



KURZBESCHREIBUNG

Speziell entwickelt für die neueste Generation von Benzin- und Diesel-Motoren mit GPF (Gasoline Particulate Filter) oder mit DPF mit SCR-Technologie (Selective Catalyst Reduction) der Renault-Gruppe (Renault, Dacia, Samsung) ab MJ 2018, wo ein Motorenöl mit der Renault-Freigabe RN17 vorgeschrieben ist. Ebenfalls geeignet wo ein Motorenöl mit Renault-Freigabe RN 0700 und RN 0710 vorgesehen ist. Kann auch in älteren Motoren verwendet werden, wo diese Freigaben vorgeschrieben sind.

SPEZIFIKATIONEN/STANDARDS

STANDARDS: ACEA C3

FREIGABEN: **Renault-Freigabe RN 17** RN17-19-12 (rückwärtskompatibel zu RN 0700 und RN710)

***Renault RN17** beschreibt speziell formulierte mid SAPS-Öle – Motorenöle mit geringem Schwefel-, Phosphor- und Sulfatascheanteil. Reduzierter Kraftstoffverbrauch, exzellente thermische Stabilität, hoher Verschleißschutz, geringer Verdampfungsverlust und hohe Alterungsbeständigkeit stellen wesentliche Testkriterien dieser Freigabe dar. Speziell für die neuen Modelle mit EURO 6 Benzin- und Dieselmotoren mit Partikelfilter (GPF & DPF) mit Ölwechselintervallen bis zu max. 30.000 km. Für Renault Sport- und Alpina-Modelle darf nur ein Motorenöl mit der Freigabe RSA verwendet werden.*

***ACEA C3** beschreibt speziell formulierte mid-SAPS-Öle – Motorenöle mit geringem Schwefel- (0,3%), Phosphor- (0,07-0,09%) und Sulfatascheanteil (0,8%) mit hoher HTHS-Viskosität. Speziell für die neuen Modelle mit Euro-4-/5-/6-Benzin- und Dieselmotoren mit Rußpartikelfilter.*

*Die **Renault-Freigabe RN17** wird für Diesel-Motoren ab Euro-6D Temp mit **SCR-Abgasnachbehandlung** (Selective Catalyst Reduction) vorgegeben. Damit werden Stickoxide (NO_x) im Abgas in Verbindung mit einem Fluid, bestehend aus synthetischem Harnstoff und Wasser (AdBlue), über eine selektive katalytische Reduktionsreaktion in Stickstoff (N₂) und Wasser umgewandelt. Über diese besondere Abgasnachbehandlung werden die für die Euro-6 Abgasnorm erforderlichen niedrigen NO_x-Werte erreicht und somit das Risiko für eine Umweltbelastung z.B. durch sauren Regen deutlich reduziert. Der RN17-Standard gilt nicht für Dieselmotoren, wo RN0720 vorgeschrieben ist.*

VORTEILE FÜR MOTOR UND UMWELT

- ▶ Perfektes Kaltfließverhalten ermöglicht bereits in der Kaltstartphase einen hervorragenden Verschleißschutz.
- ▶ Hochwertige Rohstoffe garantieren eine lange Gebrauchsdauer und schützen den Motor auch bei langen Ölwechselintervallen.
- ▶ Aschearme Formulierung sorgt für eine lange Lebensdauer und hohe Effektivität des Abgasnachbehandlungssystems – bestehend aus Oxidationskatalysator, Benzinpartikelfilter, Dieselpartikelfilter, AdBlue-Einspritzung und SCR-Katalysator.
- ▶ Hohe Schmiersicherheit auch bei extremen thermischen und mechanischen Belastungen.
- ▶ Äußerst niedriger Verdampfungsverlust reduziert den Ölverbrauch.
- ▶ Abgesenkte HTHS-Viskosität und hervorragende Leichtlaufeigenschaften ermöglicht eine spürbare Kraftstoffeinsparung.
- ▶ Saubere Verbrennung, kein Schwarzschlamm, hervorragender Korrosionsschutz, dadurch perfekte Sauberkeit des Motors.
- ▶ Hohe Scherstabilität garantiert stabilen Öldruck unter allen Betriebsbedingungen, schützt den Motor zuverlässig vor Verschleiß.

EMPFEHLUNGEN UND HINWEISE

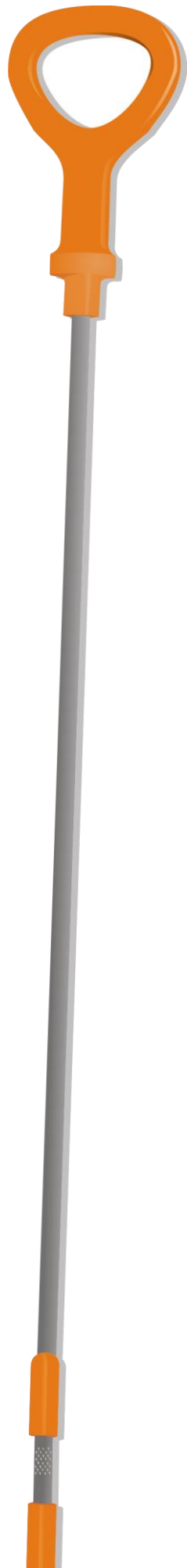
Wechselintervall nach den Vorgaben des Fahrzeugherstellers bzw. angepasst je nach Betriebsbedingungen.

MOTUL SPECIFIC 17

SAE 5W-30



SYNTHESE-TECHNOLOGIE, MIDSAPS-MOTORENÖL (EURO-6)



EIGENSCHAFTEN

Viskosität	SAE J 300	5W-30
Dichte bei 20°C	ASTM D 1298	0,847
Viskosität bei 100°C	ASTM D 445	12,1 mm ² /s
Viskosität bei 40°C	ASTM D 445	65,1 mm ² /s
HTHS-Viskosität	ASTM D 4741	3,6 mPa*s
Viskositätsindex	ASTM D 2270	187
Stockpunkt	ASTM D 97	-45°C
Flammpunkt	ASTM D 92	234°C
Sulfat-Aschegehalt	ASTM D 874	0,80 Gewichts-%
TBN	ASTM D 2896	8,7 mg KOH/g

LIEFERBARE VERPACKUNGSEINHEITEN

20 l-Kanister
60 l-Fass