

ЛЕТНИЕ МАСЛА

СМАЗОЧНЫЙ ЭФФЕКТ

Наш обзор мы построим по принципу «суть проблемы» и возможные решения: среди автомобилистов «ходят» распространенные вопросы по теме эксплуатации масел, в первую очередь моторных, мы постараемся дать на них ответ, ориентируясь на общепринятый опыт.

Летом нет нужды подбирать моторные масла, исходя из низкотемпературных свойств, а поэтому можно лить, что попроще — вместо синтетики полусинтетику или даже минералку.

Большинство моторных масел сегодня — всесезонные, а синтетические продукты класса вязкости SAE 5W-30, 5W-40, 5W-50, 0W-40 и другие, являются оптимальными с точки зрения климатических условий нашего региона. В большинстве случаев лучший вариант — летом продолжать использовать такое же масло. Синтетика более стабильна по свойствам, стойкая к окислению и в целом лучше защищает от износа в тяжелых режимах. В теплый сезон приходится больше стоять и ездить при высоких температурах, когда масло работает на грани предела, синтетика в таких условиях меньше деградирует, способствуют лучшему охлаждению деталей и экономии топлива за счет низких сил трения. Другое дело, на лето можно «поправить» высокотемпературное значение масла: вместо 30-ки заливать класса 40, вместо 40 класса 50 — если того требует состояние двигателя и режимы эксплуатации.

К тому же сегодня можно сэкономить на покупке синтетических масел — на разлив в специализированных СТО цена ниже, чем на фасованные варианты, также можно прибегнуть к услугам интернет-магазинов, где масла сравнительно дешевле (на 10–20% и более),



чем в рознице в магазинах и сервисах.

Вместе с тем нельзя сбрасывать со счетов полусинтетические и даже минеральные масла — сегодня это тоже высокотехнологичные продукты, и в ряде случаев их применение оправдано. Типичная полусинтетика класса вязкости SAE 10W-40 по-прежнему является самой распространенной, с учетом относительно невысокой цены для нашего теплого сезона и межсезонья это оптимальный средний вариант. Типичные минеральные масла характеризуются классом вязкости SAE 15W-40 и 10W-40, а также высоковязкими загущенными сортами 15W-50 или 20W-50. В последнем случае это неплохая альтернатива высоковязкой синтетике 5W-50 или 10W-60, например, для старых двигателей с высоким расходом масла, работающих с большими нагрузками. Надо только не затягивать сроки замены, а также понимать, что с приходом холодов такие масла не обеспечат безопасного запуска двигателя, их следует поменять хотя бы на полусинтетические масла.

Нужно ориентироваться на масла самых последних категорий качества — только так можно добиться лучших эксплуатационных характеристик двигателя.

Высший на сегодня по API уровень качества SN принят в 2010 году, и его основное отличие от предыдущего SM (с 2004 года) в более жестком нормировании «вреда» для окружающей среды, в чем и заключаются нюансы. Современные серийные двигатели и ориентированные на них масла «заточены» под максимально энергосберегающий и экологический эффект. Такие масла отличаются низкой вяз-

костью и низким содержанием серы, фосфора, сульфатной золы (масла класса Low Saps), и вместе с тем более «чистым» составом, с минимально возможным содержанием присадок. Кроме того, существуют специальные допуски от ведущих автопроизводителей. Однако такие масла также рассчитаны работать «в паре» с топливом соответствующего уровня качества (Euro4 или 5).

НЕКОТОРЫЕ ГРУППЫ СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ И ТИПИЧНЫЕ ЦЕНЫ (в руб.) В РОЗНИЧНОЙ ПРОДАЖЕ ИРКУТСКА			
Основа	Класс вязкости SAE	Стоимость	
		1 литр	4 литра
Моторные масла			
Синтетическая	5W-30	240-450	900-1650
	5W-40	320-480	1100-1850
	5W-50	350-650	1250-2450
	10W-60	480-650	1700-2500
Полусинтетическая	10W-40	160-380	560-1500
	10W-50	130-170	450-540
Минеральная	10W-40	105-300	380-1150
	15W-40	95-290	330-1100
	15W-50	180-290	700-1100
	20W-50	105-280	350-800
Масла для механических трансмиссий			
Синтетическая	75W-85	290-410	900-1280
	75W-90	280-950	-
	75W-140	550-750	-
Минеральная	80W-85	100-140	-
	80W-90	110-350	450-750
	85W-90	110-180	-
Жидкости для автоматических трансмиссий			
Основа	Тип	Стоимость 1 литра	
Синтетическая	Dexron III	410-550	
Минеральная	Dexron III	190-390	
	Dexron II	170-360	

Для наших же реалий лучше применять традиционные масла — высокощелочные с повышенным содержанием моюще-диспергирующих присадок. Поэтому масла категорий API SM и более ранних — SL (с 2000 года) и даже SJ (с 1996 года), для нас также актуальны. То же и по европейскому стандарту ACEA: экологически чистые масла категории C3 хоть и замечательны сами по себе, но для нас предпочтительны продукты категории A3/B3/B4. Есть тонкости и в допусках автопроизводителей, например, один из последних допусков VW 504 00/507 00 (через дробь для бензиновых и легковых дизельных двигателей) подразумевает самые современные моторы, работающие на высококачественном топливе. А многим надо придерживаться «народного» допуска VW 502 00/505 00, который как раз ориентирован на двигатели традиционных конструкций, работающих на высокосернистом топливе. Но в любом случае надо ориентироваться на масла, официально поставляемые на рынок РФ.

