

Vienmēr meklējumos

Entuziasti nemitīgi meklē iespējas kaut ko uzlabot. Ražotāji piedāvā savus risinājumus. Izsvērt, cik kurā produktā tīrās reklāmas un cik reāla labuma, ir dārgs pasākums. Mūsu lasītājs Ēriks Eglītis pārliecināts, ka izdevies gūt drošu slēdzienu par kādas eļļas piedevas efektivitāti, vēlas dalīties arī ar citiem lasītājiem, sniedzot idejas un prakses aprakstu.

Par eļļas piedevām

Internetā par eļļu keramiskajām piedevām lasīju, ka to ideja nāk no ģeoloģisko urbumu praksē novērota paradoksa Kolas pussalā. Tur, urbjoties caur kādu ļoti cietu iezi, urbjus nācies mainīt retāk, nekā citos, mīkstākos. Zinātnieki izpētījuši, ka augstā temperatūrā, kas rodas berzes punktos, cietais iezis reaģē ar melno metālu, izveidojot ļoti cietu un nodilumizturīgu pārklājumu. Šis efekts tad arī izmantots keramisko piedevu ražošanā.

VAZ monstros to neatrisināja

Ja tā ir, tad tieši šīs piedevas vajadzīgas *žiguļu* sadales vārpstu un rokeru (divplecu sviru) darba mūža paildzināšanai – nospriedu. Nolēmu pārbaudīt. Lai pārbaudes rezultāts būtu drošs un to nevarētu attiecināt uz detaļu vai eļļas labo kvalitāti, rīkojos šādi. Dzinējam, kura noskrējiens bija apmēram 220 000 km (bez kloķa-klaņa un cilindra-virzuļa grupu remonta), sadales vārpstu un rokerus nomainīju pret tādiem, kas nav derīgi lietošanai. Sadales vārpstai jau bija nodilis izciļņu cietais slānis (ja tāds tur kādreiz bijis), berzes virsmas bija rievainas, bet izciļņu forma vēl saglabājusies. Ar galodu rievainās virsmas noslīpēju gludas. Savukārt divus komplektus rokeru biju visai neveiksmīgi iegādājies deviņdesmitajos gados (kooperatīvu laikos): viens no tiem nokalpoja 20 000 km un pa šo laiku darba virsma bija ieguvusi pretēju liekumu, otrs komplekts bija palicis garāžā nelietots, to tad arī uzliku. Eļļas lietoju pašas lētākās no *lētā gala*: ziemā – *Kamazū* eļļu, vasarā – *industriālo 50* (cits nosaukums – *SU*, tā bija standarta eļļa pirmo izlaidumu *pobedām* un *volgām M21*), pie tam tā nav motoreļļa. Terminus neievēroju – mainīju, mainoties sezonai, tā ka reglamentētie 10 000 km standarta eļļai vienmēr tika pārsniegti.

Lai strādā piedeva

Apstrādāju dzinēju ar keramisko piedevu *RVS* atbilstoši tās instrukcijai (tagad tā ir nedaudz izmainīta). Ja šādos apstākļos darba virsmas ar šo piedevu kļūs cietas un nodilumizturīgas, tad skaidrojums par tās iedarbību būs bijis patiess.

Ievēribas vērts jau pašā sākumā bija tas, ka, regulējot spraugas, pirmās divas reizes daļa no tām bija kļuvušas pat uz pusi mazākas. Tālākajā ekspluatācijā nebija nekādu pazīmju, ka šis mezgls pastiprināti diltu. Pēc garantētā piedevas iedarbes noskrējiena 50 000 km noņemu sadales vārpstu detaļu vizuālai apskatei. Darba virsmas bija gludas, bez redzamām nodiluma pazīmēm, mazliet

ar pelēku nokrāsu. Apstrādāju dzinēju ar šo piedevu vēlreiz, un nu jau kopējais noskrējums ir vairāk nekā 120 000 km. Un tas ar detaļām, pēc kurām raud lūžņu savāktuve! Vairāk apstrādes neesmu veicis un neplānoju to darīt līdz dzinēja kapitālā remonta nepieciešamībai.

Mani secinājumi

Ar šo pasākumu esmu guvis atziņu, ka *RVS* (un iespējams, ka arī tam līdzīgie ražojumi) nav vienkārši piedeva eļļām, bet ir šedevrs savā jomā un tas nav pārspīlēts. Domāju, ka piedeva līdzīgi nostrādā arī visos citos mezglos, kur melno metālu detaļu pāris savstarpēji iedarbojas ar lielu īpatnējo spiedienu, piemēram, zobratu pāros, lodīšu un rullīšu gultņos.

Eksperiments vēl nav beidzies

Interesanti zināt, kāds devums šim līdzeklim ir no cita metāla gatavotos mezglos un kuri strādā citādā režīmā. Man ir palaimējies ar apstākļu sakritībām, tāpēc ar laiku varēšu dot drošu atbildi par vēl vienu dzinēja mezglu.

Citai savai mašīnai, veicot dzinēja kapitālremontu, ievēroju, ka kloķvārpstas pamatgultņu kakliņi ir krietni padīlušī, par ko liecināja *sliekšņi* pret ieliktnu rievām. Savukārt klaņu gultņu kakliņu virsmām nebija acīm redzama nodiluma. Dzinēja noskrējums pirms remonta bija ap 250 000 km. No droša avota man bija zināms gadījums, ka pēc noskrējiena 600 000 km. *Žiguļa* motoram neviena kloķvārpstas gultņa kakliņa nodilums nebija konstatējams mērot ar mikrometru. Lūdzu slīpētāju nomērīt manai kloķvārpstai klaņu gultņu nodilumu. Arī manai tas nebija konstatējams, lai gan pamatgultņi bija nodīlušī tā, ka – 0,25 mm remonta izmērs knapi bija iespējams.

Rūpnīcai brāķis – man dāvana

Te ir tikai viens skaidrojums – dilušie kakliņi rūpnīcā nebija norūdīti. Lūdzu noslīpēt tikai pamatgultņu kakliņus. Arī šis dzinējs tika apstrādāts ar *RVS*. Šāda detaļa, kurai ir gan rūdītas, gan nerūdītas virsmas, un ir zināms, kā kalpo nerūdītās, pēc pietiekoši liela noskrējiena, ap 300 000 km, varēs skaidri redzēt vai, arī šajā mezglā piedeva būtiski samazina nodilumu.

Ēriks Eglītis

Rīgā