

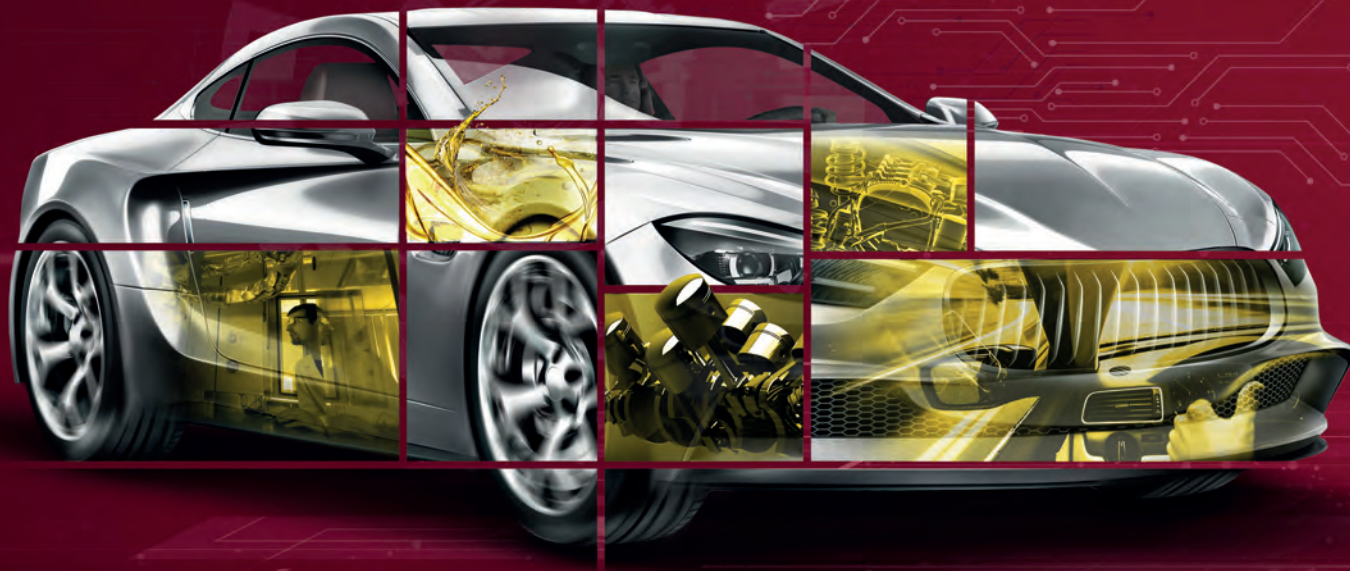
i-Sint



Oleje ENI

Wydajność i ochrona silnika

PROFI*AUTO*



ŚRODKI SMARNE



oilproducts.eni.com

Badania przeprowadzone przez ENI pozwoliły na opracowanie pełnej gamy produktów, które zapewniają wysoką wydajność, niezawodność i ochronę silnika w samochodach osobowych i lekkich pojazdach dostawczych.

Oferta produktowa podzielona jest na dedykowane linie, celem zaspokojenia różnych potrzeb konsumentów w zakresie środków smarnych. Dzięki temu produkty ENI stanowią optymalne rozwiązanie do wszystkich rodzajów samochodów.

Poza olejami silnikowymi, ENI oferuje produkty specjalne, takie jak oleje przekładniowe, płyny chłodnicze i płyny hamulcowe aby maksymalnie dopasować gamę produktów do wymagań klientów.



Spis treści

PROFIAUTO

	Oleje silnikowe	2
	 Oleje przekładniowe	18
	 Oleje do przekładni manualnych	20
	 Oleje do przekładni automatycznych	22

Oleje silnikowe



Szeroka gama olejów Eni do samochodów osobowych obejmuje produkty opracowane specjalnie w celu zaspokojenia różnych potrzeb smarnych silników, zgodne z wymaganiami określonymi przez producentów.



Eni i-Sint

Eni i-Sint tech

Eni i-Sint professional

Eni i-Base

Eni i-Base professional

CHARAKTERYSTYKA

- oleje o wysokiej wydajności dedykowane samochodom benzynowym i z silnikiem Diesla (posiadającym lub nieposiadającym filtr cząstek stałych); spełniają główne specyfikacje wymagane przez producentów

- oleje o wysokiej wydajności, zaprojektowane by spełniać specyfikacje wymagane przez poszczególnych producentów

- oleje dedykowane specjalistom (m.in. właścicielom serwisów samochodowych oraz hurtowni i sklepów z częściami samochodowymi), o doskonałym stosunku ceny do jakości

- oleje mineralne, dedykowane tradycyjnym samochodom, spełniające główne specyfikacje wydajności

- oleje mineralne, dedykowane tradycyjnym samochodom, spełniające normy API

TECHNOLOGIA

- technologia syntetyczna oraz topowa technologia syntetyczna

- technologia syntetyczna oraz topowa technologia syntetyczna

- technologia syntetyczna

- olej mineralny

- olej mineralny



JAKIE SĄ KLASY WYDAJNOŚCI ACEA DLA LEKKICH POJAZDÓW DOSTAWCZYCH?

