

Масло или «масло»?

АЛЕКСАНДР ХРУЛЕВ, канд. техн. наук, директор фирмы «АБ-Инжиниринг»
СЕРГЕЙ ТОМИЛИН

Про моторное масло написано и сказано немало. Про то, какое бывает, какими полезными свойствами обладает, как классифицируется и обозначается. Вон и по телеку каждый вечер навязчиво «втирают», как масло защищает двигатель, даже когда он не работает. В общем, как говорится, тема избитая. Тем не менее недавний случай подсказал, что есть в ней некий интересный аспект, о котором еще не говорилось, а если и упоминалось, то лишь походя.

Несчастный случай произошел с итальянским «каблучком» российской сборки — FIAT Doblo. Его небольшой (объемом 1,4 л) и довольно архаичной конструкции 8-клапанный бензиновый моторчик «стукнул». Сам по себе случай не уникальный, но и не ординарный, так как машинка к этому времени пробежала всего 27 000 км. То есть отказ произошел в гарантийный период и на автомобиле, проходившем предписанное регламентом обслуживание в дилерском сервисном центре.

Страсти по «каблучку»

Расстроенный владелец погрузил «каблучка» на эвакуатор и повез к дилерам. Дилеры — ребята ушлые, первым делом вынимают щуп, а он сухой — масла не видать. Тут они гневно «наезжают» на владельца — не выполняешь, говорят, основное требование гарантии — не следишь за техническим состоянием машины. Должен ведь, говорят, контролировать, чтобы всего хватало, нигде не текло и не перегревалось. На этом основании, говорят, лишаем тебя гарантии. Свободен!

Освобожденный и обескураженный, хозяин «каблучка» все же засомневался: а правы ли дилеры? Ведь до предыдущего ТО он, как и полагалось по инструкции, проехал 15 000 км и никакого заметного расхода масла (кстати, продукта одной известной марки) не было. Да и механики, выполнявшие ТО и менявшие масло, ничего не сказали. С чего это вдруг масло улетучилось, когда двигатель еще не дотянул до очередного срока замены? Заподозрив, что что-то тут не то, он возьми, да и обратись к адвокатам, а те, в свою очередь, к экспертам...

Взялись за дело эксперты, стали судить-рядить. Сняли поддон, обнаружили отсутствие масла и повернувшийся вкладыш. Масла нето чтобы не было вовсе — вместо него все внутренности двигателя были густо покрыты каким-то «гуталином» с консистенцией сметаны. Отправили его на химический анализ, но химики развели руками: масла-то моторного как такового действительно тут нет, так что ничем помочь не можем!

То, что ключ к разгадке — «гуталин», никто из экспертов и не сомневался. Главное, что

озадачивало — откуда он взялся и почему его так много? Было заметно, что там, где нет потока масла, его слой был толстым, в некоторых местах более сантиметра. Значит, отложения имеют явно осадочный характер. Заправочный объем масла в моторе — 2,5 л. Прикинули, что если все отложения аккуратно собрать, наберется как минимум половина этого объема. Парадокс: утечки масла не было, так же как не было его повышенного расхода (двигатель не дымил), а объем смазки уменьшился, и одновременно произошло ее загадочное превращение. Учитывая всю предысторию этого дела, напрашивался вывод — либо что-то случилось при проведении ТО, либо автовладелец при эксплуатации долил в двигатель нечто: «неправильное» масло, чудодейственную присадку и т.п.

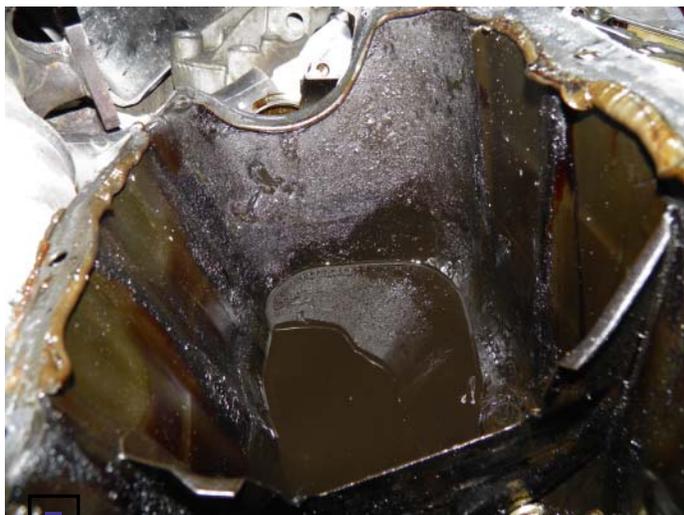
Вероятность «двигателевредительства» хозяина машины была мизерной. Помимо клятвенных заверений самого владельца «каблучка», за это говорили и объективные данные. В среде автолюбителей и профессионалов бытует мнение, что к «сворачиванию»



