

СОЛЯРКА ЧТО ДЕЛАТЬ С СОЛЯРКОЙ



Продолжение.
Начало см. в № 5 (203) 2006 г.

Начну с простого повтора: поскольку владельцы дизельных автомобилей являются носителями точной информации о качественных заправках, где можно залить в канистры (или в бак) приличное дизельное топливо, не стесняйтесь и спрашивайте этих «иномарочников-дизелистов» о том, где, что да как. И хотя оно будет, скорее всего, иметь цетановое число 45 (подавляющее большинство стационарных моторов пока «питается» именно таким), но, по крайней мере, окажется чистым, с малым процентом содержания серы и парафинов.

Цетановое число отечественного топлива, судя по результатам многочисленных проверок компетентных и не очень компетентных органов в России, как правило, производителями выдерживается более или менее четко. Как это не удивительно, на некоторых заправках, прежде всего в крупных городах, цетановое число может даже немного превышать норму, установленную ГОСТ. Но бывает, что и в центре «столицы пяти морей» можно залить солярку с цетановым числом ниже положенного. Об этом печальном факте вы легко догадаетесь по работе мотора. Если ЦЧ ниже требуемого для вашего конкретного двигателя, то он, вместо того, чтобы работать, как положено, ровно и мягко, а вспышка воздушно-топливной смеси была затруднена, начнет «выдавать» металлические нотки. Разумеется, разговор идет об исправном двигателе, который неожиданно стал работать жестко. Если ЦЧ имеет более

В прошлом номере мы рассказали о том, что нас ожидает с топливом для дизельных моторов. Получилось уж очень мрачно и почти безнадежно. Чтобы развеять это впечатление, познакомим с методами выживания, которые помогут и бюджет сохранить, и мотору жизнь продлить.

высокий показатель, чем это требуется, двигатель начинает хуже тянуть, и в выхлопе появится обильный дым вследствие преждевременной вспышки смеси. Стоит сразу же отметить, что подобные симптомы могут обозначиться и в связи с большим количеством в топливе смол и прочей «гадости», но к этому мы еще вернемся.

Если ЦЧ оказалось пониженным, то здесь могут помочь специальные препараты – корректоры, которые сегодня в большом количестве продаются в автомобильных магазинах. С их помощью удается «поднять» ЦЧ на пять единиц и более. Версия с сильно завышенным ЦЧ «не лечится», придется потерпеть какое-то время. Утешает только, что подобное происходит крайне редко и на ресурсе мотора отразится не очень сильно.

Вернемся, однако, к жесткой работе мотора. Как уже было сказано, это может происходить и из-за «неправильного» фракционного состава. Нарушения в процессе производства дизельного топлива приводят к тому, что «классические» моторы с открытой камерой сгорания, достаточно чутко реагирующие на большое содержание легких бензиновых фракций, начинают работать в «жестком» режиме. Более «продвинутые» предкамерные и вихрекамерные моторы переваривают такое топливо относительно терпимо. Поэтому не стоит летом ходить на ДТ, запасенном зимой для моторов старого поколения (пусть новых). Иными словами, зимняя солярка в теплых условиях – это расточительство (возрастают денежные расходы) и сокращение ресурса. Однако в данном случае все будет зависеть от каждого конкретного мотора и условий эксплуатации.

Большая часть дизельных стационарных моторов сегодня оснащается двухконтурной системой охлаждения, что позволяет поддерживать постоянный

температурный режим их работы. Однако при одноконтурной схеме (есть еще такие моторы, и не только «б/у») надо быть довольно осторожным. Многие средние стационары (рабочим объемом около 2 л) классической конструкции «страдают» от применения зимнего дизтоплива при плавании в теплых водах, и летнего при температуре воды около 5°С и воздуха – около 0°С. Дело в том, что, к примеру, во время ночной стоянки топливо может «помутнеть» вследствие кристаллизации парафинов. Хотя оно еще будет прокачиваться через магистраль без проблем, но часть свойств солярки ухудшится, фильтр топливной магистрали начнет забиваться, снизится мощность мотора, часть фракций не сможет нормально работать и т. д., и т. п. В итоге мотор будет не только плохо заводиться, но может вообще «встать колом» – откажется исполнять свои прямые обязанности. Свою лепту могут внести холодный воздух и прочие неприятности. Что делать? Либо смешивать летнее ДТ с керосином (что имеет свои негативные последствия), либо добавлять специальные препараты, что, в принципе, одно и то же, либо греть ДТ. Большие моторы, устанавливаемые на буксиры, небольшие траулеры и проч., меньше страдают в холодное время от летней солярки, хуже всего небольшим маломощным моторам. Для эксплуатации дизельных стационаров при среднесуточной температуре около 5°С стоит позаботиться о приобретении соответствующего топлива. При этом надо помнить, что если температура помутнения ДТ 5°С, то температура его же застывания будет от –2 до 0°С*. В последнем случае исправить положение поможет только теплый ангар.