PROFIAUTO



ACEA (Europejskie Stowarzyszenie Producentów Pojazdów) to międzynarodowa organizacja, która na podstawie badań laboratoryjnych i **testów silników** określa minimalne poziomy jakości (specyfikacje), które muszą spełniać oleje, aby mogły być stosowane w silnikach. Specyfikacje te są podane w instrukcji utrzymania pojazdu i na etykiecie pojemnika, aby wskazać poziom wydajności produktu. Ze względu na ciągłą ewolucję konstrukcji silników, specyfikacje ACEA są stale rozwijane i bardzo ważnym jest, aby oleje silnikowe deklarujące spełnianie wymogów ACEA były zgodne z najnowszą, obowiązującą edycją (ACEA 2016).

Wyróżnia się dwie klasy wydajności **ACEA** dedykowane do lekkich pojazdów dostawczych, oznaczone literami A/B i C. Klasa A/B obejmuje oleje do tradycyjnych silników benzynowych i wysokoprężnych; klasa C określa wymagania dla olejów silnikowych do silników benzynowych lub wysokoprężnych wyposażonych w filtry cząstek stałych. W ramach różnych klas istnieje dalsze rozróżnienie, które opiera się na wartości lepkości HTHS (High Temperature High Shear), co daje ważne wskazanie dotyczące zachowania się oleju w trudnych warunkach pracy.

Poniższa tabela prezentuje główne różnice pomiędzy tymi specyfikacjami:

		NISKOPOPŁOŁOWE/ ŚREDNIOPOPŁOŁOWE (LOW/MID SAPS ^(*))	OLEJE STAREJ GENERACJI (FULL SAPS ^(**))
LEPKOŚĆ HTHS (mPa-s)	>= 2.6 i < 2.9	C5	
	≥ 2.9	C1 C2	A5/B5 ^(**)
	≥ 3.5	C3 C4	A3/B3 A3/B4

^(*) Więcej dowiesz się w sekcji "NIE KAŻDY WIE, ŻE"

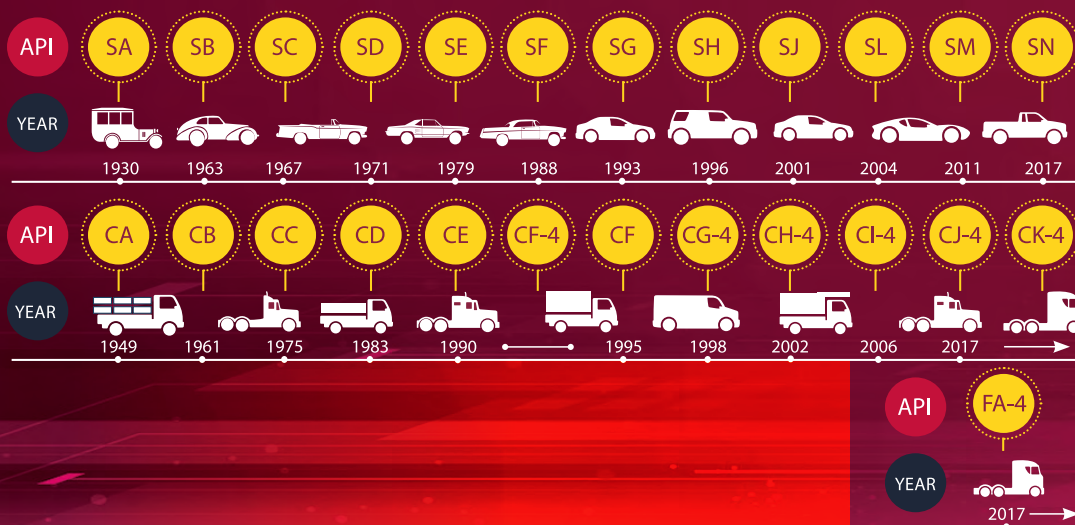
^(**) Kategorię A5/B5 można łączyć z kategoriami Low/Mid SAPS



JAKIE SĄ WYMOGI SPECYFIKACJI API?

