

KLASYFIKACJE JAKOŚCIOWE WG ACEA

ACEA - Association des Constructeurs Européens d'Automobile

Stowarzyszenie Konstruktorów Samochodów Europejskich z siedzibą w Brukseli istnieje od 1996 roku. Do stowarzyszenia należą takie firmy jak BMW, FIAT, POROSCHE, VOLVO czy VOLKSVAGEN. Głównym celem stowarzyszenia jest poprawa jakości olejów silnikowych. Wszyscy producenci olejów silnikowych przystępujących do programu ACEA zgadzają się produkować oleje silnikowe w oparciu o EELQMS (Europejski System Jakości Olejów Silnikowych), standardy ISO oraz zalecenia ACEA. Do najbardziej znanych producentów posiadających akredytację stowarzyszenia należą m. in.: BP, CASTROL, COMMA, ELF, MOBIL, SHELL, STATOIL, TEXACO.

Do silników benzynowych w samochodach osobowych:

A1 - oleje wielosezonowe do wszystkich nowoczesnych silników. Dzięki niskiej lepkości zwiększa oszczędność paliwa (spełnia wymogi A2);

A2 - oleje wielosezonowe do silników po 1989r. Podstawowa klasa olejów o mineralnych o zwykłej lepkości;

A3 - oleje wielosezonowe (0W/XX, 5W/XX, 10W/XX) do nowoczesnych silników sportowych i typowych. Dzięki niskiej lepkości zwiększa oszczędność paliwa;

A4 - do silników sportowych lub typowych z przedłużonym czasem ścieku oleju;

A5 - oleje łączące energooszczędność z najwyższą jakością.

Do silników diesla małej pojemności w samochodach osobowych i dostawczych:

B1 - oleje wielosezonowe do wszystkich nowoczesnych silników samochodów osobowych oraz lekkich dostawczych. Dzięki niskiej lepkości zwiększa oszczędność paliwa (spełnia wymogi B2);

B2 - olej wielosezonowy, szczególnie polecany do silników bez wtrysku bezpośredniego;

B3 - olej wielosezonowy o niskiej lepkości (0W/XX, 5W/XX, 10W/XX) do silników sportowych i o dużej mocy;

B4 - oleje wielosezonowe do silników najnowszej konstrukcji z wtryskiem bezpośrednim (rozszerzona B2);

B5 - Kategoria olejów konwencjonalnych i lekkiego biegu. Odpowiada ACEA A3, jednakże z obniżoną lepkością HTHS. W silniku pomiarowym w porównaniu do oleju referencyjnego 15W-40 musi zostać wykazana oszczędność paliwa > 2,5%.

Do silników Diesla z filtrem cząsteczek stałych w samochodach osobowych:

C1 - Nowa klasyfikacja (od 10/2004). Oleje do silników Diesla w samochodach osobowych z filtrem cząstek stałych. Zawartość popiołów siarczanowych maksymalnie 0,5%. Z obniżonym HTHS (Ford).

C2 - Nowa klasyfikacja (od 10/2004). Oleje do silników Diesla w samochodach osobowych z filtrem cząstek stałych. Zawartość popiołów siarczanowych maksymalnie 0,8%. Z HTHS > 2,9 mPas (PEUGEOT).

NAPĘDZAMY CAŁY ŚWIAT

PPHTU ADWA Sp. z o.o. ul. Lodowa 107, 92-323 Łódź
Tel +48 42 649-15-68; sekretariat@adwa.pl; sprzedaz@adwa.pl

C3 - Nowa klasyfikacja (od 10/2004). Oleje do silników Diesla w samochodach osobowych z filtrem cząstek stałych. Zawartość popiołów siarczanowych maks.0,8%. Z HTHS > 3,5 mPas (DaimlerChrysler i BMW).

C4 - Oleje najwyższej jakości (low-ash) do nowej generacji silników, tzw. lowSAPS. Kompatybilne z katalizatorami typu DPF i TWC wymagające niskiego poziomu popiołu siarczanowego (poniżej 0,5%), niskiej zawartości siarki (na poziomie 0,2%) i mniejszej skłonności do odparowania.