При переходе на масла другой марки или другой основы нужно принять меры к полной очистке двигателя от остатков прежнего продукта.

Для этого на рынке автохимии существуют и специальные присадки-пятиминутки, и моющие жидкости, а в сервисах даже есть аппараты для пневмоочистки смазочной системы двигателя. И все же для большинства случаев можно рекомендовать такой щадящий и безопасный способ «перехода». Заливаете сначала сравнительно недорогое масло этой марки (скажем, полусинтетику вязкости SAE 10W-40), обязательно с новым же фильтром, катайтесь 2–3 тысячи км, потом сливаете и уже заливаете тот сорт масла (и также с новым фильтром), на котором будете ездить. В последующем между заменами промывка не нужна, а просто лучше не затягивать сами интервалы замены — примерно 10–15 тысяч для синтетических масел, 7–8 тысяч для минеральных. В случае с дизельными двигателями интервалы следует сокращать в 1,5–2 раза.

С МИРУ ПО КАПЛЕ

Ассортимент одних только моторных масел очень большой — это десятки и даже сотни позиций. Представим лишь некоторые сорта универсальных моторных масел для легковых автомобилей, появившиеся в последнее время и характеризующие многообразие рынка смазочных материалов, особенно для летнего сезона.



Castrol Magnatec 5W-30 AP — нишевый продукт в популярной линейке масел, специально ориентированный на современные автомобили японского и корейского производства. Соответствует высшему стандарту качества API SN, а также ILSAC GF-5 — высший показатель американско-японского стандарта ILSAC по энерго и экосберегающим параметрам, а также защите от образования отложений. Однако классификации по европейскому стандарту ACEA у этого масла нет, что и подчеркивает его «азиатскую» направленность.



Mobil 1 New Life 5W-30 — название говорит за себя — масло для двигателей новейших конструкций, соответствует стандартам качества API SN, API SM, ILSAC GF-5. Однако отличается и сертификацией по европейскому стандарту ACEA A5/B5, A1/B1, с тем обязательным уточнением, что является маловязким маслом с высоким энергосберегающим эффектом, но только для применения в тех европейских двигателях, которые специально рассчитаны работать на таком масле (например, у Ford).



Lukoil Genesis 5W-30 — новое слово от российской компании в рамках глобализации своей продукции. Синтетическое энергосберегающее масло класса Low SAPS ориентировано на современные двигатели экологического класса Euro 4 и 5, о чем свидетельствует высший уровень качества API SN/CF, допуски автопроизводителей и соответствие стандарту ACEA C3. Можно рассматривать как аналог подобным продуктам иностранных марок, однако и топливо с таким маслом нужно заливать подходящего стандарта.



Liqui Moly Molygen NG 10W-40 — самый востребованный тип полусинтетики класса вязкости 10W-40 постоянно модернизируется у всех производителей. В данном случае такое масло представлено в рамках новой линейки Molygen New Generation — с добавлением антифрикционной вольфрамно-молибденовой присадки, способствующей снижению трения и износа. Причем соответствие стандартам API SL/CF, ACEA A3/B3, а также допуски MB 229.3 и VW 502 00/505 00 как раз говорят о применении масла в большинстве традиционных двигателей, работающих на топливе не самого высокого качества.



THK Magnum Ultratec 5W-50 — еще один пример современных возможностей отечественных компаний. В данном случае — синтетическое масло популярного у нас всепогодного класса вязкости 5W-50, которое обладает хорошими низкотемпературными свойствами зимой и выдерживает любые высокие нагрузки летом. Такой класс вязкости и соответствие по API SM/CF говорят об универсально-широком применении, для двигателей разного поколения, с различным пробегом и для всевозможных условий эксплуатации. Плюс конкурентоспособная цена.



Shell Helix HX3 10W-40 и 15W-40 — несмотря на продвижение масел передовых технологий, в линейке известных брендов представлены и сравнительно недорогие минеральные продукты типичных классов вязкости. При этом соответствие API SJ/CF говорит о достаточно высоком уровне качества, что при необходимости позволит применять их в двигателях разработки вплоть до 2000 года. Кстати, на сегодня это «нижний» предел качества для иностранных минеральных масел. Продукты ранних классов — SH (с 1994 года) и тем более SG (с 1989 года), фактически уже не поставляются, такие остались только у российских производителей масел.