

ЛЕТНИЕ МАСЛА

1 К летним маслам требования не менее жесткие, чем к зимним

Ошибкой будет считать, что в летний сезон требования к смазочным материалам – к моторному маслу и трансмиссионному – менее строгие, чем зимой. По низкотемпературным значениям – да, но по совокупным защитным свойствам и стойкости к старению требования ничуть не мягче, а скорее даже строже.

Высокие температуры воздуха, напряженное движение в городе с низкими скоростями и бесконечным режимом старт-стоп – все это весьма неблагоприятные, почти критические условия эксплуатации для двигателя и агрегатов трансмиссии. Поэтому, если вы зимой используете синтетические масла, то не стоит от них отказываться и в теплый сезон – «синтетика» более стабильна по свойствам, стойкая к окислению и в целом лучше защищает от износа в тяжелых режимах. А благодаря лучшей «прокачиваемости» в широком температурном диапазоне, такие масла снижают износ при запуске и способствуют лучшему охлаждению агрегатов во время работы. Понятно, что наш автопарк разношерстный: много и новых автомобилей, и возрастных, мощных и не очень. Также неоднозначны финансовые возможности, да и режимы эксплуатации у всех разные: кто-то любит «позажигать», а кто-то ездит спокойно и в основном на дачу. То есть, вполне реальная и нередкая ситуация, когда использование дорогих синтетических масел просто не рационально по соотношению цена/эффективность. В этом случае продуктам на чисто синтетической основе есть достойная альтернатива – **масла полусинтетические**. Они доступней по цене, а по эксплуатационным качествам представляют золотую середину, которая хорошо себя покажет в большинстве случаев. Из минусов: ограниченный выбор таких масел по классу вязкости.



Апрельские ТЕЗИСЫ

2 Минералка в качестве компромисса не всегда оправдана

Также летом появляется соблазн использовать масла наиболее доступной категории – **минеральные**. Это по-прежнему самая массовая на сегодня группа масел, особенно моторных: как по выбору класса вязкости SAE, так и по стандарту качества (API и ACEA). Действительно, в иных случаях минералка выгодно смотрится: например, для старых двигателей с высоким расходом масла, работающих с большими нагрузками, когда требуются высоковязкие сорта.

Для таких случаев есть недорогое предложение – альтернатива синтетике с высокотемпературной вязкостью класса 50 и 60.

Однако используя минеральные масла, особенно высоковязкие (загущенные), надо помнить, что их **ресурс меньше, чем у синтетических – менять надо чаще**. К тому же важно не забыть на зиму сменить такое масло хотя бы на полусинтетику, у которой низкотемпературные показатели все же лучше. В таблице (на след. стр.) для примера мы включили моторные масла наиболее «ходовых» клас-



SAE 10W-40 – типичный и самый распространенный класс вязкости для полусинтетического моторного масла, предлагаемого по демократичным ценам. Ориентировочные сроки замены – 7000-10000 км пробега



SAE 5W-40 – наиболее популярный класс вязкости синтетического моторного масла для всепогодного применения в наших климатических условиях. Ориентировочные сроки замены – 10000-15000 км пробега



SAE 15W-40 – традиционный и широкодоступный класс вязкости для минерального моторного масла, подходящий для нашего летнего периода. Ориентировочные сроки замены – 5000-7000 км пробега

Класс по SAE	КЛАССИФИКАЦИЯ МОТОРНЫХ МАСЕЛ 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
	Максимальная вязкость, мПа.с, при соответствующей температуре		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



Популярная полусинтетика класса вязкости SAE 10W-40 современного уровня и официально поставляемая на российский рынок, как правило, несет такой вот «набор» классификаций по стандарту качества API и ACEA, а также соответствующие допуски от автопроизводителей

сов вязкости для легкового автопарка. При этом с учетом теплого сезона ограничились наиболее «густыми» сортами, исключив самый низкотемпературный класс 0W, а также маловязкие при рабочих температурах масла класса 30 и 20, популярные в основном в зимний период. Как видно, в одной группе по основе и по вязкости разброс цен очень большой. Связано это с двумя главными факторами. Первый – разный эксплуатационный уровень качества, коих на сегодня в производстве поддерживается еще много, особенно по минеральным маслам. Второй фактор связан с позиционированием бренда: производителей масел сегодня на рынке очень много, от малобюджетных отечественных до элитных зарубежных – как и в производстве самих автомобилей. Притом мы не включили некоторые эксклюзивные марочные продукты, цены на которые сильно выбиваются из общего ряда.