Wymaganie dla lepkości wysokotemperaturowej HTHS minimum 3,5 cP.
Specyfikacja dla Renault: RN0720 (diesel z DPF)

Samochody dostawcze i ciężarowe

E1 - Nieaktualna

E2 - standardowy, do silników z turbodoładowaniem i bez;

E3 - Nieaktualna od 10/2004, obowiązuje do 1 listopada 2006, zastąpiona E6;

E4 - Oparta na normie MB 228.5. Nie stosuje się testu silnikowego OM 364 A, za to Mack T8 & T8E. Przeznaczony na najdłuższe okresy między wymianami oleju, odpowiedni do silników spełniających Euro III;

E5 - Nieaktualna od 10/2004, obowiązuje do 1 listopada 2006, zastąpiona E7;

E6 - Zalecane są do wysoko obciążonych silników wymagających zarówno Euro 1, 2 i 3, jaki i Euro 4 z wydłużonym okresem pomiędzy wymianami (zgodnie z zaleceniami producenta silnika), pracujących w bardzo trudnych warunkach. Szczególnie polecane do motorów wysokoprężnych z zaworem EGR (Exhaust Gas Recirculation), z lub bez filtra cząstek stałych. Formułacja ACEA

E6 - jest mocno akcentowana dla nowych jednostek z filtrem PDF jaki i tych, w których zaleca się tankowanie nisko siarkowego paliwa ON (maksymalnie do 50 ppm, np. Shell V-Power Diesel). Wszelkie wątpliwości co do stosowania nowej klasy olejowej powinny być rozstrzygnięte w serwisie danej marki.

E7 - oleje których zadaniem jest także utrzymywanie stałej lepkości w szerokim spektrum temperatur, mają one wysokie własności czyszczące (tłoki, pierścienie czy łożyska ślizgowe turbosprężarek), rozpraszające sadze, jak również zapewniają ochronę przed tzw. polerowaniem gładzi cylindrowej. Zalecane są do silników Diesla wymagających normy EURO 1, 2 i 3 oraz EURO 4 z wydłużonymi okresami pomiędzy wymianami i pracującymi w bardzo ciężkich warunkach. Rekomendowane są do motorów bez filtra PDF, szczególnie zalecane do techniki EGR jak i technologii SCR (redukcja tlenków azotu NOx). Wszelkie wątpliwości co do stosowania nowej formułacji olejowej powinny być również rozstrzygnięte w serwisie danej marki

E9 - Zaleca się do wysoko obciążonych silników wysokoprężnych spełniających normy EURO 1, EURO 2, EURO 3, EURO 4 oraz EURO 5 z wydłużonymi okresami wymiany oleju zgodną z zaleceniami producenta. Nadaje się do silników z filtrem cząstek stałych lub bez, do większości silników EGR (z recyrkulacją gazów spalinowych), większości silników wyposażonych w SCR (selektywne dopalanie katalitycznego).

E9 jest zalecane dla silników wyposażonych w filtry cząstek stałych i jest przeznaczony do stosowania w połączeniu z niskim oleju napędowego siarki.

Oleje silnikowe do silników dwusuwowych

Kryteria jakościowe olejów przeznaczonych do użytkowania w silnikach dwusuwowych oznaczają się według klasyfikacji API, ISO, JASO lub NMMA. Analogicznie do silników czterosuwowych odpowiednie kategorie określone są na podstawie testów silnika i testów laboratoryjnych.

API TA (ISO-L-ETA)

Do silników dwusuwowych stosowanych w motorowerach, kosiarkach do trawy i innych urządzeniach o małej mocy. Zazwyczaj o pojemności skokowej poniżej 50 ccm.

API TB (ISO-L-ETB)

Właściwości smarujące oleju są wystarczające dla silników małych motocykli i skuterów o pojemności skokowej 50 200 ccm.

API TC (ISO-L-ETC)

Do silników, które są narażone na uszkodzenia przy szybkim uzyskiwaniu maksymalnej mocy. Taki olej musi spełniać swoje zadania w bardzo wysokiej temperaturze bez ryzyka zatarcia silnika. Właściwości oleju są w zupełności wystarczające dla największych nawet motocykli, skuterów lub pił mechanicznych. Zazwyczaj są to silniki o pojemności skokowej 50 500 ccm.

API TCS

Tak jak API TC, ale jest to olej syntetyczny.

JASO FB/ISO-L-EGB

Oleje niskiej jakości.

JASO FB/ISO-L-EGC

Minimalny wymóg japońskich producentów silników.

JASO FCS

Tak jak JASO FC, ale jest to olej syntetyczny.