Если «мазь» в двигателе лежит таким слоем, ...



... что ее впору собирать ложкой — зри в корень



Что это за субстанция плавает в поддоне? Когда-то давно она называлась маслом...



А этот мотор полностью зарос нагаром — на самом высококачественном масле

масла с образованием «гуталина» может привести смешивание масел с разной основой, например «минералки» с «синтетикой». Это миф, который неоднократно опровергался на практике. Известны случаи, когда мотористы-экспериментаторы в «самое-самое» синтетическое масло намеренно добавляли самую обычную минералку — и хоть бы штука! Известны и матерые сервисмены, которые доливают в двигатель собственного автомобиля, образно говоря, все, что стоит на прилавке магазина, — и ничего. Действительно, производители не рекомендуют смешивать разные сорта масел, и делать это специально ни к чему, но проверено: это не имеет никаких катастрофических последствий.

Покупные добавки в моторное масло здесь также, скорее всего, ни при чем. Опрошенные по такому случаю специалисты не припомнили ни одного случая, чтобы присадки давали такой эффект. К тому же и результаты химическо-

го анализа указывали на то, что отложения больше всего похожи на окисленное масло, практически полностью лишенное комплекса присадок — они попросту сработались. Значит, в мотор, кроме старого масла, давно ничего не попадало, а «гуталин» — результат естественного старения. Получается, вероятнее всего, что напортачили в сервисе.

Версия

События в сервисе могли развиваться по трем сценариям: вариант первый — масло заменили, но не на то, что нужно; вариант второй — поменяли, но не полностью; вариант третий — не меняли вовсе. Каждый из трех сценариев потенциально может привести к последствиям, которые обнаружились при вскрытии двигателя. Во всех случаях срок службы масла (или его значительной части) мог оказаться недостаточным, чтобы оно дожило до следующей замены.

Надо сказать, что подобные отложения — не новость для мотористов со стажем. К примеру, раньше такое явление частенько наблюдалось на отечественных моторах и изношенных зарубежных двигателях, отличавшихся большим расходом масла. В течение межсервисного интервала в них приходилось доливать столько масла, что владельцы вообще считали ненужным его менять, поскольку оно всегда «почти новое». Меняли масляный фильтр и ездили дальше. «Гуталин» часто встречался и при вскрытии старых американских моторов. Причина в том, что далеко не все в Америке имели привычку менять масло — при заправке на бензоколонке его уровень бесплатно проверят и по необходимости дольют — самого дешевого, минерального. Считалось, что этого достаточно.

Предположение о случайной или намеренной ошибке работников дилерского сервиса — всего лишь версия. За руку их никто не поймал



Типичный результат выполнения ТО через рекомендованные 15–20 тыс. км — полностью забитый нагаром маслоприемник, через который уже не пройдет ни грамма масла



Как работать без масла? Это не всякий шатун сможет...



□ И коленвалу уже не помочь...



□ А блок цилиндров можно смело отправить на свалку

и теперь уже не поймают. Чтобы убедиться в их вине или, наоборот, в невинности, пришлось провести множество неофициальных консультаций с людьми, знающими автосервисный бизнес изнутри. В процессе многочисленных разговоров на эту тему стала вырисовываться такая картина.

Существует группа качественных моторных масел, очень популярных и среди автовладельцев, и среди работников сервиса. С такими маслами в автообслуживающих предприятиях чаще всего и происходят чудеса. Например, какое масло используется на сервисе, на таком все его сотрудники (а то и их родственники) и ездят. Самое интересное, что это масло они редко оплачивают через кассу своего предприятия. Дотошные читатели могут возразить: а может, все они покупают его в другом месте? Да и вообще, если проявлять аккуратность и терпение и сливать остатки масла из множества банок, наберется немало. Да, наберется, но от силы — на один-два мотора. Ну а если сервис получает масло в бочках, тогда как? В чем секрет?

