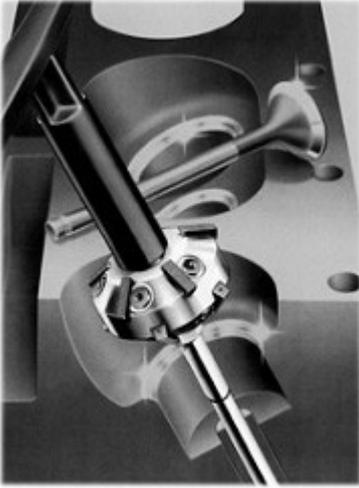


Притирочные пасты: а нужны ли они?



*Инструмент для ремонта головок.
По заявлению производителя
притирка клапанов после обработ-
ки им не требуется.*



*Господин Туомо Курки-Суонио
проводит эксперимент в
Финляндии после получения
двигателя со станции ремонта.*



*После обработки
специнструментом
вакуум-тестер показал 50%
протечку клапанов.*

Еще 40 лет назад притирочные пасты были необходимы для того чтобы поддерживать двигатель в рабочем состоянии. Сегодня же многим двигателям внутреннего сгорания не нужны притирки как часть технического обслуживания. Тем не менее, когда приходит время чинить машину, возникает вопрос: нужны ли притирочные пасты или нет?

Ремонтные мастерские, работающие с внутренностями двигателей больше не притирают клапаны после их механической обработки станком. Это потому что, как говорят ремонтники, поверхность клапанов при этом достаточно герметична.

Тем не менее, иногда владельцы машин или мотоциклов обнаруживают, что сразу после того как двигатель был собран, его трудно завести и холостой ход нестабилен. Те, у кого есть возможность использовать высококачественный газовый тестер, убедились, что значение несожженного углеводорода очень велико, оно значительно больше того, что может быть у двигателя после ремонта.

При вращении коленчатого вала 6000 об/мин клапаны будут «бегать» вверх и вниз с частотой 50 Гц, то есть равной частоте тока в электросети. По утверждению ремонтников при таких режимах работы двигателя притирка клапанов здесь не поможет.

Действительно ли надо растрчивать дорогой бензин только ради того чтобы не притирать клапана?

Испытуемым был 2х-литровый 8ми-клапанной двигатель автомобиля ОПЕЛЬ, но мы знаем, что такие же технические требования и у других двигателей, независимо от марки машины и дизайна. Чем больше клапанов, тем важнее чтобы они были герметичны.

При поверхностном взгляде обработанные на станке клапаны выглядели хорошо. Тем не менее, мы решили протестировать их герметичность маломощным электрическим вакуумным насосом, который обычно используется для тестирования вакуумных капсул станков.

Головка цилиндра из машинного цеха была уже готова к монтажу, поэтому мы только перевернули ее вверх тормашками и поместили один клапан на нужное место. Затем мы соединили вакуумный насос с конусообразной резиной в подводящем канале этого цилиндра.



*Притирочная паста,
производитель ВМПАВТО,
розничная цена 30 руб.*



*После обработки клапанов
классической притирочной пастой
вакуум-тестер обнаружил 10%
протечку.*



*На оригинальных двигателях
Роллс-Ройс используется
бронзовые вставки
для мягкой работы клапанов.*

Насколько же мы были удивлены, что насос показал почти 50%-ную протечку! Из опыта мы знали, что такая протечка может стать меньше после того как двигатель собран и проработал какое-то время, но теперь мы смогли понять реальную причину плохой работы двигателей, смонтированных без притирки или плохо притертых.

Следующим шагом была притирка клапанов качественной притирочной пастой. В этом тесте мы использовали «Классическую» притирочную пасту от «ВМПАВТО». Через 3 минуты поверхность стала лучше выглядеть. Теперь вокруг головки клапана появилась серая линия.

Теперь мы опять вернулись к тестированию, чтобы увидеть, что эта быстрая притирка все исправила. Действительно, результат был превосходным, протечка составляла всего 10%. Обычно здесь опыты авторемонтников и завершаются, потому что достигнутых результатов уже достаточно. Однако неужели больше ничего не надо делать?

Опытные механики знают метод «простукивания» клапанов. Он заключается в попадании клапана напротив места, в котором он должен, быть для того чтобы сделать противоположную поверхность более ровной. Для того чтобы извлечь максимальную выгоду, надо использовать продукт «ВМПАВТО» под названием «ФАБО» (Металлоплакирующая паста ФАБО). Такая обработка позволяет получить бронзовую пленку толщиной 2-3 мкм на поверхности клапана и его седла.

Довольно много усилий требуется для того чтобы сделать правильную антифрикционную финишную обработку «ФАБО». Необходимо давить на клапан с силой 5-10 кг и полная обработка каждого клапана займет 5-10 минут. Так мы и сделали, после чего герметичная поверхность клапана приобрела яркий бронзовый оттенок.

Для того чтобы увидеть пользу от этой дополнительной работы, мы поставили клапан на место и соединили с вакуумным насосом еще один раз. Теперь мы смогли понять почему «Роллс-Ройс» выбрал финишную обработку для своих двигателей. Теперь в нашем тесте клапаны стали 100% герметичны!



*Антифрикционная паста ФАБО,
производитель ВМПАВТО,
розничная цена 60 руб.*

*После ее применения на клапане
образуется тонкий бронзовый
слой.*

*После ее нанесения уровень
герметичности клапанов составил
100%.*

Конечно, все клапаны двигателя были обработаны аналогичным образом. После чего мы сделали тоже самое и на следующем двигателе. Мы действительно решили никогда не удовлетворяться одними стандартными методами, так как это почти ничего не стоит.

Р. S. В данном примере двигатель был от ОПЕЛЬ КАДЕТ РАЛЛИ. Эта машина выиграла две гонки, соревнуясь с BMW2002 и ФОРД ЭСКОРТ БДА с инжектором, так что возможно в процессе притирки клапанов хорошими продуктами есть что-то магическое!