API (American Petroleum Institute) określa standardy jakości olejów silnikowych; opiera się na dwóch kategoriach: dla silników benzynowych (oznaczenie **“S”**) oraz silników Diesla (oznaczenie **“C”**).

- Po literach **“S”** lub **“C”** następuje kolejne wskazanie progresywne zgodnie z aktualizacjami.
- Zastosowanie oleju o normie niższej niż ta, do jakiej zaprojektowany został silnik, może prowadzić do przedwczesnego zużycia silnika, a nawet uszkodzenia. Natomiast można stosować olej o normie wyższej do silników zaprojektowanych do najbliższych niższych norm (np. SN w silniku do SM i SL).







Eni i-Sint

Eni i-Sint to linia wysoce wydajnych olejów odpowiednich dla większości samochodów.

Staranny dobór surowców oraz dokładne wyważenie wszystkich komponentów sprawiły, że linia **Eni i-Sint** jest niezawodna i zapewnia płynną jazdę w **każdyh warunkach, niezależnie od typu samochodu** - od pojazdów kompaktowych po sportowe, z silnikami benzynowymi lub wysokoprężnymi.

Wszystkie **oleje ENI i-Sint** przeszły najbardziej rygorystyczne testy wymagane przez międzynarodowe organizacje (**API, ACEA, ILSAC**) i najważniejszych producentów samochodów.

Poza sprawdzonymi, tradycyjnymi produktami, linia **Eni i-Sint** obejmuje oleje o nowoczesnym składzie, dedykowane przede wszystkim samochodom wyposażonym w filtr cząstek stałych (**produkty klasy Mid SAPS**) i oleje o niskiej lepkości, które - jeśli są dozwolone przez producenta - pozwalają na znaczącą redukcję zużycia paliwa (**oszczędność paliwa**).





5W-30

topowa
technologia
syntetyczna



ACEA C3
API SN
BMW LL-04^(*)
Jakość MB 229.51^(*)
Porsche C30^(*)
VW 504 00 + 507 00^(*)

MS 5W-30

technologia syntetyczna



ACEA C3
API SN
BMW LL-04^(*)
Jakość MB 229.51,
229.52^(*)
VW 502 00 + 505 01^(*)
GM Dexos 2

MS 5W-40

technologia syntetyczna



ACEA C3
API SN
BMW LL-04^(*)
Jakość MB 229.51^(*)
VW 505 00 + 505
01^(*)
GM Dexos 2
Porsche A40^(*)

FE 5W-30

technologia syntetyczna



ACEA C2
API SN
spełnia normy FIAT
9.55535 S1

0W-20

technologia syntetyczna



API SN RC
ILSAC GF-5

^(*)Posiada aprobatę



JAKA JEST RÓŻNICA POMIĘDZY “TECHNOLOGIĄ SYNTETYCZNĄ” A “TOPOWĄ TECHNOLOGIĄ SYNTETYCZNĄ” W LINII OLEJÓW ENI I-SINT?

Różnica wynika z technologii stosowanych olejów bazowych. W produktach o **topowej technologii syntetycznej** stosowane są lepszej jakości syntetyczne oleje bazowe, dzięki czemu możliwe jest ciągłe ulepszanie właściwości olejów. Należy jednak podkreślić, że powyższe definicje zawierają dodatkowe informacje, które nie powinny w pełni determinować wyborów klientów: wybierając olej zawsze należy się kierować jego klasą lepkości **SAE** oraz **specyfikacją wydajności**.