Секрет в том, что моторное масло — один из самых ходовых (и одновременно недорогих) расходных материалов, которым проще всего манипулировать. Тем более что масло проходит непосредственно через руки исполнителей. Рассказывают, что автослесаря одного из сервисов «взяли» на том, что он получал со склада качественное импортное масло, а заливал в двигателя отечественную «всесезонку», которую покупал в близлежащем магазине. Это один из способов «сэкономить»

ходового масла для себя или на продажу. Кстати, способ не самый злостный — если М6310Г1 своевременно и по-честному менять, вреда от такой подмены будет меньше, чем от старого масла с «убитыми» присадками. Ведь тот же автослесарь может и слукавить: сменить масло частично или совсем пропустить эту операцию, симитировав ее исполнение — протерев ветошью фильтр, отвернув на пару оборотов и вновь затянув сливную пробку. И такое, говорят, происходит сплошь и рядом, в том числе в очень солидных технических центрах. Тем более далеко не все их клиенты полезут под капот проверять, менялось ли масло на самом деле? А через пару тысяч этого уже и не понять... Потому казусы с гарантийными автомобилями вроде происшествия с «каблучком» случаются регулярно.

Естественно, за счет клиентов масло экономят прежде всего на тех предприятиях, где нет должного контроля за исполнителями, или же «контролеры» сами поощряют

такие действия подчиненных. Говорят даже, есть автосервисы, в которых существует негласный норматив: больше 50% масла не менять! Прикиньте: если за месяц предприятие расходует пару бочек дорогостоящего импортного масла, почему бы не «сэкономить» одну из них? Это же ощутимое сокращение накладных расходов и солидная прибавка к зарплате! Интересно, что масло малоизвестных брендов, как правило, не «экономят», поскольку оно никому особо не интересно и не слишком дорого. Так что сыграть злую шутку с автовладельцем может именно приверженность к самому популярному продукту.

Если эта версия вам кажется надуманной, можете самостоятельно провести эксперимент. Оденьтесь поскромнее, лицо сделайте попроще, зайдите в ремзону любого автосервиса и доверительно обратитесь к механику с просьбой продать хорошего моторного масла. Будьте уверены: вам не откажут, в большинстве случаев не отправят на склад, а шепотком предложат — в любых количествах и по сходной цене. Откуда у механика это добро? С баночек сливал? Отнюдь, все оттуда же — недолив или имитация замены масла. В общем, картина вырисовывается не оптимистическая. «Фасад»



ДЛЯ УМА

автосервиса за многие годы заметно поменялся: появились отделанные мрамором приемки с вышколенными и безупречно одетыми менеджерами, «румы» для клиентов с телевизорами, массажными креслами и кофемашинами. А в ремзоне, похоже, порядки остаются такими же, что и при социализме, когда у мастера техцентра можно было тут же сторговать «жигулевский» распредвал, шаровую или какой еще дефицит. Говорят, начальство на это закрывает глаза — система! Борются с ней себе дороже. Ну выгнал такого «экономиста», а он перебрался через дорогу в другой сервис, где пока или уже не борются. Вот и весь сказ.

Издержки качества

Что же прикажете делать автоладельцу — после каждого ТО проводить химический анализ масла? Конечно, нет. Так же глупо выбирать гарантийный сервис по принципу использующейся марки масла. Но если это возможно, стоит задуматься об особенностях использования популярных масел известных брендов. Это как с автомобилем — чем он качественнее и дороже, тем больше требует внимания. Так, крайне желательно контролировать процесс замены масла или же по щупу оценивать степень его загрязненности после замены. Как говорится, «нужно держать ухо востро» и чем дороже масло, тем «вострее». Таковы уж «издержки» качества, помноженные на «совковые» реалии.... Кстати, хорошо известно, что качественное масло — самый желанный объект не только для мелких автосервисных жуликов, но и куда более серьезных «поддельщиков». Давно известно, что, покупая банку такого масла, есть вероятность залить в двигатель совсем не то, что написано на этикетке. Наконец, у популярных масел есть еще один недостаток, который, как ни парадоксально, является следствием их достоинств.

