Мой Автомобиль

ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБОЗРЕНИЕ АССАМБЛЕИ АВТОМОБИЛИСТОВ

www.autoassa.ru 2019 (9)

«MIMS AUTOMECHANIKA» И «ИНТЕРАВТО»

Две международные выставки стали главными транспортными экспо-форумами страны в этом году

1-2

АВТОМОБИЛЬ, КАК ЖИВОЙ ОРГАНИЗМ

Какая температура воздуха наиболее благоприятна для автомобиля?

2-3

ИСТОРИЧЕСКИЙ ЭКСКУРС ЭКСПЕРТОВ

Как готовили авто к осенне-зимнему сезону в прежние годы?

3-4

ПОКАЗАТЕЛЬНАЯ ВЫГОДА И ПОЛЬЗА SUPROTEC

Группа компаний «СУПРОТЕК» привезла с московских автомобильных выставок дипломы и новых клиентов

«MIMS Automechanika» и «Интеравто» - эти две специализированные международные выставки стали главными транспортными экспо-форумами страны в этом году.

Этими выставками свой выставочный сезон 2018-2019 завершил и «СУПРОТЕК», представив в столице три главные линейки своей продукции - восстанавливающие трибоприсадки SUPROTEC, автомобильные масла SUPROTEC Atomium и инновационную автохимию SUPROTEC A-prohim, которую в холдинге представляет блогер Константин Заруцкий. #AcademeG привёз на «Интеравто» и свой всемирно известный Bentley Ultratank. Он стоял на стенде «СУПРОТЕК», с ним могли сфотографироваться все желающие.

За время работы выставок познакомиться с новинками SUPROTEC на стенды пришли несколько тысяч человек. Каждый мог получить техническую консультацию и приобрести продукты по специальной сниженной цене, а также рассмотреть, как автомобиль, обработанный трибосоставами, может работать без масла.

Продолжение на странице 2 ↓

Окончание. Начало на странице 1 ↑

Красно-чёрный стенд компании, традиционно построенный перед входом в павильон, стал центром притяжения как для рядовых автомобилистов, так и автоэкспертов. Гостями «СУПРОТЕК» на «Интеравто» стали в том числе обозреватели «Ассамблеи автомобилистов» Александр Пикуленко, Иван Зенкевич, Фёдор Буцко.

«На этой выставке, где мы представлены с «СУПРОТЕКОМ», становится очевидно, что парк автомобилей стареет, средний возраст приближается к 15 годам, видно, что нужны запчасти, жизненно необходимы триботехнические составы. Сегодня автомобили меняют раз в 7-10 лет, поэтому важно поддерживать их в движимом состоянии», - поделился мнением Александр Пикуленко.

ДОБАВЬ КУЛЬТУРЫ!

Готовим автомобиль к осенне-зимнему сезону

Автомобиль, как живой организм, будешь о нем заботиться – он ответит тебе надежной и безупречной службой, не будешь заботиться – выйдет из строя в самый неподходящий момент. И это будет не закон подлости, а закон справедливости.

Какая температура воздуха наиболее благоприятна для автомобиля? Если жарко и более 30 °С, то, с одной стороны, выше к.п.д. двигателя, так как меньше потери тепла и быстрее его прогрев. С другой стороны, перегрев двигателя при высоких нагрузках может привести к повышенным износам, если масло недостаточно качественное, например, не такое как SUPROTEC Atomium.

Также может быть повышенный износ ступичных подшипников и ШРУС, если не используется пластичная смазка «СУПРОТЕК Универсал-М» или «Триботехнический концентрат». Кроме того, увеличивается нагрузка из-за работы кондиционера. При высокой влажности и температуре в салонном фильтре и в воздуховодах системы вентиляции и кондиционирования воздуха быстро размножаются вредные микроорганизмы, продукты жизнедеятельности которых приводят к легочным заболеваниям. Решить эту проблему способны «Очистители системы вентиляции и кондиционера СУПРОТЕК».

