

LUBRIFICANTE PER MOTORI DIESEL MODERNI A TECNOLOGIA SINTETICA

DESCRIZIONE E APPLICAZIONI

Il **MAIN-MOTOR ULTRA 10W/40** è un lubrificante di ultima generazione, totalmente sintetico, formulato per soddisfare le esigenze tecnologiche e di lubrificazione dei moderni e futuri motori diesel della trazione pesante a basse emissioni ed alte prestazioni, operanti in condizioni di servizio severo. Grazie alla sua innovativa formulazione a basse ceneri, è stato studiato anche per l'impiego su mezzi con propulsione ecologica, di veicoli industriali con motori alimentati con CNG "Metano". Formulato con basi sintetiche altamente selezionate, dotate di altissimo I.V. (Indice di Viscosità) di elevata resistenza all'ossidazione ed una tecnologia di additivazione di ultimissima generazione di tipo "Low SAPS", con bassi contenuti di ceneri solfatate, zolfo e fosforo. Il prodotto così formulato, offre la migliore protezione oggi esistente, ai sistemi di riduzione delle emissioni di scarico, come i filtri del particolato montati su motorizzazioni diesel (DPF) ed ai sistemi di trattamento post-combustione come EGR, SCR, adottati dai Costruttori per soddisfare i requisiti fissati dalla normativa di emissione definite da EURO 4 e dalla prossima EURO 5.

PROPRIETÀ

Il **MAIN-MOTOR ULTRA 10W/40** è un olio motore di elevata qualità e per la sua nuovissima tecnologia di additivazione ne fanno un lubrificante di primissimo livello in termini di prestazioni e protezione del motore anche con impiego di combustibili gassosi.

In particolare, i benefici più importanti sono:

- L'impiego di basi sintetiche pregiate, rendono il lubrificante particolarmente stabile (resistenza all'ossidazione) nel tempo alle alte temperature di esercizio.
- La viscosità ottimale e l'elevata resistenza alle sollecitazioni di taglio (forte azione di taglio meccanico a cui è sottoposto l'olio motore) rimangono inalterate per lunghissimi periodi di esercizio, riducendo i consumi e l'usura.
- Massima protezione contro l'usura e la corrosione di tutte le parti lubrificate del motore ed in tutte le condizioni di esercizio anche le più gravose.
- Contribuisce ad allungare enormemente la durata, l'efficienza del motore e l'erogazione di potenza ed a minimizzare di conseguenza i costi di esercizio del veicolo.
- Bassissima formazione di depositi e bassissima tendenza alla formazione di morchie ad alte temperature, di conseguenza una maggiore pulizia interna del motore.
- L'alta stabilità della viscosità (HVI) e la bassa volatilità (Prova Noack) delle basi sintetiche, abbassano notevolmente i consumi di olio.
- La massima fluidità alle basse temperature, consente una rapida formazione del film protettivo in tutte le parti del circuito di lubrificazione, impedendo l'usura ed il contatto metallo/metallo nella delicata fase di avviamento del motore a freddo.
- Il basso livello di ceneri, garantisce la migliore protezione dei sistemi di scarico dei motori, equipaggiati con filtri del particolato, riducendo le emissioni allo scarico.
- Massima estensione degli intervalli di cambio olio.
- Riduzione sensibile del consumo di carburante, proprietà "Fuel Saving"

- Contribuisce significativamente alla riduzione dei costi di manutenzione dei veicoli in quanto: riduce i tempi di fermo macchina per manutenzione (intervalli di cambio olio prolungati, minori rabbocchi) minor consumo di lubrificante, maggiore prolungamento della vita dei filtri del particolato, maggiore economia di carburante.

USO

Il **MAIN-MOTOR ULTRA 10W/40** è raccomandato per la lubrificazione dei motori diesel turbocompressi con elevata potenza di veicoli industriali operanti in estreme condizioni di esercizio ed in motori diesel a quattro tempi ad alta velocità di veicoli commerciali ed autobus, costruiti in Europa e negli USA, è completamente compatibile con tutti i sistemi di post-trattamento delle emissioni allo scarico.

- Specifico per i motori ove il Costruttore prescriva un lubrificante di elevate prestazioni con specifiche: M.B. 228.51

E' specifico per tutti i motori conformi alla normativa EURO 4 e futura EURO 5 a basse emissioni, equipaggiati con il sistema SCR (Selective Catalyst Reduction) o EGR (Exhaust Gas Recirculation) e dotati di filtri del particolato (DPF - DIESEL PARTICULATE FILTER) che richiedono le sequenze ACEA E6 o E9. Impiegabile in ogni stagione e clima, permette di raggiungere i più lunghi intervalli di cambio previsti dai più importanti Costruttori veicoli della trazione pesante.

E' specifico per l'impiego su motori alimentati a "Metano" di veicoli pesanti ed autobus.

SPECIFICHE

- ACEA E9/E7/E6/E4; API CJ-4; CATERPILLAR ECF-3; CUMMINS CES 20081; DETROIT DIESEL 93K218; DEUTZ DQC IV-10LA; MACK EO-N PREMIUM PLUS, EO-O PREMIUM PLUS; MAN M3271-1, M3477, M3575; MB 228.31,228.51; MTU TYPE 3.1, 2.1; RENAULT RVI, RLD-2, RLD-3; VOLVO VDS-4.

SICUREZZA

Non sono previste particolari precauzioni nell'utilizzo del **MAIN-MOTOR ULTRA 10W/40** oltre alle normali pratiche di igiene e cautela. Per maggiori dettagli richiedere la Scheda di Sicurezza al Servizio Tecnico.

CARATTERISTICHE TECNICHE/FISICHE

CARATTERISTICHE	METODO	VALORE
Colore	ASTM D-1500	3
Gradazione SAE J300		10W/40
Densità a 20°C, kg/lt	ASTM D 4052	0,872
Viscosità cinematica a 40°C, mm ² /s	ASTM D 7279	100
Viscosità cinematica a 100°C, mm ² /s	ASTM D 7279	15
Indice di viscosità	ASTM D 2270	162
Infiammabilità C.O.C. °C	ASTM D 92	244
Punto di scorrimento, °C	ASTM D 5950	-38
Total Base Number, mgKOH/g	ASTM D 2896	9.1

I dati sopra riportati non costituiscono specifica e sono soggetti alle normali tolleranze di produzione