

# ШОК!

Какое масло мы льем в двигатели своих автомобилей? Кто-то дорогое, разрекламированное. Кто-то выбирает подешевле, так как машина «подъедает», и восторженно доливать синтетические и полусинтетические масла накладно. В сельском хозяйстве вообще обходятся тем, что дает государство – самым дешевым. На днях я убедился, что скупой действительно платит дважды. Мне удалось побывать на тестах нескольких марок масел и своими глазами увидеть результат работы смазки низкого качества.

## Предисловие

То, о чем пойдет речь, – не реклама для одних и не антиреклама для других. Речь пойдет о практической ценности некоторых знаний, которые мне удалось приобрести в ходе визита в Институт неметаллических материалов (ИНМ).

На испытания приглашали представителей нашей редакции: Александр Иосифович Голубицкий, генеральный директор ООО НПФ «Дедал», и руководитель ИИМ Сергей Николаевич Цолов.

Цель визита – познакомиться с результатами испытаний, в ходе которых тестировались некоторые автомобильные смазочные материалы, продающиеся в Якутске. Работу проводили с использованием «Газели» и «МАЗ» присадок «Гарант-М» и «ФРС».

Кстати, о «ФРС» мы поговорим отдельно, так как некоторое время назад на «Автосервисе» Якутска разгорелся нешуточный спор по поводу необходимости использования именно этих составов. В конечном счете, к единому мнению прийти не удалось, так как не было доказательств, добытых на практике. Теперь они есть.

## Трение – штука опасная

Любой водитель скажет, что наибольший износ двигателя происходит с момента холодного пуска и до рабочей температуры.

Испытания, о которых пойдет речь, нацелены на то, чтобы найти способ максимально снизить степень износа двигателя в наших суровых условиях. То, что мне продемонстрировали, – только начало, два-три года, потому что ученые должны отработать различные температуры, нагрузки и типы смазочных материалов.

К тому времени, когда мы пришли в помещение, где машина третила «в поте лица» крутила металлическую шайбу, уже были известны результаты работы с маслом «МАЗ»

# Если 6 Двигатель мог говорить – наши тракторы бы матерились



Здесь трудился Люксоил.

Результат трения с использованием «МАЗ» убил. Шайбу не просто привели, можно было бы отрезать ровать спокойно, учитывая, что акриловый металл, который применяем в этой же шайбе, нежелательно использовать с использованием «МАЗ», но уже с добавлением «ФРС».

Зато несказанно порадовало масло «Люксоил». Даже в чистом виде оно показало результат гораздо лучший, чем предыдущий комплекс «ФРС». К сожалению, мне не удалось узнать результаты тестирования «Люксоила» с добавлением присадок, так как машину только-только запустили.

В чистом виде, его же с добавлением комплекса «ФРС» и число было достаточно для того, чтобы мягко говоря, впасть в ступор. Объясню технологию теста. На один фиксатор машины трения намертво прикручивается металлическая шайба. На второй, подвижной, монтируется точно такая же загвоздка, под нее устанавливается емкость с тестируемым маслом. Далее машина запускается и начинается 3-часовой процесс, в ходе которого одна шайба, постоянно смазываемая маслом, трется о другую. Элементарно, но показатель- нием «МАЗ» убил. Шайбу не просто привели, можно было бы отрезать ровать спокойно, учитывая, что акриловый металл, который применяем в этой же шайбе, нежелательно использовать с использованием «МАЗ», но уже с добавлением «ФРС».

## Экономить не обучены?

Разумеется, результаты, полученные на машине, будут значительно отличаться при использовании двигателя внутреннего сгорания (ДВС). Но отличия будут лишь в максимумах выработки, так как, повторюсь, в ДВС применяются куда более мощная сталь и сплавы. Тем не менее, картина наглядна, и можно легко себе представить, что происходит с техникой, в которой

в чистом виде, его же с добавлением комплекса «ФРС» и число было достаточно для того, чтобы мягко говоря, впасть в ступор. Объясню технологию теста. На один фиксатор машины трения намертво прикручивается металлическая шайба. На второй, подвижной, монтируется точно такая же загвоздка, под нее устанавливается емкость с тестируемым маслом. Далее машина запускается и начинается 3-часовой процесс, в ходе которого одна шайба, постоянно смазываемая маслом, трется о другую. Элементарно, но показатель- нием «МАЗ» убил. Шайбу не просто привели, можно было бы отрезать ровать спокойно, учитывая, что акриловый металл, который применяем в этой же шайбе, нежелательно использовать с использованием «МАЗ», но уже с добавлением «ФРС».

Тем не менее, республика не готова брать на вооружение новейшие технологии, несмотря на то, что есть разработки местных ученых, тем более у себя дома, а уже чтобы организовать производство. Но прошлые времена, а вот и ныне.

Справедливости ради стоит заметить, что комплексы «ФРС» заинтересовали Минтранс республики, в частности членов. Удается ли наладить контакт – покажет время.

А пока республика продолжает изыскивать способы всевозможной экономии, сохранения в работоспособном состоянии средства, вкладывая в эту работу немалые деньги. Куда больше средств уходит на ремонт устаревшего оборудования, на закупку ГСМ, в том числе далеко не самых качественных масел.

Где логика?

## Шансы есть. Пока

Выйдя из ступора и осмысливая увиденное в Институте неметаллических материалов, я понял две вещи. Во-первых, главное не то, какую присадку добавлять, а то, какое масло использовать. Хотя своевременная обработка механизмов

«МАЗ» – польза и счету – едва ли не самое популярное масло в сельском хозяйстве. Почему? Потому что недорогое. В свою очередь, дешевое масло ободачивается дорогостоящим пакетом. У, заметьте, чем ближе пора сельхозработ, тем чаще поднимается вопрос о нехватке техники. Наглядно убедившись в работоспособности сертифицированных (именно сертифицированных!) присадок и комплексов, я не мог не задать вопрос: почему не применяются на практике? Это же какая экономия для бюджета республики! Тем более только в двигателях, как передаточных механизмах, в мостах. А если учесть, что есть возможность обойтись вообще без масла... Хотите верить, хотите нет, но восемь лет назад в Ленске с помощью технологии сухой смазки обработали 50 автомобилей полностью с помощью комплекса «МАЗ». То есть, из мастеров автообработки их спецкомплексом и пустили в работу. Машину отработали 1,5 года при максимальном накате 52 тысячи километров на единицу техники, и ни один узел не заклинил!

Тогда нам останется только порадоваться за Поднебесную, где обязательно поставят изготовленные «ФРС» на поток и будут продавать нам же за вешенные деньги. И, уверен, мы будем это покупать как минимум по одной причине: ничто импортное, в том числе китайское, нам не чуждо.

Главное – чтобы не свое.

Георгий ТАЮРСКИЙ.



Результат работы масла «МАЗ».



МАЗ в сочетании с комплексом ФРС – разница очевидна.