

## В двигателях Евро-6 также необходимо применять экологически более безопасные масла

### МЕЭЛИС ОРГЛА

Руководитель ADDINOL Lube Oil OÜ по продажам на территории Балтийских стран

**С начала года в Евросоюзе вступил в силу стандарт Евро-6 на выбросы загрязняющих веществ в атмосферу, действующий в отношении всех современных тяжелых грузовых автомобилей. Помимо прочего стандарт предписывает применение в них масел нового типа.**

В последние годы постоянно вводились все ужесточающиеся требования к экономии топлива и стандарты на выбросы загрязняющих веществ в атмосферу.

Это обусловило также постоянное усовершенствование моторных масел для грузовых автомобилей, автобусов, сельскохозяйственных и строительных машин.

По сравнению со стандартом Евро-5 в новом стандарте Евро-6 примерно на 67 % снижено предельно допустимое значение твердых частиц в выхлопных газах грузовых автомобилей, а предельно допустимое значение выбросов оксидов азота – даже на 80 %. Для соблюдения предельно допустимых значений используются инновационные технологии двигателей и современные системы нейтрализации отработавших

### Полезно знать

#### Различия и сходства масел

	ACEA E	ACEA E6	ACEA E7	ACEA E9
Low SAPS	-	x	-	x
Сульфатная зольность	≤ 2	≤ 1	≤ 2	≤ 1
TBN (общее щелочное число)	≥ 12	≥ 7	≥ 9	≥ 7
Евро-6	-	x	-	x
Дизельный сажевый фильтр (DPF)	-	x	-	x
SCR/избирательная каталитическая нейтрализация отработавших газов/ (AdBlue)	x	x	x	x
EGR/система рециркуляции отработавших газов	x	x	x	x
Удлинённый интервал технического обслуживания	-	x	-	-
Топливо B05	x	x	x	x

газов. Параллельно с этим необходимо применять моторные масла категорий ACEA E6 и E9.

Эти моторные масла имеют значительно более низкую сульфатную зольность (sulphated ash), а также более низкое содержание фосфора (phosphorus) и серы (sulphur). В зависимости от содержания золаобразующих веществ эти масла также называют маслами low SAPS или mid SAPS. Вместе с тем масла low SAPS и mid SAPS требуют применения видов топлива, качество которого соответствует западноевропейским стандартам.

Разработка такого моторного масла представляет настоящий вызов для любого производителя смазочных материалов и связана со значительными расходами, начиная с разработки продукта и заканчивая процедурами получения лицензий автопроизводителей. Сера и фосфор, которые ранее добавлялись во все моторные масла в виде присадок, теперь могут содержаться в маслах в минимальном количестве. Но чтобы не смотреть на это выполнять предъявляемые к маслам low SAPS высокие требования, связанные с удлинёнными интервалами замены

масла, меньшим трением и отличной защитой от износа, производителям смазочных материалов пришлось разработать совершенно новые пакеты присадок.

Смешения моторных масел, выполняющих требования стандарта Евро-6 по выбросам загрязняющих веществ в атмосферу, с другими маслами следует избегать. Если необходимо долить моторное масло, а под рукой нет масла, идентичного залитому в двигатель, то можно использовать и другое масло. Если заливается большое количество масла другого типа, его необходимо заменить при первой возможности.

**Обратите внимание**  
**Применение неправильного масла может привести к расходам в несколько тысяч евро**

**ЕСЛИ** несмотря на предписания производителя транспортного средства применяются моторные масла более низкого качества, создается угроза как для двигателей, так и для систем нейтрализации отработавших газов. Их работа будет нарушена и это приведет к возникновению серьезных неисправностей.

При использовании **НЕПОДХОДЯЩЕГО** моторного масла мелкие поры дизельного сажевого фильтра (DPF) могут быстро забиться. Стоимость замены **ФИЛЬТРА** может составить несколько тысяч евро.

*Перевод статьи «Euro 6 mootorid nõuvad ka keskkonnasõbralikumaid õlisid», опубликованной 27.03.2014 в спецвыпуске Logistika газеты Äripäev.*