochodów osobowych Mercedes-Benz najnowszej konstrukcji wyposażonych w filtry cząstek stałych. Olej energooszczędny dający obniżenie zużycia paliwa
- MB-Approval 229.51** – oleje wielosezonowe do silników benzynowych i wysokoprężnych samochodów osobowych Mercedes-Benz najnowszej konstrukcji wyposażonych w filtry cząstek stałych mogące pracować w trybie przedłużonych okresów wymiany oleju

BMW Longlife – Normy firmy BMW

- BMW Longlife-98** – oleje wielosezonowe do silników benzynowych i wysokoprężnych samochodów osobowych BMW starszej konstrukcji do standardowych przebiegów. Lepkość zalecana 5W-40 + spełnianie norm ACEA A3/ B3, API SJ/CD
- BMW Longlife-01** – oleje wielosezonowe do silników benzynowych i wysokoprężnych samochodów osobowych BMW nowszej konstrukcji do wydłużonych przebiegów spełniające wymagania ACEA A3/B3, API SJ/CD EC-II
- BMW Longlife-04** – oleje wielosezonowe do silników benzynowych i wysokoprężnych samochodów osobowych BMW najnowszej konstrukcji wyposażone w filtry cząstek stałych oraz do wydłużonych przebiegów w lepkościach 0W-30, 0W-40, 5W-30, 5W-40

GM – Normy firmy GM/Opel

- GM-LL-A-025** – oleje wielosezonowe do silników benzynowych, samochodów osobowych starszych konstrukcji koncernu GM, do wydłużonych przebiegów
- GM-LL-B-025** – oleje wielosezonowe do silników Diesla, samochodów osobowych starszych konstrukcji koncernu GM, do wydłużonych przebiegów
- GM Dexos 2®** – oleje wielosezonowe do silników benzynowych i Diesla, samochodów osobowych konstrukcji GM, do wydłużonych przebiegów i filtrów DPF. Norma ta zastępuje normy GM-LL-A-025 i GM-LL-B-025

Ford – Normy firmy Ford

- Ford WSS-M2C913-A** – oleje wielosezonowe do silników benzynowych, w lepkości 5W-30, starszej konstrukcji
- Ford WSS-M2C913-B** – oleje wielosezonowe do silników benzynowych i Diesla, starszej konstrukcji, bazujących na normach ACEA A1/B1 i ILSAC GF-2/3
- Ford WSS-M2C913-C** – oleje wielosezonowe do silników benzynowych i Diesla, nowszych konstrukcji (od 2009r.), tzw. oleje energooszczędne, mogą być stosowane w zamian za oleje poprzedniej generacji Ford M2C913-B i Ford M2C913-A
- Ford WSS-M2C913-D** – oleje wielosezonowe do silników benzynowych i Diesla, nowszych konstrukcji (od Q2 2011r.), tzw. oleje energooszczędne, mogą być stosowane w zamian za oleje poprzedniej generacji Ford M2C913-C, Ford M2C913-B i Ford M2C913-A
- Ford WSS-M2C917-A** – oleje wielosezonowe do silników Diesla, wyposażonych w pompowtryskiwacz, stosowane w modelu Ford Galaxy 1.9, w lepkości 5W-40
- Ford WSS-M2C950-A** – oleje wielosezonowe, wykonane w lepkości 0W-30 do najnowszej konstrukcji silników Diesla o pojemności 1.6 i 2.0, spełniających normy emisji spalin Euro 5, wyprodukowanych w 2014 r.
- Ford WSS-M2C934-B** – oleje wielosezonowe, o bardzo niskiej zawartości SAPS, w lepkości 5W-30, wymagane w samochodach Jaguar i Land Rover
- Ford WSS-M2C937-A** – olej wielosezonowy wymagany w silniku 2.5 Turbo, w modelu Ford Focus RS (2009 -)
- Ford WSS-M2C948-B** – olej wielosezonowy, w lepkości 5W-20 do silników rodziny EcoBoost i Flex Fuel

MAN – Normy firmy MAN Nutzfahrzeuge

- MAN 270** – oleje wielosezonowe do silników wysokoprężnych samochodów ciężarowych MAN najstarszej konstrukcji do standardowych przebiegów
- MAN 271** – oleje wielosezonowe do silników wysokoprężnych samochodów ciężarowych MAN starszej konstrukcji do standardowych przebiegów
- MAN M3275** – oleje wielosezonowe do silników wysokoprężnych samochodów ciężarowych MAN nowszych konstrukcji do przedłużonych przebiegów
- MAN M3277** – oleje wielosezonowe do silników wysokoprężnych samochodów ciężarowych MAN najnowszych konstrukcji do najdłuższych przewidywanych przebiegów
- MAN M3277 CRT** – oleje wielosezonowe do silników wysokoprężnych samochodów ciężarowych MAN najnowszych konstrukcji do najdłuższych przewidywanych przebiegów także tych wyposażonych w układy CRT (filtry cząstek stałych)
- MAN M3477** – oleje wielosezonowe, niskopopiołowe do silników wysokoprężnych samochodów ciężarowych MAN konstrukcji Euro 4 do najdłuższych przewidywanych przebiegów wyposażonych w filtry cząstek stałych
- MAN M3677** – oleje wielosezonowe, niskopopiołowe najnowszych konstrukcji do silników wysokoprężnych MAN spełniających Euro 6 poprzez zastosowanie kombinacji układu SCR i CRT. Oleje spełniające tę normę wydłużają dwukrotnie żywotność filtra cząstek stałych CRT w porównaniu do olejów spełniających normy MAN M3377

