



СЕРВИСМЭНЫ

НЕ ВСЁ ТО МАСЛО, ЧТО ВЯЗКО

С уходом иностранных поставщиков ГСМ резко обострилась проблема поддельных масел. Объём контрафактных смазок для двигателей, по оценкам экспертов, в некоторых регионах страны превышает 60%. Как не попасть на подделку и дорогостоящий ремонт, разбираемся вместе с экспертами рынка.

Подготовил Артём Щетников



ФОТО: aleksandarlittlewolf-freepik

Вы наверняка заметили, как активизировались скупщики отработанного масла. Да-да, классическая схема из 1990-х, когда массово скупают отработку, очищают и разливают по канистрам и бочкам, пуская на продажу, в том числе и на розлив, вновь получила вторую жизнь.

«Применение отработки грозит в первую очередь ловлей «клина», так как у такого масла непредсказуемый эксплуатационный ресурс. Это может быть через 100 километров, а может — и через пару тысяч. Думаю, цену такого эксперимента не стоит объяснять. Обратите внимание на место производства масла и наличие паспорта качества. Сейчас большое количество сомнительных масел», — предупреждает руководитель центра технических компетенций АО «Синтек групп» (Sintec) Роман Сокуев.

И, даже если вы потом проведёте независимую экспертизу, которая

докажет, что причиной выхода техники из строя стало некачественное масло, уйдёт драгоценное время на суды, ремонт или замену силовых агрегатов, на взыскание издержек. В общем, лучше не рисковать с разливными ГСМ.

Но и при покупке масел в фирменных с виду канистрах и бочках остаётся риск нарваться на подделку. И тут уже последствия мало прогнозируемы.

«Возможно, разовое применение поддельного продукта не нанесёт ущерба транспортному средству. Не секрет, что для контрафакта применяют те же моторные масла, только группой эксплуатации ниже, не соответствующие по низкотемпературным свойствам. Но применение низкокачественных подделок масел в современных автомобилях грозит выходом двигателей из строя и дорогостоящим ремонтом, а также сни-

жением мощностных, экологических и экономических показателей», — предупреждает заместитель главного конструктора по перспективным двигателям ПАО «КАМАЗ» Марат Ханнанов.

Эксперт рекомендует обращать внимание на эксклюзивный дизайн канистры, на этикетку, вплавленную в поверхность канистры, защищённую от влаги и прямых солнечных лучей. Также стоит проверить наличие термомаркировки с индивидуальным номером канистры, номером партии и даты производства, которая находится под штрих-кодом в нижнем поле оборотной этикетки, и на лазерную маркировку под штрих-кодом, которая состоит из двух рядов цифр и обозначает дату производства масла. Обычно, по данным г-на Ханнанова, на дне упаковки есть и дополнительная маркировка, а также экологическая маркировка, которая сообщает, что



канистра сделана из материала, который может быть переработан, призывает поддерживать чистоту и сдавать тару для вторичной переработки.

Конечно, даже наличие всего этого не гарантирует, что внутри находится качественный продукт. Подделка канистр давно вышла на достойный уровень. Поэтому идеальный вариант — отправлять масло неизвестных и малоизвестных производителей на лабораторный анализ с целью сравнить заявленные характеристики с реальными, советует **технический эксперт ООО «ВЕРТЕКС» (арендная компания Vertex) Александр Жабин**. Даже при выборе известной марки у нового поставщика не стоит пренебрегать подстраховкой по изучению содержимого канистры на специальном оборудовании.

«Без лабораторных исследований, без анализа состав масла не выявить. Стоимость одного анализа — от 3 000 до 5 000 рублей. Для сравнения нужен образец оригинального масла, тогда можно делать какие-то выводы об отличиях. Как минимум они будут отличаться по присадкам и по физическим и химическим параметрам: кислотно-щелочному числу, возможно, индексу вязкости», — поясняет **Роман Сокуев**.

ДЕЛО НЕ В БРЕНДЕ

Стоп, стоп, скажете вы. А как же оригинальные масла производителей техники? Дилеры же рекомендовали заливать только их. Давайте будем честны, ну не делает условная Hitachi или Komatsu, или MAN Truck & Bus, или любой другой машиностроитель ГСМ самостоятельно.

«Оригинальное масло — это своеобразный маркетинговый ход. Подобрать качественное, подходящее для своего агрегата (ДВС, редуктора, КПП) масло можно и у других, в том числе и отечественных производителей», — говорит **Александр Жабин**.