А вот если холодно и ниже 20 °С, то появляется много проблем:

- **значительное увеличение вязкости смазочного масла (разница при +20 и -20 °С составляет до 100 раз), что приводит к задержке поступления моторного масла в зоны трения;**
- **низкая температура воздуха приводит к снижению испаряемости топлива и ухудшению смесеобразования, что ухудшает условия цепной реакции горения;**
- **высокая теплоотдача в холодные стенки цилиндра приводит к неполному сгоранию топлива, образованию нагара, особенно при высокой нагрузке на непрогретом двигателе;**
- **неудачный или длительный запуск двигателя приводит к попаданию топлива на стенки цилиндра, которое ухудшает смазку цилиндра и поршневых колец в первые минуты работы;**
- **при снижении температуры воздуха ниже температуры прокачиваемости дизельного топлива приводит к закупорке топливопроводов и фильтра парафиновыми пробками если не применяется «СУПРОТЕК АНТИГЕЛЬ 3 В 1»;**
- **замершая гидравлическая жидкость при резких нагрузках способна порвать сальники амортизаторов и цилиндра гидроусилителя руля.**

Весна и осень, при умеренных температурах воздуха, более благоприятны для эксплуатации автомобиля, но тоже могут подбросить сюрпризы при частом переходе температуры через ноль, что приводит к образованию конденсата в двигателе и коробке передач.

При низких отрицательных значениях температуры после запуска двигателя масло поступает в зоны трения не через 1-3 секунды, а через 20–30 секунд. В результате цилиндропоршневая группа и подшипники работают в режиме масляного «голодания», что значительно увеличивает скорость изнашивания деталей трения, особенно поршневых колец.

Причина «сухого» трения до момента поступления масла заключается в полном его отсутствии. Так как после остановки двигателя температура стенок составляет 100–150 °С и вязкость масла так мала, что оно легко стекает с поверхностей трения, особенно вертикальных.

Исследования показывают, что такой «холодный пуск» по износу деталей трения равнозначен 100–200 км пробега по трассе. То есть за зиму ресурс двигателя можно сократить на лишних 20.000 км. пробега. Здесь проблема решается обработкой двигателя по технологии «СУПРОТЕК» такими триботехническими составами как: «ACTIVE PLUS ДВС» для легковых автомобилей, «OFF-ROAD 4X4 ДВС» для полноприводных автомобилей: внедорожников и кроссоверов и «МАКС ДВС». Такая обработка позволяет в процессе штатной эксплуатации сформировать в зонах трения прочный защитный слой и удерживать масло в

Продолжение на странице 3 →

Окончание. Начало на странице 2 ↑

порах слоя даже при длительной стоянке автомобиля. В результате запуск двигателя происходит сразу по маслу, независимо от времени поступления масла от насоса.

Кроме того, целесообразно применять всесезонное моторное масло SUPROTEC Atomium 5W-30 или 5W-40, которое имеет очень высокий индекс вязкости, что обеспечивает сравнительно минимальную зависимость вязкости масла от температуры, то есть быстрее поступит в зоны трения.

Конечно, на условия эксплуатации автомобиля при низких температурах влияет еще целый ряд второстепенных факторов, таких как: состояние топливных фильтров, точность регулировки клапанов (соблюдение фаз газораспределения) и регулировки натяжения приводных ремней, состояние свечей зажигания или накаливания. Поэтому целесообразно в осенний период проверить эти системы и заменить фильтры.

Для обеспечения надежного пуска так же важна исправность и чистота топливной аппаратуры. Эта задача решается использованием таких присадок как: «Очиститель топливной системы» СУПРОТЕК SGA - для бензиновых двигателей и SDA - для дизельных двигателей.

И главное, забота об автомобиле - это культура обслуживания, она отзовется сторицей: как в финансах, так и уверенностью в эксплуатации.

Юрий Лавров,
глава департамента
НТР «СУПРОТЕК»,
кандидат технических наук

КАК ГОТОВИЛИ АВТО К ОСЕННЕ-ЗИМНЕМУ СЕЗОНУ В ПРЕЖНИЕ ГОДЫ?

Исторический экскурс экспертов «Ассамблеи автомобилистов»

Сезонные страдания автомобилистов 70-е годы.

Александр Пикуленко

Жизнь автолюбителя полвека тому назад легкой не назовешь. Но это глядя из сегодняшнего дня. А тогда он (автолюбитель) не очень задумывался о будущем и считал, что ему, по сравнению с другими, крупно повезло. Ведь обладание любым автомобилем в советской стране переводило мужчину в нечто более статусное, чем простой обыватель. Наши автомобильные эпохи можно четко разделить на «до» Жигулевскую и «после». Мы вспомним про ту, что «до».