Volvo VDS – Normy firmy Volvo dla silników samochodów ciężarowych

- VDS** – oleje klas SAE 10W-30 lub 15W-40 do silników wysokoprężnych samochodów ciężarowych Volvo starszej konstrukcji do standardowych przebiegów
- VDS-2** – oleje wielosezonowe najwyższej jakości do nowoczesnych silników wysokoprężnych Volvo do wydłużonych przebiegów
- VDS-3** – oleje wielosezonowe najwyższej jakości do najnowszych silników wysokoprężnych Volvo spełniających normę emisji spalin EURO 3 do najdłuższych przewidywanych przebiegów. Została przewidziana także dla olejów mineralnych klasy SAE 15W-40 przy zachowaniu niskiej ceny produktu
- VDS-4** – oleje wielosezonowe najwyższej jakości do najnowszych silników wysokoprężnych Volvo spełniających normę emisji spalin EURO 3, Euro 4 i Euro 5 do najdłuższych przewidywanych przebiegów i zaawansowanych systemów wtórnej obróbki spalin. Została przewidziana dla olejów mineralnych i półsyntetycznych klasy SAE 15W-40 oraz 10W-40

RN – Normy firmy Renault dla silników samochodów osobowych

- RN 0700** – oleje wielosezonowe do silników benzynowych i Diesla bez filtrów DPF, starszych konstrukcji, do standardowych okresów wymiany
- RN 0710** – oleje wielosezonowe do silników benzynowych i Diesla bez filtrów DPF

RVI – Normy firmy Renault dla silników samochodów ciężarowych

- RVI RLD** – podstawowej jakości oleje do silników wysokoprężnych Renault starszej konstrukcji do standardowych okresów wymiany
- RVI RLD-2** – wysokiej jakości oleje do silników wysokoprężnych Renault najnowszej konstrukcji do wydłużonych okresów wymiany oleju
- RVI RLD-3** – najwyższej jakości oleje do silników wysokoprężnych Renault najnowszej konstrukcji do najdłuższych przewidzianych okresów wymiany oleju i zaawansowanych systemów wtórnej obróbki spalin
- RVI RXD** – najwyższej jakości oleje do silników wysokoprężnych Renault najnowszej konstrukcji o poprawionych właściwościach czystościowych do najdłuższych przewidzianych okresów wymiany

VW – Normy firmy Volkswagen

- VW 502 00** – oleje wielosezonowe do silników benzynowych samochodów osobowych VW starszej konstrukcji do standardowych przebiegów. Klasyfikacja ta pokrywa normy VW 501 01 oraz VW 500 00
- VW 503 00** – oleje wielosezonowe do silników benzynowych samochodów osobowych VW nowszej konstrukcji do wydłużonych przebiegów. Oleje w lepkościach 0W-30 oraz 5W-30
- VW 504 00** – oleje wielosezonowe do silników benzynowych samochodów osobowych VW najnowszej konstrukcji do wydłużonych przebiegów. Oleje w lepkości 5W-30
- VW 505 00** – oleje wielosezonowe do silników wysokoprężnych samochodów osobowych VW starszej konstrukcji bez pompowtryskiwaczy i Common Rail do standardowych przebiegów. Oleje w szerokim spektrum lepkości od 5W-30 do 20W-50
- VW 505 01** – oleje wielosezonowe do silników wysokoprężnych samochodów osobowych VW nowszej konstrukcji z pompowtryskiwaczami do standardowych przebiegów. Oleje w lepkości 5W-40
- VW 506 00** – oleje wielosezonowe do silników wysokoprężnych samochodów osobowych VW nowszej konstrukcji bez pompowtryskiwaczy do wydłużonych przebiegów. Oleje w lepkości 0W-30
- VW 506 01** – oleje wielosezonowe do silników wysokoprężnych samochodów osobowych VW nowszej konstrukcji z pompowtryskiwaczami do wydłużonych przebiegów
- VW 507 00** – oleje wielosezonowe do silników wysokoprężnych samochodów osobowych VW najnowszej konstrukcji z pompowtryskiwaczami lub Common Rail oraz do silników wyposażonych w filtry cząstek stałych do wydłużonych przebiegów. Oleje w lepkości 5W-30