Современное моторное масло — на самом деле высокотехнологичный качественный продукт, который разрабатывается с учетом многочисленных жестких требований автопроизводителей. В последнее время автозаводы особо озабочены увеличением межсервисных интервалов их продукции. Ведь большой межсервисный пробег — это показатель совершенства автомобиля (и двигателя), это экология, снижение эксплуатационных расходов и т. д. Под давлением автозаводов производители масел постоянно совершенствуют свою продукцию и приводят срок ее службы в соответствие с установленной периодичностью ТО. Поэтому высококачественное масло имеет, как правило, увеличенный интервал замены — согласно увеличенному межсервисному интервалу у двигателя. А в этом и кроется главная опасность для городского автомобиля.

Допустим, «мануал» предписывает менять масло через 15 000 (а то и все 20 000) км пробега. Эта цифра установлена исходя из того, что это расстояние автомобиль проедет со средней скоростью порядка 50 км/час. При этом двигатель проработает 300 (или 400) моточасов, которые и представляют собой реальный срок службы масла. Беда в том, что средняя скорость автомобиля в российском «мегаполисе» может быть 25–30 км/час, а иногда и того меньше. Несложно сообразить, что при том же пробеге с вполтину меньшей скоростью проработка двигателя увеличивается вдвое. Причем работает он в условиях далеко не идеальных — с частыми стартами/стопами и «на холодную», которые губительны для любого, даже самого «крутого» моторного масла. Если двигатель и выживет в гарантийный срок, он может умереть чуть позже оттого, что зарастет нагаром и отложениями. Они скопятся в картере, однажды попадут на сетку маслоприемника и ... раздается стук. Кстати, всевозможные промывки для масляной системы двигателя не только не предотвращают такой исход, но наоборот, резко увеличивают его вероятность.

В этой связи вспоминается такой случай. У дорогой машины, только преодолевшей гарантийный рубеж, умер мотор. Банально заклинил из-за полного перекрытия сетки маслоприемника частицами нагара. Экспертиза показала, что двигатель убили городская эксплуатация, 20 000 км межсервисного пробега и ... самое дорогое масло, которое хозяин не пожалел для любимого «коня». Ни ему, ни сервисным работникам не пришло в голову, что высокая цена масла отражала его способность выдерживать самые большие нагрузки и высокие температурные режимы, характерные для спортивного автомобиля, а вовсе не рекордный срок службы в городских пробках на холостом ходу. Видимо, высокое качество масла расслабляет и заставляет поверить, что с ним двигатель всегда и гарантированно будет как в рекламном ролике — девственно чист и умаслен наночастицами.

Следует отдать должное тем автопроизводителям, которые не гонятся за гигантскими интервалами между ТО, а четко прописывают в инструкции рекомендацию — в тяжелых условиях эксплуатации или по желанию владельца проходить промежуточное обслуживание. К сожалению, инструкции, в том числе, о периодичности замены масла — все равно что нехорошие слова на заборе — порядочные люди их редко читают. А если и читают, то мало кто правильно понимает, какие условия считаются для городского автомобиля тяжелыми.

Послесловие

Рассуждения про масло увели нас далеко от начала повествования и от итальянского «каблукча». Судебный процесс по этому делу дал суду основание считать, что автовладелец выполнил свои обязанности по правильной эксплуатации машины. Так что теперь сервисные работники будут вынуждены возместить владельцу весь понесенный им ущерб. Но даже вне зависимости от решения суда сам факт разбирательства небесполезен. Он еще раз напоминает сервисменам об ответственности за свои действия. Ведь почему шельмуют? Потому что уверены — все будет шито-крыто, все сойдет с рук, а денежки — они вот, уже в кармане. Но при этом не учитывают, что принцип, в свое время сформулированный непримиримым борцом с вредителями Лазарем Кагановичем: «У каждой аварии есть фамилия, имя и отчество», по-прежнему работает... И если виновник масляного «вредительства» может быть найден, есть ли смысл рисковать?

АБС



Найди в этом номере

В Греции все есть.
Даже «Нивы»!