С наступлением осени большинство частных автомобилей отправлялись на зимние стоянки, в лучшем случае, в гараж, или просто на открытую площадку. Но поставить и забыть свой автомобиль было бы очень опрометчиво. Машину консервировали. Вывернув свечи, заливали в цилиндры немного масла, сливали воду из системы охлаждения, промасленной бумагой закрывали впускное отверстие карбюратора и выхлопную трубу.

Автомобиль поднимали на подставки, разгружая переднюю подвеску, а заодно и резину, чтобы не деформировалась. Все покрытые хромом детали смазывали, чаще всего позаимствованным у военных «пушсалом». Напоследок снимали клемму с аккумулятора и, по возможности, накрывали машину чехлом. Хотя это не поощрялось, потому что задубевший брезент мог поцарапать краску.

Раза три за зиму приходилось подходить к заснеженной машине, снимать аккумулятор, нести его домой и подзаряжать. Те немногие энтузиасты, которые продолжали ездить, были заняты не меньше в последние погожие денечки. Ведь тот же аккумулятор – деталь в советское время сверхдефицитную – надо было обслужить: отвернуть пробки, проверить плотность электролита, помыть с содой клеммы и смазать их токопроводящей смазкой. Купить ее было нельзя, но можно было раздобыть в каком-нибудь «почтовом ящике».

Вывернув свечи, заливали в цилиндры немного масла

Измерить, какой уровень заряда дает генератор, тогда еще постоянного тока, и обязательно проверить реле-регулятор. Потом переходили к двигателю. Свечи зажигания меняли на зимние с другими калельными числами. У особо продвинутых даже был карбюратор с зимними регулировками. Чтобы пуск был уверенный, единственный сорт масла сначала «Автол», а потом «АС 8», делали пожиже, добавляя, кто что достал у знакомых химиков.

Остальные не мудрили и при наступлении морозов просто заливали вечером в теплое масло грамм 200 бензина. Для пуска в сильные морозы неплохо было иметь эфир. Его доставали у сочувствующих аптекарей.

Незамерзающей охлаждающей жидкости не было вовсе. Поэтому вечером воду надо было слить, а утром принести пару ведер горячей. Причем, не просто залить, а пролить, чтобы из краника на блоке цилиндров потекла теплая водичка. А потом постараться быстро машину завести, чтобы воду в радиаторе не прихватило.

А еще в автомобиле обязательно лежали не аптечка и знак аварийной остановки, а лопата, паяльная лампа, крепкий трос и теплая одежда и такая давно забытая вещь, как мешочек с битым кирпичом, чтобы подсыпать под колеса, когда они забуксуют, и теплая попонка, укрывающая мотор, чтобы он подольше не остывал.

Резину на зиму никто не менял, да и была она по нынешним понятиям всесезонная. Собственно, с тех времен и пришла истина, что хороший водитель, это не сколько лет за рулем, а сколько зим.

80-е годы. Все сам...

Олег Осипов

Теперь уже эти воспоминания о 80-х окаменевают. И, признаться, лично у меня разглядывание прошлых автомобильных следов, как отпечатков кирзовых сапог, теплых чувств не вызывает. Потому как опыт, по большей части, ныне бесполезен, и, очень надеюсь, никому сейчас не пригодится.

В начале восьмидесятых я купил свой первый новенький автомобиль

Продолжение на странице 4 ↓

ВОПРОСЫ-ОТВЕТЫ

Отвечает технический консультант «СУПРОТЕК» Григорий Хлопотов

- Какие продукты «СУПРОТЕК» посоветуйте применить для двигателя и топливной системы автомобиля?

- Для ДВС мы рекомендуем обработку восстанавливающим триботехническим составом Active Plus бензин или дизель. Порядок применения: первый этап: внесение Active Plus в рабочее масло за 500 - 1000 км до замены, второй этап: внесение Active Plus в новое масло, пробег до штатной замены масла, третий этап: внесение Active Plus в новое масло, пробег до штатной замены масла. В некоторых магазинах вы также уже можете встретить новый универсальный трибосостав «Актив Плюс» для всех типов двигателей.