Представитель АО «Синтек групп» приводит в пример бренды Toyota, Nissan, Volkswagen, у которых нет своих нефтеперерабатывающих заводов и площадок для смеси нефтепродуктов, поэтому они пользуются услугами сторонних производителей ГСМ. В частности, именно компания

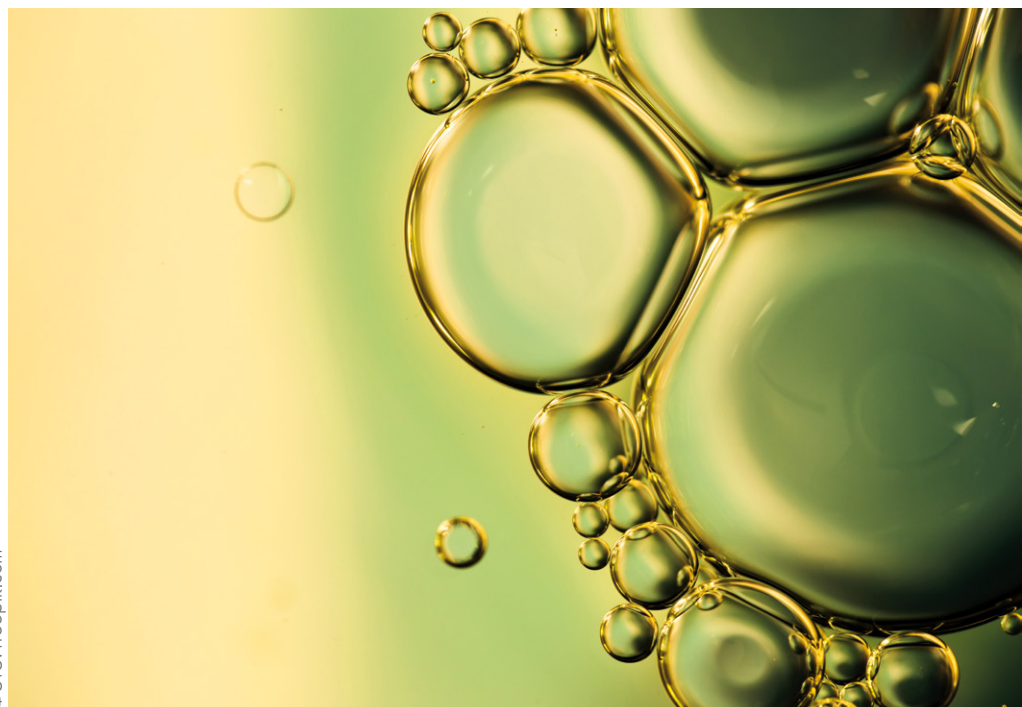


Фото: freepik.com

«Синтек» некоторое время производила оригинальные масла для Nissan.

«Наличие шильдика и надписи «оригинальное масло» не говорит о том, что это продукция особенная. Да, оно произведено под контролем заказчика по его ТЗ, но произведено оно на сторонней блендинговой площадке. Поэтому применение аналогичных масел, соответствующих требованиям производителя техники в сервисной книжке, вполне допустимо.

Но опять же не стоит заливать что попало или ввезённые параллельным импортом масла, потому что риск нарваться на подделку крайне велик. И рекомендую воздержаться от покупки масел на розлив, так как там за желаемое могут выдать всё что угодно», — уточняет г-н **Сокуев**.

С тем, что российские масла применимы для техники многих брендов, согласен и представитель ПАО «КАМАЗ». По его словам, брендированные масла для сервисной сети конкретного производителя автомобильной техники ничем не отличаются от оригинальных масел производителей ГСМ. Фактически это те же самые продукты, только расфасованные в тару с брендом производителя автомобильной техники.

Постойте, скажете, вы, но как же, ведь в импортных маслах, в том

числе и оригинальных, использовали специально подобранные присадки. А их сейчас нет в России. Как же отечественные «Лукойл», «Газпром нефть», «Роснефть», «Синтек» и другие могут обеспечить такое же качество масел?

«Несомненно, на сегодня дефицит присадок является острым вопросом для производителей моторных масел. В настоящее время производители работают над отечественными пакетами присадок. Работа производителей моторных масел по освоению рецептур, как и работа по оценке работоспособности двигателей с новыми моторными маслами, не останавливается», — рассказывает **Марат Ханнанов**.

