

Tulevikus valitsevad autotootjate eriõlid

Üha rangemad heitgaasinormid jätavad universaalõlid minevikku ja tulevik on autotootjate eriõlide päralt. Euroopa mootoriõliturg on jõudnud põhimõteteliste muudatuste faasi.

Uute, üha rangemate Euroopa Liidu heitgaasinormide kehtestamine toob paratamatult kaasa uute mootoritehnoloogiate ja heitgaasi järeltötlussüsteemide väljatöötamise.

See omakorda viib selleni, et sõidukitootjad annavad üha usinamalt välja uusi õlitsentse.

Tänapäevane tehnoloogia autoduses kohustab ka määrdeainete tootjaid välja töötama ikka järgmisi määrdeainegeneratsioone ning mootoriõlisisid tuleb arendada järjest lühema aja tagant.

Näiteks oli Euro 4 norm aluseks otsustavate muudatuste tegemisele mootoriõlide manusekeemias.

Õlitootjad arendasid välja uued lisandikomponendid, mis tulevad edukalt toime mootoritootjate nõuetega ja peavad tagama heitgaasi järeltötlussüsteemide maksimaalse efektiivsuse.

Tahmafiltrid lubavad vaid väga väikest – kulumisvastast ja määrdeainena toimivate – fosfori, väävlit ja sulfaattuha kogust mootoriõlis, kuna vastasel korral nad ummistuvad.

Spetsiaalselt tänapäevastele tahmafiltriga (DPF) diiselmootoritele arendatud



► Meelis Orgla, Addinol Baltimaade müügijuht

Äp MIS ON MIS

Mootoriõlid

- **low-SAPS õlid:** väikese sulfaattuha- (SA), fosfori- (P) ja väävlisisaldusega (S) õlid.
- **mid-SAPS õlid:** keskmise sulfaattuha-, fosfori- ja väävlisisaldusega õlid.

ACEA klassifikatsiooni kvaliteediklassid

- **A ja B klass:** bensiini- ja diiselmootorite õlid sõiduautodele.
- **C klass:** keskkonnasõbralikud mootoriõlid. Sõiduautode defineeriti need esmakordselt 2004.
- **E klass:** raskediiselmootorite õlid (veoautod, bussid).

määrdeaineid tuntakse *low*- või *mid*-SAPS õlidena.

Ka ACEA (Euroopa Autotootjate Assotsiatsiooni) mootoriõlide klassifikatsioon arvestab mootoriõlide uute ja kõrgemate nõuetega.

Lähtuvalt sõidukitootjate erinevatest nõuetest on kuni tänaseni ACEA 2008. aasta väljaandes olemas neli erinevat õliklassi: ACEA C1 kuni C4.

Need klassid erinevad üksteisest põhiliselt eelpool

nimetatud ainete lubatud sisalduse poolest.

Sama käib veokite õlidele kehtiva ACEA E kohta. Klassid ACEA E6 ja uus ACEA E9 nõuavad samuti tuhka tekitavate ainete piiramist. See tähendab, et ka selles valdkonnas mängivad *low*-SAPS mootoriõlid järjest suuremat rolli.

Viimasel ajal on üha enam kerkinud tarbijate ja sõidukitootjate fookusesse kütuse säästmise teema. Seega tuleb siin mängu määrdeainete mõju mootori sisehõõrdumise vähendamisele.

ACEA C-klassi õlid võimaldavadki väiksemat kütusekulu.

Tähelepanu tuleb pöörata sellele, et selliseid SAPS-õlisisid saab kasutada ainult mootorites, mis on spetsiaalselt loodud nende õlide kasutamiseks.

Järjest rangemate nõuete esitamine mootoriõlile toob endaga kaasa autotootjate spetsiaalsete litsentside hulga veelgi suurema kasvu. Selle tulemusel omakorda suureneb ka eriõlide arv üksikutele mudelitele ja tootjatele.

Kui vaadata seda teemat pikemas perspektiivis, siis saab küll öelda, et tulevikus hakkavad eelkõige domineerima *low*-SAPS mootoriõlid.

Iseäranis tulevase Euro heitgaasinorme silmas pidades pole neile mootoriõlile peaaegu mingeid muid alternatiive.