В дальнейшем мы рекомендуем заливать Active Regular при каждой замене или через замену масла, в зависимости от интенсивности эксплуатации или манеры езды. Также вы можете воспользоваться мягкой «Долговременной промывкой», залив её в помощь первому этапу обработки за 200 км до замены масла. А затем советуем применять промывку перед каждой заменой масла. Для очистки системы и предотвращения загрязнения.

Также рекомендуем комплексную очистку топливной системы. Начать лучше с присадки СГА/SGA (бензин) или СДА/SDA (дизель). Топливные присадки предназначены для постоянного применения, то есть при каждой заправке. Они работают с форсунками изнутри, очищают и восстанавливают корректное распыление, защищают форсунки от закоксовывания и засорения.

Затем каждые 10 000 км заливайте «Очиститель топливной системы». Эти топливные составы имеют разное назначение, хотя оба заливаются в топливный бак. «Очиститель топливной системы» - это комплекс, его основная задача - очистка камер сгорания от сажи, копоти, нагара, что оптимизирует терморегуляцию ЦПГ. Дополнительные функции - бережная, постепенная очистка магистрали, бака и прочих элементов системы. В процессе применения не происходит отслоения отложений пластами. Очистка проходит постепенно, растворением и смывом отложений набегающим потоком топлива с очистителем.

Найди ответ на интересующий тебя вопрос в рубрике «Вопрос-Ответ» на сайте «Супротек» - https://suprotec.ru/vopros-otvet/.

Окончание. Начало на странице 3 ↑

И то сказать: в начале восьмидесятых я купил свой первый новенький автомобиль. В котором проездил с первого и до последнего дня. А расстался я с ним без малейшего сожаления года три спустя. Никогда, ни единого дня, все, что должно было в нем работать, не работало одновременно. Это был ЛуАЗ, машина-недоразумение, с двигателем воздушного охлаждения и бензиновой печкой... Ну, не до жиру было.

И сервис был не сервисом, а «стервисом» – очереди, дорого, не качественно. Поэтому все приходилось делать самому. Помню, как «доставал» манжеты для тормозных цилиндров – их у него аж 9, включая главный. Менял, прокачивал, но так и не добился, чтобы он смог останавливаться без заноса. А к зиме проверял плотность в аккумуляторе и, как мог, утеплял салон.

А вот следующий автомобиль – ВАЗовская «копейка» родом из семидесятых – другое дело! Главная забота перед холодами заключалась в резине. Купить новую было нереально – помните, как заметил Воланд: «Что же это у вас, чего ни хватишься, ничего нет!» Вот ничего и не было. Поэтому, представьте, перед очередной зимой поехал наваривать новый протектор – была такая услуга. Хватило до февраля... Нужен нам такой опыт?

«Лихие» 90-е

Андрей Осипов

Не знаю, как для кого, а для меня конец 20-го века в России был периодом настоящей свободы. И попутно становления рыночных отношений. Автомобильный рынок стал открытым, в страну хлынул поток иномарок, что дало толчок развитию различных сервисов. Однако качество по-прежнему страдало, большинство автовладельцев по старинке находили «верного мастера», с которым, чаще в обход кассы, можно было пристойно отремонтировать автомобиль.

Помню, как-то за ночь вдвоем со слесарем мы перебрали мотор моей «восьмерки» - с установкой кованных поршней, титановых клапанов и переходом с минерального на полусинтетическое масло. За «недорого» приобреталась КПП от версии с мотором 1,1, но с более короткой главной парой, что позволяло на равных соревноваться с только появившимися иномарками.

Подготовка к зиме означала поездку на рынок за шипованными шинами и, если хватало денег, за новыми дисками

Подготовка же к зиме означала поездку на рынок за шипованными шинами и, если хватало денег, за новыми дисками. Принято было зимнюю резину использовать на штамповках, а летнюю – на литье, поскольку дороги обрабатывали в основном солью. Конечно, заряжался аккумулятор, свечи менялись и ставились по принципу «чем больше контактов, тем лучше».

Естественно, неоцинкованные кузова всегда покрывались мовилем или чем-то подобным, а в моду у заботливых автовладельцев вошло пушечное сало – им обрабатывали внутренние полости кузова и дверей. Спасало мало, но успокаивало.

