

Новые автомобили потребляют большее количество моторного масла

МЕЭЛИС ОРГЛА

Член правления Addinol
Lube Oil OÜ

Многие владельцы современных автомобилей отмечают, что их автомобиль потребляет слишком большое количество моторного масла.

Самой важной причиной тому, что современные двигатели могут потреблять большее количество моторного масла, чем двигатели предыдущих поколений, являются ужесточающиеся экологические стандарты. Для соответствия данным стандартам, двигатели должны потреблять все меньшее количество топлива, образовывать меньше опасных выхлопных газов и одним из средств достижения этого является применение моторных масел, имеющих лучшую текучесть, чем у моторных масел предыдущего поколения.

Если в прошлом в основном использовались моторные масла вязкостью SAE 10W-40 или 5W-40, то теперь в большинстве современных двигателей необходимо применять масла вязкостью SAE 5W-30, что означает более жидкое состояние масла при рабочей температуре. Некото-

рые производители автомобилей предписывают применение еще более жидких масел, масел вязкостью SAE 0W-20. В чем же более жидком состоянии находится масло при рабочей температуре, тем больше возрастает вероятность его потери.

Помимо этого расход масла может значительно увеличить качество используемого масла, поскольку автопроизводители установили определенные требования к потерям от испарения (метод Нок). Если смазочный материал не выполняет

этих требований, то его расход еще выше.

Поездки на короткие дистанции. Одной из причин увеличения расхода масла также являются т.н. поездки на короткие дистанции, для которых характерны многочисленные холодные пуски и при которых двигатель не прогревается до необходимой температуры. В этом случае в моторное масло могут попасть загрязнения в виде топлива и конденсационной воды и оно может стать опасно жидким. Это, в свою очередь, значительно

влияет на смазывающую способность масла и может привести к дорогостоящей поломке двигателя. После холодного пуска топливо осажается на холодные стенки цилиндра и поступает через поршневые кольца в моторное масло. Конденсационная вода, которая может образоваться на крышке клапанной камеры из-за сильных перепадов температур, также поступает в моторное масло. Остатки топлива и конденсационной воды могут испариться лишь в том случае, если маслу удастся



КОГДА эти новые автомобили поедут сами, то расход масла в них может оказаться выше, чем ожидают их владельцы. ФОТОГРАФИЯ: РАУЛЬ МЕЭ

достичь и сохранить в течение длительного времени нормальную рабочую температуру.

Если же автомобиль эксплуатируется только для поездок на короткие дистанции, масло не успевает прогреться до необходимой температуры и топливо с конденсационной водой остаются в моторном масле. В результате этого происходит ухудшение противоизносной и антикоррозионной защиты, а также снижение вязкости моторного масла. Помимо этого, загрязнение моторного масла топливом и водой искажает показание уровня масла, проверяемого с помощью масляного щупа: по его показанию количество масла находится в норме или уровень масла даже повысился. Действительный же расход масла и его уровень невозможно определить из-за поступившего топлива и конденсационной воды, результатом чего является разбавление масла. Однако двигатели современных автомобилей имеют крайне точную конструкцию, вышеописанное явление, как правило, встречается в них реже и поэтому может создаться впечатление, что по сравнению со старым автомобилем приобретенный современный автомобиль – неисправимый «маслоголик».

Высокие обороты. После запуска двигателя рекомендуется позволить автомобилю поработать несколько минут на холостом ходу, а трогаясь с места, не использовать высокие обороты: двигатель ещё не прогрелся, детали еще не расширились до своих т.н. «рабочих» размеров, масло лучше проходит через них и таким образом масло в достаточном количестве попадает в камеру сгорания. Частые холодные пуски и многочисленные поездки на короткие расстояния при полупрогретом двигателе могут привести как к большому расходу масла, так и к попаданию топлива в моторное масло, описанному выше. Поэтому для двигателя в любом случае благоприятны поездки на длительные расстояния, вне зависимости от возраста и современности автомобиля или его двигателя.

Полезно знать
Выбирая масло, необходимо знать о двух отличиях смазочных материалов:

- 1. СМАЗОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ** имеет лицензию OEM, то есть автопроизводитель дал официальное разрешение на применение данного масла.
- 2. СМАЗОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ** отвечает требованиям, OEM этого не заявляет и не подтверждает – это утверждает сам производитель смазочного материала.

Между данными пунктами существует большая разница. При выборе моторного масла предпочтение следует отдавать лицензированным продуктам, которые имеют допуск автопроизводителя.

Обратите внимание
Осторожнее с сажевым фильтром
Намного большее раздражение, чем расход масла, вызывают у многих владельцев автомобилей, оснащенных дизельными двигателями, проблемы с сажевым фильтром. Они же в свою очередь часто начинаются с применения неподходящего моторного масла. **В АВТОМОБИЛЕ, ОСНАЩЕННОМ САЖЕВЫМ ФИЛЬТРОМ (DPF),** необходимо использовать

только моторное масло класса ACEA C. **ТЕМА** классифицирования моторных масел стала очень запутанной, так как разные автопроизводители требуют применения разных масел. Например, для автомобилей Renault подходит масло ACEA C4, для Peugeot – ACEA C2, для Subaru – ACEA C3. **В ОБЯЗАТЕЛЬНОМ ПОРЯДКЕ** необходимо также обращать внимание на наличие лицензий автопроизводителя. Например, концерн VW требует применять в своих автомобилях моторные масла определенного класса ACEA C и смазочный материал должен обладать определённой лицензией VW, например, 507.00. **ПРИ ПРИМЕНЕНИИ** неподходящего моторного масла существует большая опасность того, что сажевый фильтр засорится. Подходящее моторное масло имеет низкое содержание серы, фосфора и сульфатной золы (Low SAPS – Sulphated Ash, Phosphorus, Sulphur). Если это требование не выполнено и сажевый фильтр засоряется, то его замена означает для автовладельца очень большие расходы (несколько тысяч евро).

Перевод статьи «Uued autod jannevad rohkem õli», опубликованной 26.08.2014 в спецвыпуске Logistika газеты Äripäev.