В настоящее время в продаже есть

* По ГОСТ температура помутнения летнего ДТ составляет – минус 5°С, застывания – минус 10°С. Но где гарантия, что ГОСТ выполняется в каждом конкретном случае.

достаточно большой выбор депрессорных препаратов и дизельных антигелей. Однако они эффективны только в том случае, если процесс помутнения еще не начался. Антигели не влияют на фракционный состав, а изменяют структуру парафинов, которые выпадают в осадок. А вот понизить температуру помутнения на 5°C и температуру застывания примерно на 15°C современные антигелевые препараты способны.

Теперь перейдем к примесям в топливе. Не самая приятная вещь, причем не только в холодное время года, – вода в ДТ. Именно при ее наличии в ДТ резко увеличивается износ ТНВД (плунжерные пары) и поршневой группы, ускоряется процесс коррозии. Ухудшаются технические показатели двигателя. С водой тоже можно бороться путем введения в топливо специальных препаратов – кондиционеров и антигелей, которые выводят воду и снижают эффект от ее деятельности. При эксплуатации дизельных моторов на воде имеет смысл регулярно применять такие препараты.

Ускоряет коррозию не только вода, но и сера (в различных соединениях). Но здесь уже препаратами не поможешь, так как специальные присадки можно

вводить только в заводских условиях по специальным технологиям. В данном случае целесообразно использовать специальные масла с высокими антиокислительными присадками. А так как по российским (советским) ГОСТ процентное содержание серы в ДТ допускается «не более 0,2%» (меркаптановой серы – до 0,01%), специальное масло с высокими антиокислительными свойствами надо применять постоянно.

И, наконец, абразивы, куда же в России без них... Эти мелкие частицы песка, ржавчины и еще черт те чего присутствуют почему-то и в бензине, и в ДТ постоянно и в больших количествах. Причем, чем дальше от столицы, тем их больше. Для дизельных моторов абразивные частицы намного страшнее, чем для бензиновых, ведь большинство дизелей оснащаются ТНВД с плунжерными парами, которые очень не любят эти абразивы и выходят из строя значительно раньше срока. Что делать в этом случае? Искать чистое ДТ или отстаивать его. Пусть смеются великие химики, но в России накоплен приличный опыт общения с соляжкой. Метод прост: на заправке (если она под подозрением, а другой нет) заливаем ДТ в канистры, привозим в гараж и

сливаем все в бочку. Топливо отстаивается в бочке от двух недель до месяца, а потом аккуратно, не потревожив примерно 10 см нижнего слоя, шлангом «отсасываем» то, что всплыло. Метод действовал раньше, не потерял актуальности и сегодня.

Отличить плохую соляжку от хорошей сложно, но можно. В основном надо обращать внимание на цвет. Налитое в стакан ДТ должно быть прозрачным, однородным и желтоватого цвета. Если то, что вы налили в емкость, имеет мутную консистенцию, темного цвета и (или) неоднородно, то таким ДТ лучше не заправлять мотор иностранного производства, а сначала удалить воду, инородные примеси, если надо – поднять ЦЧ, и только после этого «кормить» свой мотор.

Итог: жить можно даже с плохой соляжкой, но имеет смысл время от времени вспоминать о том, что скупой платит дважды. Безусловно, на перечисленные препараты и специальное моторное масло уйдут какие-то средства, однако ремонт обойдется дороже. Да и кто у нас нормально может перебрать зарубежный дизель с гарантией? Такого мастера еще найти надо.

И. В.

ЕК MARINE

Производство RIB:

HITEK 65
HITEK 75
HITEK 85

RIB HITEK 75

12 пассажиров
запас топлива 230/460 л
двигатель: подвесной/стационарный
категория В (оффшор)

Приглашаем дилеров.

г. Н. Новгород, Тел./факс 8312/ 637-001
info@ekmarine.ru; www.ekmarine.ru



FNM

Официальный дилер FNM Marine Engines.
Поставка и сервисное обслуживание
дизельных двигателей FNM. Модельный ряд: 60-250 л. с.