Только в конце 90-х, когда ценовая вакханалия прекратилась, и люди стали массово пересаживаться на иномарки, начало меняться отношение к автомобилю. Сокращались сроки владения, и мы потихоньку вставали на цивилизованные рельсы, когда машины обслуживали и готовили к зиме уже в более приличных условиях, с применением современных и относительно доступных материалов. Главное, чтоб не подделка. Впрочем, это актуально и сейчас.

К зиме в 21 веке

Фёдор Буцко

21-й век с усмешкой называет прошлое советское общество – обществом ремонта. В те времена вещами пользовались аккуратно и подолгу, а потом неоднократно чинили. Сегодня всё иначе. Даже новая вещь может моментально превратиться в мусор, если ей не нашлось применения. Мы отвыкли, а молодые и не привыкали, заботиться об утюгах или телевизорах. Многие перенесли такое беззаботное отношение и на автомобили.

В результате каждый год находятся те, кто забыл залить зимнюю стеклоомывающую жидкость, не удосужился поменять изношенные «дворники» или положить в машину скребок для льда. Кто едет по снегу на летних шинах или не может завести двигатель из-за разрядившегося аккумулятора.

Даже новая вещь может моментально превратиться в мусор, если ей не нашлось применения

Виной тому — отсутствие культуры владения автомобилем, которую мы потеряли при переходе от общества ремонта к обществу потребления.

О культуре владения и правильной подготовке к осенне-зимнему периоду читайте на стр 2 материал Юрия Лаврова.

НОВОСТИ

Пройти медосмотр станет проще

В ближайшем будущем процедуру медосмотра для водителей упростят. Возможно, что им вовсе не придётся посещать медицинское учреждение, если верить словам вице-премьера Максима Акимова.

«Должен быть онлайн-сервис, позволяющий по одному клику подтягивать все существующие медицинские данные о водителях, которые хранятся в электронном виде. Так мы сможем идентифицировать личность человека и избавить его от необходимости посещать разные лечебные учреждения. Все необходимые данные для принятия решения о том, есть ли у гражданина возможность получения водительского удостоверения с медицинской точки зрения, будут доступны онлайн», — заявил Акимов.

Треть россиян не платит транспортный налог

«Рейтинг эффективности региональной налоговой политики по итогам 2018 года» обнародовали эксперты консалтинговой компании PwC. В среднем по России годовая задолженность по транспортному налогу граждан составляет около 30% от объема годовых начислений, в ряде регионов этот показатель превышает 60%, говорится в исследовании.

Согласно налоговому кодексу, отдельные регионы могут самостоятельно от федерального центра определять транспортный налог в соответствии с возрастом и мощностью автомобиля, но пользуются этой возможностью далеко не все.

Сегодня дифференцированные ставки по возрасту ТС действуют в 9 регионах России, по мощности — в 15, включая Москву, Самарскую, Кировскую, Саратовскую, Костромскую и Новосибирскую области.

На каждой пятой АЗС не доливают топливо

Почти каждая пятая АЗС в России заливает в бак меньше топлива, чем указано в чеке, сообщили в Росстандарте. Недолив топлива был зафиксирован в 19% случаев. Кроме того, на каждой десятой АЗС (9%) в результате проверок выявили ненадлежащее качество топлива.

Президент «Независимого топливного союза» Павел Баженов заявил, что число проверенных АЗС – всего 200 станций, и допустил некорректность выборки. «Во-первых, число проверенных АЗС относительно небольшое, во-вторых, неясно, по какой выборке проводились эти проверки. Росстандарт выезжает в том числе по жалобам покупателей, и, если кому-то что-то не понравилось, значит, такие заправки уже находятся в группе риска», - пояснил Баженов.

Больше новостей www.autoassa.ru

авто асса
Над номером работали: главный редактор - Энд Ник Карунос, бильд-редактор - Роман Казейн, дизайн/вёрстка - Богдан Акимов. Тексты: Ян Малышев, Олег Осипов, Андрей Осипов, Фёдор Буцко, Александр Пикуленко. «Мой автомобиль». Информационный бюллетень. Установочный тираж до 500 ООО экз.