Eni i-Sint **FULL SAPS**



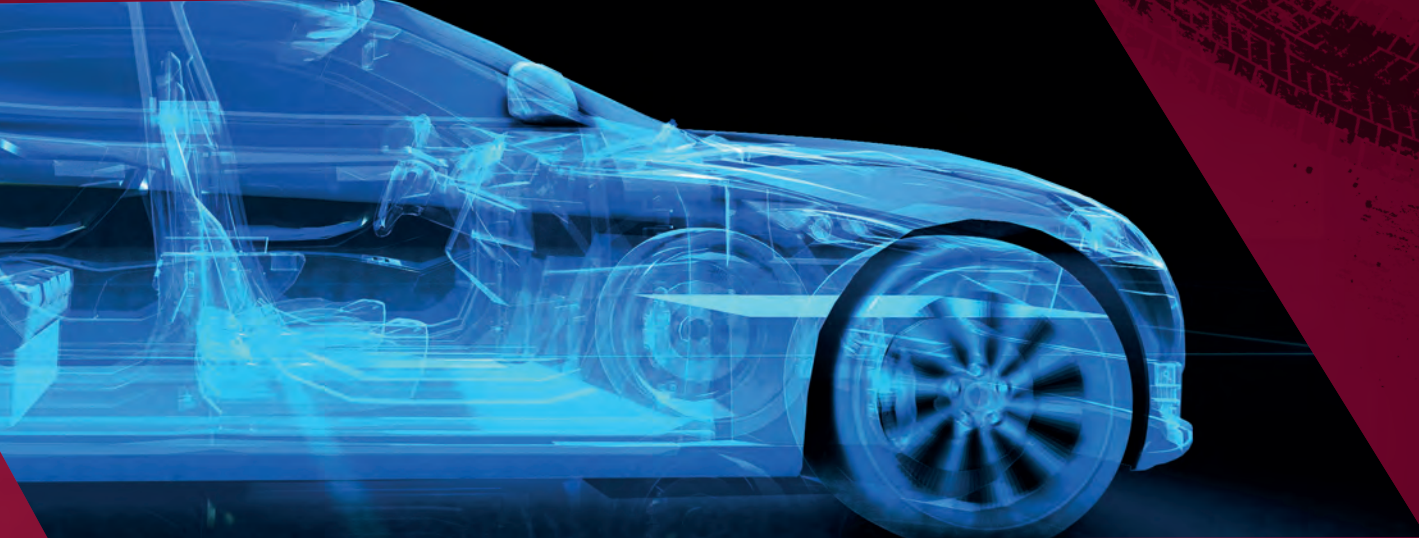
0W-40

topowa technologia
syntetyczna



^(*)Posiada aprobatę

ACEA A3/B4
API SN
BMW LL-01^(*)
Jakość MB 229.5^(*)
Porsche A40^(*)
VW 502 00 + 505 00^(*)
Renault RN 0700, 0710



5W-40

technologia syntetyczna



ACEA A3/B4

API SN

BMW LL-01^(*)

Jakość MB 229.3^(*)

Porsche A40^(*)

VW 502 00 + 505 00^(*)

Renault RN 0700, 0710

10W-40

technologia syntetyczna



ACEA A3/B4

API SN

Jakość MB 229.3^(*)



Eni i-Sint **tech**

Eni i-Sint **tech** to linia wysokiej jakości olejów nowej generacji, opracowanych specjalnie, by zaspokoić indywidualne potrzeby wiodących producentów samochodów na świecie.

Linie tę stworzono przy wykorzystaniu **wysokiej jakości** olejów bazowych i wysoce innowacyjnych dodatków. Oleje **Eni i-Sint tech** są technologiczną odpowiedzią na **specyficzne wymagania producentów**.

Zaprojektowany dla konkretnych rozwiązań silnikowych



PSA

P 0W-30

topowa
technologia
syntetyczna



PSA B71 2312^(*)
ACEA C2

Oszczędność
paliwa

W celu zapewnienia **ochrony** środowiska i zdrowia ludzi na producentów samochodów na całym świecie nakładane są ściśle ograniczenia w zakresie emisji CO₂ ze spalin. Aby spełnić te normy, producenci pojazdów podejmowali różnego rodzaju działania, opracowując innowacyjne i szczegółowe rozwiązania w zakresie silników i / lub koncentrując się na wydajności układów oczyszczania spalin. W związku z tym do spełnienia określonych przez producentów specyfikacji wydajności konieczne jest stosowanie olejów o określonych właściwościach i recepturach.

VOLKSWAGEN

0W-30 VW 503 00,
506 00, 506 01^(*)topowa technologia
syntetyczna**VK 0W-20** VW 508 00, 509 00^(*)
ACEA A1/B1
Porsche C20topowa technologia
syntetycznaOszczędność
paliwa**VK 0W-30** VW 504 00 + 507 00^(*)
ACEA C3topowa technologia
syntetyczna**VW 0W-20** Volvo RBSO-2AE
ACEA C5technologia
syntetycznaOszczędność
paliwa

RENAULT

P 5W-30PSA B71 2290
ACEA C2technologia
syntetycznaOszczędność
paliwa**R 5W-30**Renault RN0720^(*)
ACEA C4
MB 229.51, 226.51technologia
syntetyczna**G 5W-30**GM LL-A-025
LL-B-025
API SL/CFtechnologia
syntetyczna

MAZDA

M 5W-30JLR. 03.5005
Ford 934-B
ACEA C1,C2technologia
syntetycznaOszczędność
paliwa

