

# Сердцу машины нужно хорошее масло

**Качество предлагаемых на рынке моторных масел и смазочных материалов колеблется в самых широких пределах. Поскольку сегодня владелец или пользователь автомобиля нечасто заглядывает под капот, для простого человека оценка этого качества оказывается весьма сложной задачей, ведь клиент, как правило, не видит, какое масло заливают ему при обслуживании.**

**АЙН АЛВЕЛА**  
соавтор/ «Маалехт»

**В Эстонии через своих посредников представлены практически все всемирно известные торговые марки масел и смазочных материалов, нередко один дистрибьютор продает даже несколько брендов.** Моторные масла предлагаются как для тяжелой техники – грузовиков, сельскохозяйственных и строительных машин, так и для легковых автомобилей и микроавтобусов.

И в общем случае ничего ниоткуда дополнительно заказывать не требуется – ассортимент поставщиков широк.

**Для каждого моторного масла существует четкий стандарт.** Управляющая OÜ Addinol Lube Oil Тийна Суйя отметила, что зачастую моторные масла произведены таким образом, чтобы они строго соответствовали стандартам Ассоциации европейских производителей автомобилей ACEA или Американского института нефти API, а также требованиям

производителей двигателей. Но есть и такие производители моторных масел, в продукции которых эти требования превышены. «И это большое преимущество в плане качества, потому что у таких масел имеется приличный резерв, который в экстремальных условиях защищает двигатель лучше, чем масла, которые находятся на грани требований, – пояснила Суйя. – Наш производитель использует очень разные базовые масла, но качество конечной продукции определяется все же ноу-хау производителя.»

Вся продаваемая в Эстонии продукция Addinol произведена на заводе, расположенном в Германии. По поводу всякого рода присадок Суйя сказала уверенно «нет». Addinol разрабатывает свой моторные масла в сотрудничестве с производителями двигателей, так что каждое масло предназначено для определенного типа моторов и никаких присадок при мешивать туда нельзя, –

категорически заявила она.

«Если рабочие условия особенно тяжелые или имеют место какие-либо иные специфические обстоятельства, следует обратиться к технической команде Addinol и безусловно найдется правильное масло для самых сложных и исключительных условий», – заверила Суйя.

Директор по продажам на территории Эстонии OÜ Addinol Lube Oil Меэлис Варимаа считает, что при выборе подходящего масла самое главное – обращать внимание на стандарты ACEA/API и наличие лицензий. Важно выяснить, какие требования к смазочным материалам предъявляет производитель двигателей. Это можно узнать из инструкции по эксплуатации, у поставщика, у продавца масла или же в интернете, на сайте производителя смазочных материалов.

К присадкам к маслу Варимаа относится критически: «Я не видел ни одной присадки, у кото-

рой бы имелась лицензия от производителя двигателей. Производитель двигателей выдает лицензию только на моторное масло, которое прошло у него тестирование.»

Многие автопроизводители, особенно в Европе, в отношении моторных масел в первую очередь следят именно за наличием лицензии, однако есть и такие, особенно в Японии и Корее, которым достаточно спецификаций ACEA или API.

«Не исключено, что моторное масло может соответствовать многим лицензиям и требованиям, но я не видел моторного масла, которое отвечало бы им всем, – отметил Варимаа. – Иначе зачем бы у производителей смазочных материалов существовали десятки наименований масел для легковых автомобилей и столько же для грузовиков и тяжелой техники.»

**Не следует гоняться за дешевизной.** Эрки Бирн-

баум, руководитель по продажам масел и смазочных материалов компании OÜ Statoil Fuel&Retail Lubricants Estonia, которая продает в Эстонии торговые марки Statoil и Fuchs, полагает, что в, так сказать, брендовых представительствах профессионалы уже преимущественно исходят из рекомендаций производителей двигателей и принимают за конечного потребителя решение в пользу приобретения качественного масла.

«Проблемы могут возникнуть в том случае, если конечный потребитель или ремонтная мастерская ищет «лучшую цену на рынке», – пояснил Бирнбаум. – Как правило, тогда идут на компромисс в спецификациях – приобретается масло низкого класса качества, и в качестве – восстановленные бочки и т. п.»

Обычно смазочные материалы содержат смесь нескольких различных базовых масел или эфиров и разного рода пакеты присадок. Крупнейшие партнеры Statoil по базовым маслам – Exxon Mobil и Neste Oil, поставщик присадок – Lubrizol.

