

СЕЗОННЫЕ ТРАТЫ СМАЗКА НА ЛЕТО

В ушедшем 2010 году на мировом рынке смазочных материалов произошло очередное, но знаменательное событие — введение нового уровня качества для моторных масел по американскому стандарту API и новая редакция европейского стандарта ACEA. Как обычно, появление продукции новой категории в массовом порядке растянется на годы, да и технологические лидеры не сразу широко заявятся в новом классе. Но для нашего рынка это и не к спеху, разве что для поддержания имиджа.

ВАМ ПОГУЩЕ? ПОЖАЛУЙСТА!

Дело в том, что новейший бензиновый стандарт API SN (легковой дизельный CF в обозначении не меняется, но тоже «растет»), пришедший на смену SM, а также новый уровень качества от ACEA разработаны и введены в рамках следования последним экологическим нормам Euro5. То есть, их максимальная эффективность рассчитана не только на двигатели самого современного поколения, но и на топливо соответствующих параметров, то есть Euro5. А в России, как мы знаем, даже бензин Euro3 не гарантирован. Так что для нас по-прежнему очень круто выглядят масла категории SM и SL, а для многих даже SJ, которые прекрасно подходят для автомобилей выпуска конца 90-х и начала 21 века.

Но мы знаем также, что масла выбираются не только по качественному уровню API и ACEA, но и по классу вязкости SAE, что с учетом условий эксплуатации и типа транспортного средства бывает даже важнее. Но, опять же, развитие смазочных материалов — это неминуемый «уход» в сторону маловязких продуктов с высокими энергосберегающими и экологическими свойствами.

Когда стали доступны синтетические технологии, возможности на их основе обещали невиданные, а именно создание масел со сколь угодно широким температурным диапазоном работы. Например, класса вязкости 0W-60, что разом решило бы все проблемы эксплуатации автомобилей на севере, на юге и в средних широтах. Но практической необходимости в таких суперуниверсальных маслах не оказалось, да и слишком дорого бы вышло, однако.

Кроме того, постоянно растут требования по способности масла к удлинненным пробегам, когда кроме всего важна их вязкостная стабильность. А таким «нормативам» лучше всего могут соответствовать всесезонные продукты с не слишком большим «разбегом» между низко- и высокотемпературной вязкостью, то есть при минимальном количестве загущающих и прочих присадок, склонных к быстрому срабатыванию.

В итоге всего прогресс моторных масел сегодня «крутится» именно вокруг маловязких продуктов с далеко не рекордным диапазоном рабочих температур. То есть ориентация на масла класса вязкости SAE



Общий ассортимент масел на рынке позволяет без преувеличения удовлетворить любые потребности. Для особых случаев даже имеются эксклюзивные продукты под «оригинальными» названиями японских автопроизводителей

5W-30, 0W-30, 5W-20 или 0W-20. Они и топливо экономят за счет низких потерь на трение, и стабильность параметров у них высокая. Поэтому совсем не удивительно — что ни новость на смазочном рынке, то касается она очередных достижений в области маловязких продуктов.

А что же делать «бедным крестьянам», у кого режимы и техника настоятельно требуют не новомодных масел, а классических, более «густых», с высокотемпературным классом вязкости 40 или 50, а то и 60? Повода для беспокойства нет. Популярными сорта класса вязкости SAE 10W-40 (минеральные и полусинтетические) и даже 15W-40 (минеральные) не только не исчезают, но продолжают совершенствоваться по качеству, в том числе ведущими производителями — Castrol, Mobil, Shell и так далее. Полусинтетические продукты вообще являются основной доходной частью многих производителей. Даже появляются новые сорта типичной для них вязкости 10W-40 с номенклатурной приставкой Nano-Technology.

Мы вовсе не призываем отказываться от «чистой» синтетики в летний сезон,

по совокупным качествам синтетике нет равных и летом, в том числе благодаря ее термической стойкости и способности лучше охлаждать детали двигателя. Однако для кого-то в этот период, когда нет запусков на морозе, рациональней будет использовать полусинтетические и минеральные масла. Это продиктовано и экономией, ведь 100%-ая синтетика класса вязкости SAE 5W-40 или 5W-50 стоит достаточно дорого, даже от российских компаний, которые в производстве таких масел используют зарубежные компоненты (базовое масло и пакеты присадок).

Вместе с тем высоковязкие синтетические масла также представлены весьма широко и продолжают обновляться. Более того, в их позиционировании нередко встречаются доводы в пользу автомобилей с большими пробегами (как правило, от 150 тысяч км), а также для случаев с особо тяжелыми условиями эксплуатации, включая спорт. И откровенно на экстремальные условия ориентируют масла с верхним классом вязкости 60. Причем если раньше в этой нише у нас безраздельно фигурировал только Castrol, то в последнее время

**СЕЗОННЫЕ ТРАТЫ
СМАЗКА НА ЛЕТО**

подобные продукты на наш рынок вывели многие другие фирмы. Опять же, летней альтернативой таким маслам выступают минеральные сорта класса вязкости SAE 15W-50 и 20W-50, которые еще наличествуют в ассортименте ряда компаний.