FORD

ECO F 5W-20 Ford WSS-M2C 948-B^(*)technologia
syntetycznaACEA A1/B1
API SN**F 0W-30**topowa technologia
syntetycznaFord WSS-M2C950-A
ACEA C2
JLR.03.5007Oszczędność
paliwa**F 5W-30**technologia
syntetycznaFord WSS-M2C913-D^(*)
ACEA A5/B5,
A1/B1
API SL/CF
Renault RN 0700
JLR.03.5003Oszczędność
paliwa^(*)Posiada aprobatę



Eni i-Sint **BIO tech**

**BIO
PRODUKTY**

Syntetyczny olej, zawierający płynną technologię, do samochodów benzynowych lub hybrydowych. Dzięki specjalnym dodatkom i zastosowaniu **bioestrów** oferuje wysoką wydajność i pozwala na oszczędność paliwa w porównaniu do tradycyjnych produktów **SAE 0W-20**.

Spełnia także restrykcyjne zasady organizacji **API SN PLUS RC**, które wymagają, aby produkty zdały testy **LSPI** (przedwczesny zapłon przy niskich prędkościach obrotowych silnika).



Bio tech 0W-20

topowa technologia
syntetyczna



API SN PLUS RC
ILSAC GF-5



PROFIAUTO



- oszczędność paliwa
- spełnia normy API SN PLUS RC
- wysoka wydajność
- do silników najnowszej generacji



CZYM JEST LSPI?

LSPI to niebezpieczne zjawisko oznaczające przedwczesny zapłon przy niskich prędkościach obrotowych silnika. LSPI występuje najczęściej w nowoczesnych, małych silnikach z bezpośrednim wtryskiem paliwa (DI). W łagodnych przypadkach może powodować stuki w silniku, jednak gdy stanie się poważne, może skutkować nieodwracalnymi uszkodzeniami jednostki napędowej. Zastosowanie Eni i-Sint Bio tech OW-20 pomaga uniknąć występowania LSPI.



Eni i-Sint **professional**

Linia Eni i-Sint **professional** została zaprojektowana z myślą o specjalistach branży: mechanikach oraz sprzedawcach części i akcesoriów samochodowych.

Oleje Eni i-Sint **professional** spełniają specyfikacje wydajności najważniejszych europejskich i amerykańskich organizacji, optymalizując jednocześnie stosunek ceny do jakości.

PROFIAUTO





Eni i-Sint **professional**



5W-40

technologia syntetyczna



API SL/CF
MB 229.1
VW 501 01, 505 00
Spełnia normy
ACEA A3/B4

10W-30

API SN/CF

technologia syntetyczna



10W-40

technologia syntetyczna



API SL/CF
MB 229.1
VW 501 01, 505 00
Spełnia normy
ACEA A3/B4

20W-50

API SN/CF

technologia syntetyczna





Nie każdy wie, że...



CO OZNACZA SKRÓT „SAPS“?

SAPS to skrót od Sulphated Ash (popiół siarczanowy), Phosphorus (fosfor) oraz Sulfur (siarka).



CZY MOŻNA UŻYĆ OLEJU STAREJ GENERACJI JEŚLI WYMAGANY JEST OLEJ ŚREDNIOPOPIOŁOWY?

Nie, ponieważ zastosowanie do nowoczesnego silnika z filtrem cząstek stałych oleju starej generacji może uszkodzić układ oczyszczania spalin. Jeśli sytuacja jest odwrotna, nie powoduje to większych problemów, chociaż należy pamiętać, że produkty średniopopiołowe powstały z myślą o pojazdach wyposażonych w nowoczesne filtry cząstek stałych.



DO CZEGO SŁUŻĄ OLEJE ŚREDNIOPOPIOŁOWE?

Wejście w życie przepisów dotyczących emisji CO₂ zmusiło producentów samochodów do zastosowania bardzo zaawansowanych układów oczyszczania spalin, takich jak katalizatory i filtry cząstek stałych. Filtry cząstek stałych wyłapują pozostałości po procesie spalania, w tym olej, który może wyciekać do komory spalania. Metaliczne elementy oleju w wysokich temperaturach tworzą tzw. popioły metaliczne, które mogą powodować zatykanie filtra przy znacznym spadku wydajności pojazdu. Dzięki swojemu szczególnemu składowi oleje średniopopiołowe pomagają nowoczesnym układom oczyszczania spalin w zachowaniu ich funkcjonalności.



JAK CZĘSTO NALEŻY WYMIENIAĆ OLEJ?

Okres między wymianami zależy od oleju, specyfikacji wydajności i warunków pracy. Dobrą praktyką jest zapoznanie się z instrukcją użytkowania i konserwacji pojazdu lub postępowanie zgodnie ze wskazaniem systemu pokładowego.



