

ACEA 2016 – õlitööstus liigub üha suurema kütusesäästu poole

Autondus, Tooteuudised

29. märts 2017

Uus ACEA C5 klass

HTHS 150 °C juures	≥ 2,6 < 2,9 mPa*s
HTHS 100 °C juures	pole ette antud
nihkepinge stabiilsus	viskoosusklass ei tohi muutuda
NOACK (aurustumiskadu)	≤ 13%
TBN (leelisarv)	≥ 6,0 mg KOH/g
väävel	≤ 0,3% m/m
fosfor	≥ 0,07 ≤ 0,09% m/m
sulfaatne tuhasus	≤ 0,8% m/m
kloor	pole ette antud
kütuse sääst	≥ 3,0% (M111FE)

ACEA klassifikatsioon on õlitööstuses üks tähtsamaid standardeid, mille mõju on järjest kasvanud ka väljaspool Euroopat. Kuna viimati muudeti ACEA klassifikatsiooni ja jõudlusnõudeid õlidele 2012. aastal, on 2016. aastal sisseviidud uuendused ACEA klassifikatsioonis suur samm õlitööstuse jaoks. See tähendab, et võrreldes ACEA 2012 klassifikatsiooniga on ACEA 2016. aasta standardis oluliselt tõstetud nõudmisi määrdeainete omadustele.

Tänapäevased mootori tehnoloogiad ja biokütuste populaarsuse tõus on tekitanud vajaduse kehtestada määrdeainetele kõrgemad standardid. Uus ACEA 2016 sisaldab rida muudatusi ja uuendusi nii klassifikatsioonisüsteemis kui ka mootorikatsetes. Kõrgemad nõuded on kehtestatud ka kütusesäästlikkusele.

Väiksem kütusekulu ja uus C5 klass

Lisaks päris uutele või uuenenud katsetele on ACEA 2016 klassifikatsioonis muudetud ka C klassi (kerged diiselmootorid) struktuuri. Sisse on viidud pikisilmi oodatud uus C5 klass, mis hõlmab heitgaasi järeltöötlussüsteemidega mootoritele ettenähtud õlisid. ACEA C5 puudutab eelkõige SAE 0W- ja 5W-20 mootoriõlisid, mis on vajalikud selleks, et täita üha kõrgemaid nõudeid seoses kütusesäästlikkusega. C5 klassi õlid peavad näiteks säästma 2% rohkem kütust kui C3 klassi õlid.

Uued tihendimaterjalid

ACEA 2016 võtab lisaks uutele mootoritehnoloogiatele arvesse ka arenguid tihendimaterjalide valdkonnas. Uued tihendimaterjalid, nagu näiteks väga kulumiskindel elastomeer, nõuavad katsete tänapäevastamist.

A1/B1 klass eemaldatud

ACEA klassifikatsiooni 2016. aasta väljaandest on eemaldatud A1/B1 klass. Kuna ACEA C5 klass katab ka madalamad viskoosusklassid ja sobib heitgaasi järeltöötlussüsteemidele, ei ole A1/B1 klassi enam vaja.

Hinnatakse biokütuste mõju määrdeainetele

Koos biokütuste laialdase kasutamisega Euroopas on sagenenud sõidukites mitmed probleemid, nagu õli oksüdeerumine, lagunemine ja paksenemine. Seetõttu on töötatud välja kaks uut katset, mis aitavad määrdeaineid hinnata nimetatud probleemide osas.

Mootorite uued tehnoloogiad nõuavad paremaid määrdeaineid

Bensiini otsesissepritsega (GDI) ning bensini otsesissepritse ja turbolaaduriga (TGDI) mootorid nõuavad parema jõudlusega määrdeainet. Seetõttu on ACEA 2016 raames sisse viidud kaks uut katset määrdeainete hindamiseks seoses mudasete tekkega ning sadestisega turbolaaduris ja kolbidel. See mõjutab sõiduautode sektori edasist arengut, kus järjest rohkem kasutatakse GDI ja TGDI tehnoloogiat.

E klassi õlidel hinnatakse biodiisli mõju

Rasketele diiselmootoritele ettenähtud õlide (E klassi õlide) klassifikatsioon pole muutunud. Lisandunud on mõned uued katsed, nagu näiteks uus oksüdatsioonikatse, mis on välja töötatud selleks, et vähendada biodiislist tingitud oksüdatsiooni mõju ja uus katse kolbide puhtuse mõõtmiseks biodiisli kasutamisel.

ACEA 2016 Euroopa õlide klassifikatsioon hõlmab kolme klassi: bensiini- ja kergete diiselmootorite õlide klass (jaguneb jõudlusnõuete järgi omakorda kolmeks klassiks: A3/B3, A3/B4 ja A5/B5), spetsiaalselt heitgaasi järeltöötlussüsteemidega bensiinimootoritele ja kergetele diiselmootoritele ettenähtud õlide klass (jaguneb viieks klassiks: C1, C2, C3, C4, C5) ning raskkoormatud diiselmootorite õlide klass (jaguneb neljaks klassiks: E4, E6, E7, E9).

Anna Murašina

ADDINOL Lube Oil OÜ tehnikadirektor