Характерно отметить также, что среди так называемых «оригинальных» масел, поступающих к нам из Японии под брендами автокомпаний и в массе своей представляющих маловязкие энергосберегающие продукты, тоже имеются высоковязкие сорта. Причем это именно тот случай, когда масла специально рассчитаны именно на спортивное применение, в том числе в тюнингованных автомобилях с высокофорсированными двигателями. «Узнать» такие масла можно и по их «сверхценникам»: достаточно взгля-



Минеральные масла, включая сорта классического класса вязкости SAE 15W-40, не только не исчезают, но и продолжают совершенствоваться, в том числе ведущими производителями



Высоковязкие сорта масел представлены большинством производителей, а кто-то в их продвижении использует конкретную и понятную всем «специализацию», в данном случае с расчетом на авто с большим пробегом

нуть на Toyota TRD Super Sport 10W40 и уж тем более на Subaru Swart 15W-50. Вероятно, альтернативой таким маслам можно рассматривать только «спортивную» синтетику марок Castrol, Mobil, Shell или Motul.

Что касается общей ценовой картины, то вопреки мировой конъюнктуре рынка углеводородов, стоимость смазочных материалов не скачет. Более того, многие позиции остались на уровне еще прошлого года или с незначительной прибавкой. Вероятно, сказывается большая конкуренция среди крупных игроков масляного рынка. Мелкие игроки тоже присутствуют в немалом количестве, причем попытки пробиться сюда новичками не прекращаются. Так, еще мало кто заметил появление смазочной линейки бельгийской марки Hexpum, особенность

которой в наличии «позиционных» сортов масел, рассчитанных на определенные марки автомобилей — для Toyota, Ford и других, причем цены далеко не низкие.

Кстати, в таблице приведены примеры не только более вязких, но и универсальных (для бензиновых и легковых дизельных двигателей) сортов масел, в отдельных случаях только с бензиновой категорией. При этом в линейках фирм много сортов масел, специально ориентированных на дизельные двигатели легковых автомобилей. Такие продукты, как правило, немного дороже тех универсальных сортов, на базе которых они созданы. Масла для грузовых дизелей по своим параметрам отличаются от прочих и производителями обычно предлагаются отдельными линейками.

Василий ЛАРИН

Классика качества!

MANNOL CLASSIC

Semi-synthetic
SAE 15W-40
API SM/CF

MANNOL

Допуски Volkswagen 502.00/505.00, Mercedes-Benz 229.3

Роснефть ИРТ Естествен АИ

фильтры
ЗАМЕНА РАСХОДНЫХ МАТЕРИАЛОВ И ТЕХНИЧЕСКИХ ЖИДКОСТЕЙ
Во всех районах Иркутска и Ангарска
www.filters.com.ru, фильтр-компания.рф
(3955) 637-000

СЕЗОННЫЕ ТРАТЫ СМАЗКА НА ЛЕТО

НЕКОТОРЫЕ СОРТА МОТОРНЫХ МАСЕЛ В РОЗНИЧНОЙ ТОРГОВЛЕ ИРКУТСКА (ТИПИЧНЫЕ ЦЕНЫ НА МАРТ 2011 Г.) С ПОВЫШЕННОЙ ВЫСОКОТЕМПЕРАТУРНОЙ ВЯЗКОСТЬЮ

Основа	Класс вязкости SAE	Уровень качества API	Цены в руб. за емкость		
			1 литр	4 литра	5 литров
bp					
п/синт.	10W-40	SL/CF	270	1000	—
минер.	15W-40	SL/CF	250	—	1150
Castrol					
синт.	10W-60	SM/CF	550	2080	—
п/синт.	10W-40	SL/CF	370	1400	—
минер.	10W-40	SL/CF	260	930	—
минер.	15W-40	SL/CF	270	1000	—
Chevron					
п/синт.	10W-40	SL/CF	245	935	—
п/синт.	10W-40	SL	195	850	—
п/синт.	20W-50	SL	205	795	—
ELF					
синт.	5W-50	SG/CD	350	1300	—
п/синт.	10W-40	SL/CF	250	915	1100
минер.	15W-40	SJ/CF	200	750	980
минер.	20W-50	SJ/CF	190	670	725
Esso					
п/синт.	10W-40	SL/CF	235	910	—
минер.	10W-40	SL/CF	220	820	—
Lukoil					
п/синт.	10W-40	SL/CF	215	605	860
минер.	10W-40	SG/CD	175	520	645
минер.	15W-40	SG/CD	155	485	595
минер.	10W-40	SF/CC	150	425	—
минер.	15W-40	SF/CC	130	415	470

КЛАССИФИКАЦИЯ МОТОРНЫХ МАСЕЛ SAE J-300 DEC-99

Класс по SAE	Низкотемпературная вязкость		Высокотемпературная вязкость		
	Проворачивание	Прокачиваемость	Вязкость, мм ² /с при 100°C		Вязкость, мПа.с при 150°C и скорости сдвига 106 с-1, min
			min	max	
0W	6200 при -35°C	60000 при -40°C	3,8		
5W	6600 при -30°C	60000 при -35°C	3,8		
10W	7000 при -25°C	60000 при -30°C	4,1		
15W	7000 при -20°C	60000 при -25°C	5,6		
20W	9500 при -15°C	60000 при -20°C	5,6		
25W	13000 при -10°C	60000 при -15°C	9,3		
20			5,6	9,3	2,6
30			9,3	12,5	2,9
40			12,5	16,3	2,9*
40			12,5	16,3	3,7**
50			16,3	21,9	3,7
60			21,9	26,1	3,7