CZYM JEST SAE?

SAE to klasa lepkości, która klasyfikuje oleje na podstawie ich lepkości w niskich i wysokich temperaturach. Dostarcza użytecznych informacji na temat wyboru oleju w zależności od różnych warunków klimatycznych i temperatur pracy silnika (zimny rozruch i wysokie prędkości). W olejach wielosezonowych wyrażana jest za pomocą dwóch części oddzielonych myślnikiem:

- lewa strona: odnosi się do lepkości na zimno (W = zima [winter]),
- prawa strona: odnosi się do lepkości w wysokich temperaturach (100° C).



Dokładne wartości lepkości dla różnych temperatur można znaleźć w tabeli SAE J300.



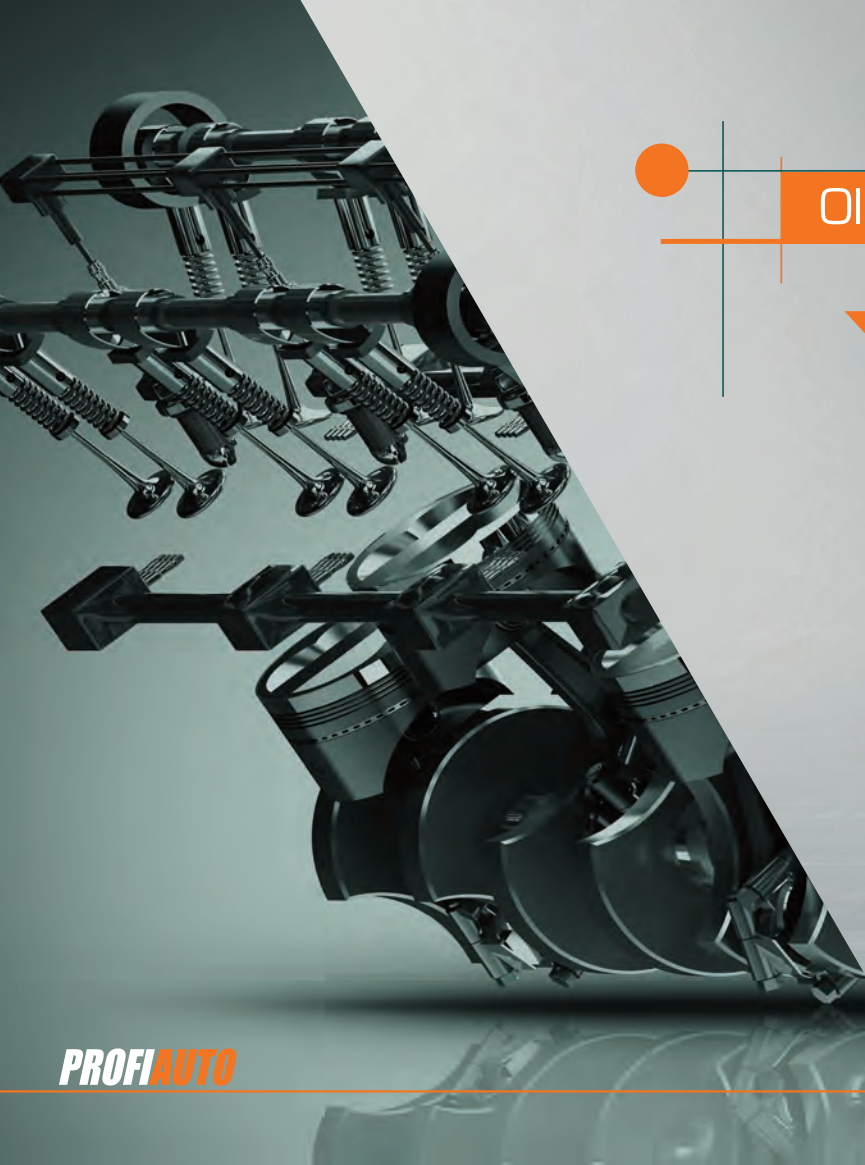
CO OZNACZA SKRÓT HTHS?

Wartość lepkości HTHS (High Temperature High Shear) stanowi miarę lepkości oleju w trudnych warunkach pracy (wysokie temperatury, wysokie obroty i wysokie obciążenia), a zatem wskazuje na zdolność produktu do zachowania swojej wydajności nawet pod obciążeniem. Najnowocześniejsze silniki są zaprojektowane do pracy z coraz większą ilością płynnych olejów (o niskim HTHS), co pozwala zmaksymalizować wydajność oraz oszczędność paliwa, zapewniając, dzięki szczególnemu doborowi składu, ochronę i trwałość. Bardzo ważne jest stosowanie olejów o niskiej HTHS tylko wtedy, gdy jest to zalecane przez producenta.



