

Texaco Delo 600 ADF è una linea di prodotti rivoluzionari basati su una nuova tecnologia di additivazione progettata per ridurre in modo significativo l'intasamento del filtro antiparticolato diesel (DPF) e prolungarne la vita utile fino a due volte e mezzo, per un risparmio complessivo di carburante del 3% nel corso del ciclo di vita dell'attrezzatura.

Texaco Delo 600 ADF con Omnimax, una tecnologia brevettata da Chevron, è il primo olio motore heavy-duty capace di ridurre drasticamente l'accumulo di fuliggine nei filtri DPF, per una protezione eccezionale sia del motore sia del sistema di emissioni.

Adatto per applicazioni on e off-highway, Texaco Delo 600 ADF con tecnologia brevettata *Omnimax* di Chevron contiene solo lo 0,4% di ceneri solfatate, un quantitativo molto inferiore al limite dell'1% stabilito da API e ACEA e adottato da molti degli oli motore heavy-duty attualmente in uso.

Questa nuova linea di prodotti, basata su un'innovativa tecnologia di additivazione, aiuta a ridurre drasticamente il tasso di intasamento del DPF e a prolungarne la vita utile grazie al minor numero di cicli di rigenerazione richiesti, favorendo un risparmio di carburante del 3% durante il ciclo di vita dell'attrezzatura.

I regolamenti sulle emissioni guidano lo sviluppo di nuove tecnologie

Texaco Delo 600 ADF è stato sviluppato per offrire ai clienti la possibilità di mantenere bassi i costi di gestione e rispettare le normative sulle emissioni per le applicazioni off-highway.

Le norme europee Stage I per i motori utilizzati in macchine mobili non stradali (NRMM) risalgono al 1999, ma nel corso degli anni i requisiti relativi agli NOx e al particolato sono diventati sempre più severi e hanno portato alla progettazione di macchinari meno inquinanti.

Mentre Stage III e Stage IV hanno limitato l'uso dei DPF, la Fase V ne favorisce invece l'adozione, dal momento che i DPF possono essere molto efficaci nel ridurre le emissioni di particolato, a condizione che siano soggetti a interventi periodici di pulizia per la rimozione dei materiali incombustibili che si accumulano nel tempo.

Rommel Atienza, Global Commercial Brand Manager di Chevron, ha dichiarato: *"L'aspetto negativo dei DPF è che, per essere efficaci, hanno bisogno di una quantità di calore sufficiente a bruciare la fuliggine accumulata, il che porta inevitabilmente a un maggior consumo di carburante. Tutto ciò ha un prezzo alto, perché oltre al costo iniziale dei dispositivi e dei numerosi sensori e unità di dosaggio necessari per il funzionamento del*

DPF, si aggiungono i costi operativi e di manutenzione”.

“Texaco Delo 600 ADF riduce significativamente il tasso di intasamento del DPF prolungandone la vita utile fino a due volte e mezzo, e offre la possibilità di risparmiare fino al 3% di carburante durante il ciclo di vita dell’attrezzatura, il che si traduce in un notevole risparmio per i clienti”.

La manutenzione dei moderni sistemi di controllo delle emissioni ha avuto un impatto significativo anche sul settore delle attrezzature on-highway. Sebbene i sistemi DPF siano ormai in uso da molti anni, sono ancora oggetto di problemi operativi.

In un sondaggio britannico del 2020 commissionato da Texaco Lubricants, il 67% degli intervistati ha segnalato di avere riscontrato problemi con i sistemi di controllo delle emissioni, e molti hanno fatto specifico riferimento al DPF.

Quasi la metà degli intervistati si è detta costretta a forzare la rigenerazione manuale del DPF per ripristinarne il funzionamento, con un’attività di manutenzione non pianificata che obbliga a mettere il camion fuori servizio e che richiede anche la combustione di carburante.

I problemi più segnalati sono stati i blocchi dei DPF che richiedevano interventi di pulizia o sostituzione.

Rommel Atienza ha dichiarato: *“Dal momento che i sistemi DPF non sono più utilizzati solo nelle applicazioni on-highway, ma anche nei settori dell’edilizia, dell’estrazione mineraria, delle cave, della produzione di energia, dell’agricoltura e della silvicoltura, è lecito supporre che problemi simili a quelli riscontrati nell’ambito dei camion e dei trasporti sorgeranno anche in altri settori”.*

Ridurre l’accumulo di fuliggine nel DPF

Il DPF raccoglie fino al 98% delle emissioni di particolato sotto forma di fuliggine e cenere, la maggior parte delle quali viene bruciata durante i tipici cicli di rigenerazione del DPF. Tuttavia, poiché la cenere è un materiale incombustibile derivato dagli additivi metallici presenti nei lubrificanti, nel tempo il DPF si intasa, e i proprietari di attrezzature e di flotte sono costretti a mettere fuori servizio le unità per ripristinare la funzione del DPF, a sostenere costi di manutenzione aggiuntivi e a perdere produttività.

Se l’accumulo di fuliggine e cenere è eccessivo, la grande quantità di calore prodotta durante la rigenerazione può danneggiare il DPF, con conseguenti costi di diverse migliaia

di euro per la sostituzione. L'intasamento del DPF aumenta la contropressione sul motore e i cicli di rigenerazione, e di conseguenza il consumo di carburante.

Ma non si tratta solo della protezione del DPF. Texaco Delo 600 ADF soddisfa o supera le specifiche ACEA E6, E9 e OEM e ha dimostrato un'eccezionale stabilità all'ossidazione nei test di settore, OEM e sul campo, offrendo l'opportunità di estendere gli intervalli di cambio olio. Oltre ad avere la stessa durabilità dei prodotti Texaco Delo 400, Texaco Delo 600 ADF assicura una superba protezione antiusura del treno valvole e contrasta efficacemente l'accumulo di depositi sui pistoni.

Rommel Atienza ha concluso: "Non dimentichiamo che questo è un olio motore, e abbiamo osservato notevoli prestazioni anche in termini di protezione del motore, una caratteristica che aumenterà il valore di Texaco Delo 600 ADF per i nostri clienti".

La linea completa di prodotti Texaco Delo 600 ADF è disponibile dal 1° luglio 2020 e comprende:

- Texaco Delo 600 ADF 15W-40
- Texaco Delo 600 ADF 10W-30

© riproduzione riservata pubblicato il 30 / 09 / 2020