* — для классов 0W-40, 5W-40, 10W-40

** — для классов 15W-40, 20W-40

Mannol					
синт.	5W-50	SL/CF	355	1250	—
п/синт.	10W-40	SL/CF	250	880	1085
минер.	15W-40	SL/CF	230	785	—
минер.	15W-40	SG/CD	205	—	880
минер.	15W-50	SG/CD	210	—	900
минер.	20W-50	SG/CD	210	—	910
Mobil					
синт.	10W-60	SM/CF	450	1730	—
синт.	5W-50	SM/CF	685	2550	—
п/синт.	10W-40	SL/CF	360	1400	—
минер.	10W-40	SL/CF	290	1100	—
минер.	15W-40	SL/CF	235	915	—
Motul					
синт.	20W-60	SL/CF	790	—	—
п/синт.	10W-40	SL/CF	—	2910	—
п/синт.	15W-50	SL/CF	—	1550	—
п/синт.	10W-40	SL/CF	410	1595	—
Nissan					
п/синт.	10W-50	SL/CF	—	2400	—
п/синт.	10W-50	SM	—	2400	—
Shell					
синт.	10W-60	SM/CF	500	1905	—
п/синт.	10W-40	SM/CF	280	1070	—
п/синт.	10W-40	SJ/CF	255	970	—
минер.	10W-40	SJ/CF	230	750	—
минер.	15W-40	SJ/CF	230	750	—
минер.	15W-40	SG/CD	165	680	—
минер.	20W-50	SG/CD	195	740	—
Spectrol					
синт.	0W-50	SM/CF	420	1550	—
синт.	5W-50	SM/CF	340	1285	—
п/синт.	10W-50	SL/CF	195	660	—

минер.	10W-40	SJ/CF	205	685	—
минер.	10W-40	SF/CC	130	510	—
минер.	10W-40	SF/CC	130	510	—
Subaru					
синт.	15W-50	SM	2100	7225	—
Statoil					
синт.	5W-50	SL/CF	370	1400	—
п/синт.	10W-40	SL/CF	260	980	—
минер.	10W-40	SL/CF	220	810	—
Toyota					
синт.	10W-40	SM/CF	—	2850	—
THK					
п/синт.	10W-40	SL/CF	220	740	—
п/синт.	10W-40	SL/CF	180	605	—
п/синт.	10W-40	SG/CD	145	505	—
минер.	15W-40	SG/CD	125	415	—
минер.	15W-40	SF/CC	105	295	—
минер.	20W-50	SF/CC	75	260	305
VIC					
минер.	10W-40	SL/CF	190	715	—
минер.	10W-40	SJ/CF	165	550	—
минер.	15W-40	SJ/CF	175	550	—
минер.	15W-40	SG/CF	135	455	—
ZIC					
п/синт.	10W-40	SL/CF	260	850	—
минер.	10W-40	SG	220	720	—
минер.	15W-40	SG	220	720	—
минер.	20W-50	SH	220	720	—
РосНефть					
п/синт.	10W-40	SL/CF	135	454	—
минер.	10W-40	SG/CD	108	355	—
минер.	15W-40	SG/CD	108	355	—

КЛАССИФИКАЦИЯ ПО API

Классифицировать масла по уровню эксплуатационных качеств начали в **Американском институте нефти (API)** еще в 1947 году — с тех пор это наиболее распространенный в мире стандарт качества (хотя на сегодня и не самый жесткий).

Он разделяет моторные масла на две категории: S (Service) и C (Commercial) — для бензиновых и дизельных двигателей соответственно. Большинство масел сегодня универсальные, то есть для обоих типов двигателей, соответственно, обозначаются вдвойне, например, API SL/CF. Латинские буквы, стоящие вторыми в каждой категории, в порядке возрастания обозначают более высокие параметры по условиям применения и уровню эксплуатационных свойств масла, связанные с развитием автотехники и ужесточением различных к ней требований. Цифры при обозначении дизельной категории дают информацию о том, в 2-х или 4-тактных двигателях они могут применяться, хотя такое разделение на сегодня почти не актуально. В классификации масел, предназначенных для легковых дизелей, чаще всего можно видеть уровень CF.

По бензиновой категории в торговле встречаются масла шести эксплуатационных уровней: от устаревшего SF до современного SM (введенного в 2005 году), хотя в основном представлены более современные масла трех последних уровней качества. Конечно, при выборе масла по стандарту API надо придерживаться года выпуска автомобиля, хотя «повышать» качественный уровень масла можно и зачастую даже нужно, ведь кроме всего, каждое новое поколение масла предполагает его более высокие противоизносные и термостабильные свойства.