JAK DOBRAĆ ODPOWIEDNI OLEJ DO MOJEGO SAMOCHODU?

Skonsultuj się z nami - nasi specjaliści pomogą Ci w wyborze!



Oleje przekładniowe



Eni Rotra

Eni Rotra to gama olejów zaprojektowanych tak, aby mogły być używane zarówno w ręcznych, jak i automatycznych systemach przekładniowych.

Produkty te spełniają szeroki zakres wymagań wydajnościowych najważniejszych międzynarodowych instytucji oraz wymagania głównych producentów samochodów osobowych.





CZYM OLEJE PRZEKŁADNIOWE RÓŻNIĄ SIĘ OD OLEJÓW SILNIKOWYCH?

Oleje przekładniowe mają inny skład niż oleje silnikowe - przede wszystkim zawierają dodatki o silnych właściwościach przeciwzużyciowych. Ta cecha jest niezbędna, ponieważ koła zębate skrzyni biegów podlegają dużym prędkościom oraz dużym obciążeniom, co może prowadzić do uszkodzenia powierzchni metalowych.

OLEJE PRZEKŁADNIOWE - RĘCZNA SKRZYNIA BIEGÓW

Eni Rotra MP 80W-90

API GL-5,
MIL L 2105 D,
MAN 342 typ M1,
MAN 342 typ M2^(*),
ZF TE-ML 05A, 12E^(*),
ZF TE-ML 16B, 17B, 19B, 21A^(*),
ZF TE-ML 07A, 08

Eni Rotra MP 85W-140

API GL-5,
MIL L 2105 D,
ZF TE-ML 05A, 12E^(*),
ZF TE-ML 16D, 21A^(*),
ZF TE-ML 07A, 08, 16D
Volvo 1273.10

Eni Rotra MP/DB 85W-90

API GL-5,
MB 235.0,
MIL-L-2105 D

Eni Rotra MP/S 85W-90

API GL-5,
ZF TE-ML 05C, 12C, 16E, 21C

Eni Rotra GL 80W-90

API GL-5,
MIL-L-2105 D

Eni Rotra GL 85W-140

API GL-5,
MIL-L-2105 D

Eni Rotra HY DB Synth 75W-90

API GL-4,
Jakość MB-235.11^(*)

Eni Rotra MP 75W-90

API GL-4 + GL-5,
API MT-1,
SAE J2360,
MAN 341 typ Z2,
MAN 342 typ M3,
Scania STO 1 : 0
ZF TE-ML 02B, 05A, 12L, 12N^(*),
ZF TE-ML 16B, 17B, 19C, 21A^(*)

Eni Rotra LSX 75W-90

Jakość MB-235.8^(*),
API GL-4 + GL-5,
API MT-1,
SAE J 2360 (ex MIL-PRF-2105E),
MAN 341 typ Z2^(*),
MAN 342 typ S1^(*),
Scania STO 2:0 A FS,
Volvo 97312,
MACK GO-J,
ZF TE-ML 02B, 05A, 12L, 12N,
16F, 17B, 19C, 21A^(*)

Eni Rotra Multigear 75W-80

API GL-4,
ZF TE-ML 01L, 02L, 16K^(*),
ZF TE-ML 08, 13, 24A,
MAN 341 typ Z4^(*),
DAF, Volvo 97307^(*),
IVECO, Renault Note
B0032/2 aneks 3,
Eaton PS-321

Eni Rotra HY DB 80W

API GL-4,
ZF TE-ML 2B, 17A
Jakość MB- 235.1^(*)

Eni Rotra FE 75W-80

API GL-4,
MB 235.1
ZF TE-ML 06L, 08, 17A, 24A



NIE KAŻDY WIE, ŻE



Eni Rotra FE 75W-90

API GL-4,
VW 501 50 (G50)

Eni Rotra HY 80W-90

API GL-4,
ZF TE-ML 02A, 16A, 17A, 19A
MIL-L-2105

Eni Rotra HY 90

API GL-4

Eni Rotra HY 140

API GL-4

Eni Rotra 80W-90

API GL-3

Eni Rotra 85W-140

API GL-3

(*) Posiada aprobatę

W olejach dedykowanych ręcznym skrzyniom biegów normy **API** nie działają wstecz (nie są zastępowalne), w przeciwieństwie do olejów silnikowych (rodzaju **S** oraz **C**). Olej spełniający normę **API GL-5** nie jest odpowiedni do użytku jeśli producent przewidział dla niego normę **GL-4**, ponieważ jego silnie działające dodatki mogłyby uszkodzić materiał synchronizatorów. Tylko niektóre produkty mają zrównoważony skład spełniający normy **GL-4** oraz **GL-5** - informacje te podane są na etykietach produktów. Specyfikacje **ZF**, podobnie jak **API**, nie są zastępowalne: każdy kod ma swoje własne, zdefiniowane znaczenie.

