

Üha rangemad heitgaasinormid nõuavad pidevalt uusi määrdeaineid

23. märts 2010

Euroopa mootoriõliturg on jõudnud põhimõtteliste muudatuste faasi. Uute, üha rangemate Euroopa Liidu heitgaasinormide kehtestamine toob paratamatult kaasa uute mootoritehnoloogiate ja heitgaasi järeltöötlussüsteemide väljatöötamise. See omakorda viib selleni, et sõidukitootjad annavad üha usinamalt välja uusi õlilitsentse.

Kaasaegne tehnoloogia autonduuses kohustab ka määrdeainete tootjaid välja töötama üha uusi 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 järeltöötlussüsteemide maksimaalse efektiivsuse. Tahmafiltrid lubavad vaid väga väikest (kulumisvastaselt ja määrdeainena toimivate) fosfori, väävli ja sulfaattuha kogust mootoriõlisis, kuna vastasel korral nad ummistuvad. Spetsiaalselt kaasaegsetele tahmafiltriga (DPF) diiselmootoritele arendatud määrdeaineid tuntakse low- või mid-SAPS (väikese kuni keskmise sulfaattuha-, fosfori- ja väävlisisaldusega) õlidena.

Ka ACEA (Euroopa Autotootjate Assotsiatsiooni) mootoriõlide klassifikatsioon arvestab mootoriõlide uute ja kõrgemate nõuetega. Sõiduautode õlile defineeriti need esmakordselt 2004. aastal eraldi ACEA C klassis. Lähtuvalt sõidukitootjate erinevatest nõuetest on kuni tänaseni ACEA 2008. aasta väljaandes olemas neli erinevat klassi: ACEA C1 kuni C4. Nad erinevad üksteisest põhiliselt eelpool nimetatud ainete lubatud sisalduse poolest.

Sama käib veokite õlile 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 ja seega määrdeainete mõju mootori sisehõõrdumise vähendamisele. ACEA C klassi õlid võimaldavadki väiksemat kütusekulu. Tähelepanu tuleb pöörata sellele, et neid 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 ning ka eriõlide arv üksikutele mudelitele ja tootjatele suureneb. 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.

Meelis Orgla

Addinol Baltimaade müügijuht