«Главная задача присадок – улучшат свойства базовых масел, придавать смазочному материалу новые свойства и продлевать срок его жизни, – рассказал Бирнбаум. – Следует иметь в виду, что присадки могут вступать между собой в реакции и их работа зависит от типа базового масла и порядка смешивания.»

**„Следует иметь в виду, что присадки могут вступать между собой в реакции и их работа зависит от типа базового масла и порядка смешивания.“**

**Руководитель по продажам масел и смазочных материалов компании OÜ Statoil Fuel&Retail Lubricants Estonia – Эрки Бирнбаум**

Утверждений о пользе присадок существует масса. Например, такое, что присадки защищают от износа, снижают потребление энергии и продлевают срок службы устройства и самого масла. Часто при таких заявлениях ссылаются на особые испытания где-то в независимых лабораториях или институтах. Бирнбаум, однако, отметил, что обычно внесение дополнительной присадки приводит к нарушению правильного соотношения в пакете присадок. «Самое лучшее, чего удастся достичь, – это когда ничего непосредственно не разрушается, – отметил он. – Осложнения могут вызывать, например, основанные на эфирах разжижители, которые придают маслам дополнительные моющие свойства. Размокший слой лака может засорить систему или привести к заклиниванию мотора.»

Существование т. н. «универсального» моторного масла – тоже

больше миф, чем правда. Бирнбаум сказал, что в современных двигателях использование «универсального моторного масла», как правило, невозможно. В частности, у производителей есть четкие требования к зольности моторных масел и их пригодности в системах нейтрализации отработавших газов. Игнорирование этих требований может привести к нарушениям в работе устройства и в конце концов к дорогостоящему ремонту.

**От богатства выбора пестрит в глазах.** Керсти Симкин, специалист по маркетингу компании AS Mentum, представляющей в Эстонии торговую марку Castrol, заметила, что выбор марок масел иногда настолько широк, что бывает сложно найти именно то, что надо, поэтому она рекомендует в первую очередь исходить из рекомендаций автопроизводителя.

По ее словам, продаваемые в Европе моторные масла подразделяются по классификации европейской ассоциации ACEA на те, которые предназначены для бензиновых и работающих под малой нагрузкой дизельных двигателей, а также на масла для высоконагруженных дизельных двигателей. Симкин добавила, что отдельного заказа требуют, например, моторные масла для старых автомобилей.

Она отметила, что обязательного стандарта на моторные масла нет. «Ассоциация европей-

ских производителей автомобилей, которая представляет интересы различных автопроизводителей, создала инструкцию, следование указаниям которой рекомендовано производителям смазочных материалов, а при ее исполнении исходят из системы качества EELQMS, – пояснила Симкин. – Указанная инструкция подразделяет моторные масла на различные классы и категории по уровню производительности и составу. Одновременно она устанавливает к продаваемым в Европе маслам минимальные требования, о которых договорились автопроизводители.»

Симкин сказала, что есть пять показателей, из которых следует исходить при выборе моторного масла: рекомендация автопроизводителя, класс вязкости SAE, спецификация автопроизводителя, класс и категория ACEA, торговая марка моторного масла. И именно в такой последовательности.

Масла Castrol поступают в Эстонию из Швеции, Германии и Бельгии. «Если товары поступают на рынок из других стран, они точно не являются товарами нашего региона, – отметила Симкин. – Ни один производитель не раскрывает состав моторного масла, и конечному потребителю не было бы от этой информации никакой пользы.»

Она убеждена, что универсального моторного масла не существует: одно моторное

масло не может подойти ко всем двигателям, это невозможно. Определенную универсальность или пригодность для различных областей применения можно встретить, как правило, только у тракторных масел, в которых удалось объединить особые свойства, удовлетворяющие потребностям двигателей, трансмиссий и гидравлических систем.

**Важно следить за текучестью масла.** По словам технического консультанта по товарам OÜ Jungent Estonia Shell Тармо Клаара, очень грубое подразделение моторных масел зависит от различий базовых масел: идет ли речь о минеральном или синтетическом масле. Затем – предназначено ли масло для легковых или грузовых автомобилей, и на каком топливе работает двигатель. С 2004 года моторные масла для легковых автомобилей и микроавтобусов разделены на два типа. Одни предназначены для двигателей, оснащенных системой нейтрализации выхлопных газов, другие – для тех, у которых такой системы нет.

Клаар добавил, что важен также класс вязкости моторного масла. В связи с ужесточением норм по выбросам, идет постоянное развитие моторных масел, и всё больше используются полностью синтетические масла.