Konieczne jest dokładne zapoznanie się z instrukcją użytkowania i konserwacji pojazdu, aby określić właściwy olej, który należy zastosować.



Oleje przekładniowe - automatyczna skrzynia biegów



ATF IID

Ford MERCON
GM DEXRON IID
Allison C-4,
Caterpillar TO-2,
MAN 339 V-1^(*)
MAN 339 Z-1
MB 236.6,
Voith H55.6335.xx
ZF TE-ML 04D, 11A, 14A^(*),
ZF TE-ML 05L, 09, 17C

ATF

GM DEXRON IID
Ford ESP-M2C166-H
Ford ESP-M2C138-CJ
MB 236.2

^(*)Posiada aprobatę

ATF VI

GM DEXRON VI
Ford MERCON LV
JASO 1-A

ATF III

GM DEXRON IIIG,
Ford MERCON,
MB 236.6,
Allison C-4,
MAN 339 typ L - 1,
MAN 339 typ V - 1,
MAN 339 typ Z - 1,
ZF TE-ML 04D, 05L, 09, 14A,
21L, Volvo 97340,
Voith H55.6335.xx

ATF Multi

Allison TES-295,
BMW LT 71141,
JASO 1-A,
AISIN JWS 3309,
Toyota T-IV,
NISSAN MATIC D, J, K,
CHRYSLER ATF+3/+4,
Jakość MB 236.9^(*),
GM DEXRON IIH,
Ford MERCON/MERCON V,
ZF TE-ML 04D, 14B, 16L, 16R,
20B, 25B^(*),
MAN 339 typ V - 1,
MAN 339 typ V2



CZY W RĘCZNYCH I AUTOMATYCZNYCH SKRZYNIACH BIEGÓW STOSUJE SIĘ TEN SAM OLEJ?

Automatyczne skrzynie biegów to złożone układy, w których olej musi spełniać kilka różnych funkcji: obsługiwać przekładnię hydrokinetyczną, chronić powierzchnie przekładni, zapewniać odpowiednie właściwości cierne w sprzęgłach wielotarczowych i taśmowych, hydraulicznie uruchamiać zmiany biegów. Olej w automatycznych skrzyniach biegów podlega temperaturom roboczym, które są zwykle wyższe niż te w przekładniach manualnych, i dlatego napotyka wyższe naprężenia termooksydacyjne, na które tylko specjalnie zaprojektowany olej (oznaczony jako ATF, czyli płyn do automatycznych skrzyń biegów) może zapewnić skuteczną reakcję.

Oferta Eni obejmuje również poniższe oleje przekładniowe:

Eni Rotra GL	80W-90	API GL-5, MIL-L-2105 D
Eni Rotra GL	85W-140	API GL-5, MIL-L-2105 D
Eni Rotra HY	90	API GL-4
Eni Rotra HY	140	API GL-4
Eni Rotra HY	80W-90	API GL-4, ZF TE-ML 02A, 16A, 17A, 19A MIL-L-2105
Eni Rotra	80W-90	API GL-3
Eni Rotra	85W-140	API GL-3

Potrzebujesz dodatkowych informacji? Skontaktuj się z nami!



Indeks ENI E05

- 3,5x1m
- dzianina poliestrowa 100 % gramatura 120 gr/mkw
- rozmiar 100x350 cm
- karabińczyki na taśmie wzmacniającej po lewej stronie, na górze tunel



Indeks ENI E02

- banner 2x1m
- powlekany
- 510g Frontlit
- oczkowanie co 50 cm



Indeks ENI E05

- ekspozytor kartonowy na ladę
- ekspozytor na ladę
- na cztery oleje 1L



Indeks ENI E03

- stojak metalowy
- stojak na 12 sztuk oleju 4L
- metalowy, bez kółek

PROFI*AUTO*



Eni S.p.A. - Refining & Marketing

Viale Giorgio Ribotta, 51
00144 Rome-Italy
Tel. 0039 06 59881

Miejsce na pieczęć dystrybutora