

Таблица соответствия марок бензинов, продающихся в России

Марка бензина	А-76	Аи-80	Аи-91	Аи-92	Аи-93	Аи-95	Аи-96	Аи-98
ОЧ по моторному методу, не менее	76	76	82.5	83	85	85	85	88
ОЧ по исследовательскому методу, не менее	—	80	91	92	93	95	96	98

Аи-76, А-80, Аи-91, А-92, АИ-95 и А-98 (написание оригинальное). Комментировать не берусь, называть продавца также не буду, но АЗС с таким рекламным объявлением еще в прошлом году располагалась недалеко от столицы нашей родины. На топливораздаточных колонках марки бензина были обозначены так же. «Что продается на подобной заправочной станции? Каково качество топлива?» — остается только гадать, а лично я покупать бензин на такой заправке не буду. К чему все это занудство? Да к тому, что осторожность не помешает. Может статься, что продавцы не

очень понимают (или наоборот, слишком хорошо понимают), чем торгуют, и поэтому не соблюдают основные правила хранения и перевозки бензина, да и бензин может быть из госрезерва — в возрасте пять лет и старше.

И, наконец, как быть с обилием марок, которые сегодня можно встретить на АЗС? Нужно ли каждый раз заново настраивать угол опережения зажигания (там где это возможно)? Как быть с марками Аи-91, Аи-92, Аи-93, Аи-95 и Аи-96 (ТУ 38.001165–2003)? Если разброс ОЧ составляет не более трех единиц, то, скорее

всего, подобную разницу не почувствуете ни вы, ни ваш мотор. Если же разница ОЧ составляет больше трех единиц и предполагается длительная эксплуатация мотора на более-менее «октановом» бензине, то подкорректировать УОЗ (если есть такая возможность) все-таки стоит. Немного сэкономяте на бензине, чуть-чуть выиграете в мощности, и тепловой режим мотора будет в норме. В случае, если не удастся настроить УОЗ, можно попробовать изменить степень сжатия, установив дополнительную прокладку между головкой и блоком цилиндров. ≡

Трансмиссионное масло для подвесных моторов

— *Какое масло надо заливать в редуктор импортных подвесных моторов?*

— Этот вопрос задают достаточно часто, однако ответ лежит на поверхности: то, что рекомендовано производителем. Однако это, так сказать, «неполный» ответ. Дело в том, что изготовитель мотора, как правило, указывает марку масла, забывая (причиной может быть, к примеру, и некачественный перевод руководства) при этом указать допуски или хотя бы основные его свойства. Поэтому обладатель мотора должен знать, что для успешной работы большинства редукторов подвесников мощностью до 120 л.с. можно использовать минеральное или синтетическое трансмиссионное масло, отвечающее требованиям SAE 40, API GL-5 или API GL-4.

— *В случае появления трещин после ударов «шпорой» или любых других ударов нижней частью мотора надо ли заменять масло в редукторе?*

— При первом же подозрении того, что в корпус редуктора попала вода, необходимо сменить масло. Вода не только значительно ухудшает качество трансмиссионного масла, но и провоцирует возникновение коррозии собственно редуктора. Не стоит забывать и о том, что некоторые производители освоили выпуск биоразлагаемых масел, которые в присутствии воды и повышенной температуры очень быстро теряют свои основные свойства.

— *Каким образом можно избежать попадания воды в редуктор?*

— Попадание воды в редуктор, что можно с достаточной точностью установить по некоторым внешним признакам, зависит прежде всего от конструкции мотора. К этим признакам относится, во-первых, состояние сальников. При неправильном хранении мотора либо при хранении в условиях низкой влажности, морозов или повышенной температуры резина, из которой сделаны сальники, со временем высыхает и становится жесткой, из-за этого кромка, удерживающая масло, может ломаться или «дубеть». В результате на сальнике образуется выработка, через которую масло может подтекать наружу, а вода, соответственно, попадать внутрь. Во-вторых, люфт в креплении может разрушить «верхнее» уплотнение редуктора. Регулярный профилактический осмотр редуктора и устранение неисправностей помогут избежать попадания воды внутрь него. В-третьих, бывает, что при использовании мотора осенью, когда ночью температура опускается до $-3-7^{\circ}\text{C}$ и ниже, а днем еще держится в пределах $10-12^{\circ}\text{C}$, на многих частях мотора образуется лед, который быстро растаять не может. При запусках мотора в таких условиях легко не только испортить систему охлаждения мотора, но также сальники подводной части. Также надо учесть, что загустевшее масло в редукторе будет создавать дополнительное сопротивление вращению его элементов (шестерен), т. е. какое-то время редуктор и силовой агрегат мотора будут работать с увеличенной нагрузкой. Поэтому заледеневший мотор необходимо хорошо

прогреть, проверить, как работает система охлаждения и обязательно дать редуктору согреться хотя бы до плюсовой температуры (от нуля и выше).

— *Если в редуктор попала вода и не удастся сменить масло, можно ли продолжать движение под мотором?*

— Да, какое-то время можно использовать мотор с попавшей в редуктор водой, но при первой же возможности необходимо заменить масло и устранить причину попадания воды в редуктор.

— *Можно ли применять различные присадки, предназначенные для трансмиссионного масла?*

— Наверное, имеются в виду различные препараты? Если речь идет о них, то в некоторых случаях для предохранения редуктора или для устранения возникших люфтов можно применять различные препараты, которые сегодня продаются в магазинах для механических КПП автомобилей. Надо только понять, какие именно и в каком конкретном случае надо использовать.

Хорошо зарекомендовали себя молибденосодержащие и тефлоновые препараты, предназначенные для предохранения металлических частей от износа. Помогут решить проблемы с их износом также разного рода металлоплакирующие препараты. Следует помнить, что люфт вала редуктора также способствует быстрому выходу из строя сальников и, соответственно, попаданию воды внутрь редуктора. ≡

И. В.