«Различие масел для тяжелой техники обусловлено тем, применяются ли системы нейтрализации выхлопных газов и в каких условиях

## Стоит знать Стандарты масел

### Международные спецификации:

**ACEA**, Ассоциации европейских производителей автомобилей, действует в Европе

**API**, Американский институт нефти

**OEM**, производитель оригинального оборудования

**SAE**, Общество Автомобильных Инженеров США

### Классы вязкости

**Показывают** «густоту» и вязкостно температурные свойства масла, но с качеством масла непосредственно не связаны. Масла для грузовиков (10W-40, 15W-40).

**Первое число**, за которым обычно следует буква W, показывает текучесть масла при низких температурах, или т. н. зимнюю вязкость (Winter).

**Второе число** показывает способность масла сохранять густоту и при высоких температурах, т. е. вязкость при 100°C.

Масла для легковых автомобилей имеют в основном более низкую вязкость (5W-30, 0W-20), чем масла для грузовых автомобилей. Для сельскохозяйственных и строительных машин применяются понятия STOU (Super Traktor Oil Universal) и UTTO (Universal Traktor Transmission Oil). Это масла, которые используются и в двигателях, и в картерах трансмиссии.

### Рекомендации покупателю моторного масла

**Следуйте** требованиям производителя двигателя.

**Покупайте** масло в оригинальной упаковке.

Попросите у продавца технической консультации. Продавец должен предложить возможность получить дополнительную информацию по предлагаемому маслу, например, лист описания и паспорт безопасности продукта и т. п.

**При необходимости** убедитесь в наличии лицензий (WV, MB, MAN, Scania, Volvo и т. д.), а также в конкретных требованиях SAE (например, Cummins), если производитель двигателя их требует.

**Следуйте** стандартам ACEA, API, JASO, если не требуется наличие лицензий.

*ИСТОЧНИК: STATOIL, ADDINOL, JUNGENT, MENTUM, ÄRIPÄEV*

работает техника, – пояснил он. – В Эстонии на месте нет смазочных материалов, предназначенных для работы в полярных условиях или в пустыне. Заказать же можно, в принципе, всё.»

Клаар сказал, что качество масла, помимо общих требований, установлено и дополнительными условиями самих автопроизводителей.

«Если продукция какого-нибудь производителя масел прошла испытания у автопроизводителя по его нормативам, в отношении этого автопроизводитель выдает подтверждение. Как классификации ACEA и API, так и подтверждение автопроизводителей указаны на торговой упаковке моторного масла, – пояснил Клаар. – Кроме того, указывается класс вязкости моторного масла (например, 0W-30). Сегодня класс вязкости является только одной из основ при выборе моторного масла. Поскольку системы нейтрализации выхлопных газов стали очень сложными, во избежание возможного дорогостоящего ремонта следует прочитать рекомендации

и требования автопроизводителя при подборе правильного моторного масла.»

При подборе правильного моторного масла важна марка и модель машины, год выпуска, тип двигателя, его рабочий объем, мощность; чрезвычайно важно также знать, имеются ли у автомобилей системы нейтрализации выхлопных газов (катализатор, система рециркуляции отработанных газов (EGR), сажевый фильтр и т. д.) или нет.

**Для моторов с катализаторами требуются особые масла.** «Если в машине без систем нейтрализации выхлопных газов применяется моторное масло, предназначенное для моторов с системами нейтрализации выхлопных газов, ничего плохого не случится. Это прости впустую потраченные деньги, потому что моторные масла для двигателей, которые, как говорят в народе, «без ката», как правило, дешевле, – объяснил Клаар. – Если же наоборот, если в двигателе, оснащенном катализатором или сажевым фильтром, используется не предусмотренное для него, обычно более дешевое масло, рано или поздно мотор начнет сначала терять мощность, после чего потребуются весьма затратная замена катализатора или сажевого фильтра.»

По оценке Клаара, все необходимые присадки в моторном масле уже имеются, и ничего туда добавлять не надо – надо

просто выбрать правильный продукт. Под универсальностью, по его словам, можно понимать то, что масло пригодно к использованию круглый год. Такие масла и в са-

мом деле давно существуют. Если же речь идет о моторном масле, которое бы одновременно подходило и для мотоцикла, трактора, са-

молета, легкового и грузового автомобиля, то такого еще не изобрели.

*Перевод статьи „Sõiduki süda vajab head õli“, опубликованной в специальном выпуске Logistika газеты Äripäev 07/2016.*