

# Моторные масла Евро-6 значительно более экологичные

**Мезлис Орла**

директор ADDINOL Lube Oil OU по продажам на территории Балтийских стран

**С 1 января 2014 года в Евросоюзе вступили в силу стандарты Евро-6 на выбросы в атмосферу, распространяющиеся на все современные тяжёлые грузовые автомобили.**

В последние годы постоянно проводились разработки в сфере смазочных материалов для автотранспорта, и особенно моторных масел для грузовых автомобилей, автобусов, сельскохозяйственных и строительных машин, что обусловлено стремительным развитием двигателей, идущему по пути экономии топлива и соответствия постоянно ужесточающимся экологическим стандартам.

По сравнению со стандартом Евро-5 в новом стандарте Евро-6 примерно на 67% снижено предельно допустимое

значение твёрдых частиц в выхлопных газах грузовых автомобилей, а предельно допустимое значение выбросов оксидов азота снижено даже на 80%. Для соблюдения предельно допустимых значений используются инновационные технологии двигателей и новейшие системы рециркуляции отработавших газов. Параллельно с этим также необходимо применять соответствующие моторные масла, имеющие спецификации ACEA E6 и E9 или API CJ-4.

## Настоящий вызов для разработчиков

Данные высокоэффективные моторные масла имеют значительно более низкое содержание сульфатной зольности (sulphated ash), фосфора (phosphorus) и серы (sulphur). В зависимости от содержания этих золообразующих веществ эти масла также называют маслами low SAPS или mid SAPS. Вместе с тем масла low SAPS или mid SAPS

## ДВ К СВЕДЕНИЮ

### Различия и сходства моторных масел

	ACEA E4	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
Удлиненный интервал технического обслуживания		x		
Топливо B05	x	x	x	x
API CJ-4				x

требуют применения видов топлива, качество которого соответствует западноевропейским стандартам.

Разработка такого моторного масла является настоящим вызовом для любого производителя смазочных материалов и связана со зна-

чительными расходами, начиная с разработки продукта и заканчивая процедурами получения лицензий автопроизводителей. Сера и фосфор, которые ранее добавлялись во все моторные масла в качестве присадок, теперь могут содержаться в маслах

в минимальном количестве. Но чтобы, несмотря на это, выполнить другие высокие требования, которые установлены в отношении масел low SAPS и связаны с удлинёнными интервалами замены масла, меньшим трением и отличной защитой от изно-

са, производителям смазочных материалов пришлось разработать совершенно новые пакеты присадок. Из-за дорогостоящих процессов обработки базовых масел и специальных пакетов присадок масла Евро-6 имеют также более высокую стоимость, чем их предшественники.

## Смешивать не надо, доливать можно

Следует, безусловно, избегать смешения моторных масел Евро-6 с маслами другого типа, поскольку только в чистом виде масла Евро-6 могут максимально проявить свою эффективность и защитить двигатель, а также системы рециркуляции отработавших газов. Если же во время езды требуется долить моторное масло, но в данный момент под рукой нет масла, идентичного залитому в двигатель, то можно залить и другое масло. Если доливается много другого масла, то в ближайшее время масло надо будет заменить.