3 Важна не только марка, но и рыночное позиционирование.

В этой связи также отметим наличие на общем рынке (не в официальных дилерских центрах) «фирменных» моторных масел непосредственно из Японии. В отношении их применения существует два основных полярных мнения. Первое – для автомобилей с внутреннего рынка Японии нужно применять только такие масла. И второе – применять их нежелательно, поскольку они рассчитаны на «цивильные» японские условия эксплуатации с мягким климатом, качественным топливом и высоким техническим уровнем автопарка. Чтобы разрешить этот «конфликт интересов», посоветуем следующее: старайтесь использовать импортные моторные масла, официально предназначенные для рынка РФ. И желательно, если такие продукты кроме API сер-

тифицированы по ACEA – этот европейский стандарт качества считается наиболее жестким по требованиям.

4 Масла для трансмиссий: есть нюансы по составу и вязкости

Трансмиссионные масла меняются реже, чем моторные, поэтому к ним понятие «всесезонность» еще более актуально. С продуктами для АКП вопросов нет – это маловязкие жидкости, для которых даже не существует регламентации по классам вязкости. Различают их только по типу и основе. А вот масла для механических агрегатов трансмиссий имеют варианты. Кроме того, что они делятся по назначению – для КП, редукторов мостов или комбинированных агрегатов (есть универсальные продукты), еще различаются по своему классу вязкости SAE, а также по основе. Для нашего климата предпочтительны масла для МКП и мостов на синтетической основе (самые распространенные – класса вязкости 75W-90), хотя минеральные также широко востребованы. Есть только предупреждение в отношении минеральных масел класса вязкости 85W-90 – они хороши

ЛЕТНИЕ МАСЛА

Некоторые группы типичных смазочных материалов и ориентировочные цены (в рублях) в торговле Иркутска

Основа	Класс вязкости SAE	Стоимость 1	
		1 литр	4 литра
Моторные масла			
Синтетическая	5W-40	350-500	1300-1900
	5W-50	340-690	1200-2550
	10W-60	500-650	1750-2500
Полусинтетическая	10W40	180-400	570-1500
	10W-50	125-165	450-520
Минеральная	10W-40	100-290	380-1100
	15W-40	90-290	320-1080
	15W-50	240-280	800-1040
	20W-50	100-240	300-750
Масла для механических трансмиссий			
Синтетическая	75W-85	280-400	900-1250
	75W-90	270-980	—
	75W-140	550-750	—
Минеральная	80W-85	95-130	—
	80W-90	100-330	—
	85W-90	120-165	—
Жидкости для автоматических трансмиссий			
Основа	Тип	Стоимость 1 литра	
Синтетическая	Dexron III	400-520	
Минеральная	Dexron III	180-380	
	Dexron II	160-350	

для лета, но низкотемпературные свойства ограничены.

Выбор трансмиссионных масел по брендам сегодня также большой, в том числе имеются «дексроны» отечественных торговых марок, а также масла для МКП и мостов на синтетической основе. Причем специальные масла для редукторов мостов с блокировкой (LSD) особенно

дорогие. Отсюда и такой разброс цен. Работа АКП требует особых масел со специфичным составом присадок, что нередко является причиной «привязки» таких агрегатов только к определенным «фирменным» продуктам. Если таковым нет универсальной замены, то выбирать надо строго по рекомендации производителя.

Василий ЛАРИН



Байкал-Шина
сеть шинных центров

Тихвинское
КОЛЕСО

ул. Свердлова, 22

ООО ТК «Байкал-Шина»

77777-1

Реклама

Титлатр
 ООО «Колесный Филитр»
ОБСЛУЖИВАЕМ ЕВРОПЕЙСКИЕ АВТОМОБИЛИ
СТО во всех районах Иркутска, Ангарска и Усолье.
 99-78-68; Синюшина гора: ед. справ. (3952) 234-000
 www.filters.com.ru, фильтр-компания.рф