Да, действительно, депрессорно-диспергирующие и депрессорные химические составы для добавления в базовые продукты НПЗ ещё в 2021 году практически на 95% были европейскими и американскими. И наши производители ГСМ прекрасно применяли их для производства поистине качественной смазывающей продукции для двигателей. По словам **Романа Сокуева**, в апреле — мае прошлого года им пришлось спешно возить присадки самолётами, чтобы производство не встало и рынок не оказался без ГСМ. При этом эксперт уточняет, что работа по адаптации формуляций не прекращалась, это не-



Фото: peoplecreations-freepik

прерывный процесс, и он не был особенно завязан на события февраля 2022 года. Введение санкций просто ускорило внедрение новых решений.

«Мы начали искать альтернативных поставщиков, нашли, опробовали и на протяжении года вовлекаем в альтернативные составы. Любой производитель ГСМ на каждый продукт сейчас имеет несколько альтернативных формуляций. Мы точно выяснили, что некоторые ранее слабо представленные на рынке компании поддерживают очень достойный уровень. Так что для нас этот кризис в итоге даже хорошо закончился, так как мы нашли отличные замены, которые позволяют производить масла хорошего качества.

Российские ГСМ ничем не уступают зарубежным и лет 20 уже кое в чём даже лучше. Например, у нас есть продукты с учётом наших условий эксплуатации, которых нет у зарубежных брендов. Все отечественных производители имеют систему выдачи допусков, она стандартизирована и похожа на ту, что используют западные вендоры. У производителей ГСМ в России конкурентная среда, и ни один значительно не опережает остальных с точки зрения эффективности», — объясняет глава центра технических компетенций АО «Синтек групп».

То, что отечественные масла применимы для двигателей таких известных марок, как Deutz, Kubota, Perkins, Cummins, подтверждает и Александр Жабин. А Кирилл Латинский сообщил, что в компании не сталкивались с дефицитом смазочных материалов на рынке.

К слову, в торговых точках можно встретить продукцию привычных брендов типа Mobil или Shell, но с китайскими иероглифами на упаковке. Заявленные допуски подходят для многих моторов, только вот лабораторные анализы показали в некоторых образцах отсутствие полиальфаолефинов. То есть фактически это не чистая синтетика, а гидрокрекинг. Это необходимо учитывать при выборе.

«Мы используем китайские пакеты присадок в качестве альтернативных формуляций. Могут сказать, что их качество на уровне мировых брендов.

Что касается отличной от европейской рецептуры, то не вижу ничего критичного. Для достижения одних и тех же функций могут использоваться абсолютно разные формуляции даже по составу, разные пакеты присадок, технологические добавки. Поэтому однозначно сравнивать, лучше или хуже, не стоит. Мы проводили испытания, и китайские масла пока-

зывали себя не хуже, чем именитые западные бренды», — уверяет Роман Сокуев.

НЕ ЗАБЫВАЕМ ПРО МАТЧАСТЬ

Собственно, со смазочными материалами более-менее понятно, и, надеемся, вы будете подбирать их в соответствии с допусками производителя техники. Но нельзя забывать и об ещё одной важной детали при замене масла.

«Масляный фильтр является одним из важнейших компонентов, от которого напрямую зависит ресурс работы двигателя. Рекомендуем использовать только оригинальные фильтры. При этом если фильтр оригинальный, но в ДВС залито несоответствующее масло, то фильтр никоим образом не исправит это несоответствие. Если же, наоборот, масло подходит по допускам, но установлен дешёвый фильтр, то фильтрация масла может производиться с отклонениями от заданных производителем ДВС параметров, что приведёт к необходимости замены масла и фильтра раньше регламентного периода», — предупреждает Кирилл Латинский.

Марат Ханнанов также обращает внимание на то, что фильтр может быть не рассчитан на требуемую тонкость очистки, иметь низкую грязеёмкость и просто не выдерживать давления масла вне зависимости от качества ГСМ.

«Регулярно сталкиваемся со случаями, когда люди экономят на фильтрах для дорогой техники. Они выигрывают пару сотен рублей, ну максимум пару тысяч, а попадают на миллионы. При использовании некачественного фильтрующего материала всё то, от чего тот должен предохранять масло, попадает в систему. Более того, некоторые фильтры разрушаются, и их частицы тоже попадают в двигатель», — говорит представитель Sintec.

При этом он уточняет, что если масло не рассчитано на те условия работы, в которых эксплуатируют технику, то какой бы ни был замечательный фильтр, он оградит только от внешних воздействий и не сможет защитить от продуктов неполного сгорания, окисления и т. д.