



Влияние топлива OZON на оппозитные двигатели

*Голованов Михаил Леонидович
директор по продажам и развитию
бизнеса в России и странах СНГ
«Meridian Industrial technologies»*

Дмитрий

Интересуют оппозитные моторы, устанавливаемые на автомобили Subaru, Porsche. Как происходит чистка таких двигателей?

Почему оппозитный двигатель Subaru это тупик, а у Porsche это прорыв? Оппозитный мотор довольно долго считался изящным инженерным решением с оптимальным балансом и достойным ресурсом. Из легковых, кроме Porsche и Subaru, оппозитником не пренебрегали Ferrari, Alfa-Romeo, VW. Но ведь основа прогресса в автомобилестроении вовсе не добрая воля конструкторов и исследовательское любопытство инженеров. Причина появления новых разработок и в первую очередь в двигателестроении – законодательное ужесточение экологических норм. «Зеленые» стали политической силой и с ними приходится считаться. А Subaru со своей самобытностью оказалась в тупике. Битва за Америку проиграна, альянс с GM развалился, сил и денег на разработку своего оппозитного мотора нету уже давно. Последние усилия ушли на изобретение оппозитного дизеля и попытку всунуть нынешние бензиновые моторы в Евро-5. На этом деньги кончились.

А у Porsche есть деньги на инженерные извращения. Это ведь чрезвычайно сложная и неординарная задача создавать автомобили нерациональной компоновки с двигателем в заднем свесе и тем более в базе, неправильной развесовкой, при этом быстрые и безопасные. Работа для гениев. У Porsche все только гении, включая мудреца Фердинанда Пиха. Почему идея параллельно и создавая одинаковые по сложности оппозитные моторы, Subaru разорилась, а Porsche разбогатела? Subaru пыталась быть массовой, металась по модельному ряду и тратилась на заигрывание с богатыми и бедными. Porsche неуклонно шла единожды выбранной дорогой спортивного эксклюзива и инженерного мастерства, при том, что дорогими ее машины стали только теперь. Ошибка в стратегии.

Вот посмотрите на «Forester» предыдущего поколения с мотором 2 литра. Этот мотор загнали в экологические стандарты Евро-4, намекнув, что он даже Евро-5, хотя по сути своей это тот самый мотор, который начинался с Евро-0. И вот сейчас экологическим ошейником они его удавили настолько, что эта машина ездит ровно до тех пор, пока мотор не прогреет. Пока на холодном моторе смесь богатит, он едет нормально. Как только он прогрелся – все, он не едет никуда. И этот позорный двухлитровый мотор был блистателен, например, на «Impreza», но это было 20 лет тому назад. Он очень неплох был на первом «Forester», но это было 15 лет назад, сейчас он уже вчерашний день. И эти машины по вторичному рынку ходят, у них привлекательная цена, тем не менее, это чудовищное разочарование за свои деньги.

Заключение ООО «ИТМ»: с учётом того, что 30-40% мощности снимается за счёт турбонаддува, а турбины с годами начинают гнать моторное масло в цилиндры оппозитный двигатель первый в очереди на топлива с присадкой F2-21 ee Fuel. Обоснования: - чистые уплотнения меньше подвержены износу, - система рециркуляции (отработавшие газы с присадкой) обеспечивает рабочее чистое состояние системы впуска, - моторное масло в цилиндрах выгорает в присутствии присадки и не увеличивает скорости зарастания деталей цилиндра поршневой группы, систем выпуска и турбины. В итоге на бензине с присадкой машина поедет ровно и с горячим мотором.



Влияние топлива OZON на оппозитные двигатели

*Мнение Лабуренко П.В.
Генерального директора
«GoodGarage», «ООО С-Моторс-Иркутск»*

«Специалистами сервисных центров Кузьмиха и Good Garage осуществлялись замеры определенных параметров инструментальным путем. А именно: токсичность выхлопных газов, компрессия в цилиндрах, инспекция камеры сгорания и днища поршня в бензиновых двигателях видеоэндоскопом, компьютерная диагностика двигателя сканером. Все эти результаты опубликованы на сайте <http://kraisneft.ru/test-drive/>. Оценка поршневых колец и маслосъемных колпачков специалистами наших автоцентров не осуществлялась, поскольку:

- Во-первых, качественная оценка изменения характеристик и свойств (геометрические параметры, плотность материалов, физико-химический состав и т.д.) данных деталей возможна только при полной разборке двигателя и с применением высокоточного и высокотехнологичного оборудования, которым может располагать только крупная научно-исследовательская лаборатория производителя данного двигателя.
- Во-вторых, данная присадка увеличивает скорость и полноту сгорания топливовоздушной смеси и, следовательно, время горения уменьшается, равно как и уменьшается время контакта горячей смеси с объемом камеры сгорания, что в свою очередь снижает потери тепла в атмосферу через стенки цилиндра - поэтому температура в камере сгорания не может повышаться.
- В-третьих, ни один из участников эксперимента за весь период испытаний не обращался с признаками повышения температуры на своем авто. Таким образом можно с уверенностью сказать, что все физико-химические процессы, происходящие в камере сгорания бензиновых двигателей имеют одинаковое отношение ко всем типам моторов (оппозитным, рядным, V-образным).

P.S. Что же касается автомобилей марки Subaru слышал, что часто двигатель выходит из строя по причине локального перегрева и масляного голодания в 4-м цилиндре из-за конструктивных особенностей двигателя. Однако утверждать это не могу, поскольку не располагаю необходимыми фактами».