

ТРАНСМИССИОННЫЕ МАСЛА ДЛЯ МОСКВИЧА-2141

ИЗНОШЕННЫЕ ГЛАВНЫЕ ПАРЫ? ВЫВОД: МАСЛО ДОЛЖНО БЫТЬ ПРАВИЛЬНЫМ! / ТРАНСМИССИОННЫЕ МАСЛА ДЛЯ «МОСКВИЧА-2141»

Выбирая масло для коробки передач своего «Москвича-2141», кто-то по старинке ищет ТАД-17И, а кто-то полагается на совет продавца и мнение друзей. «Продвинутые» листают справочники, ориентируясь на класс вязкости и группу эксплуатационных свойств. Но покупают, опять-таки, «как у соседа».

Ситуация все же меняется. Наши специалисты недавно завершили работу по анализу поставляемых заводу трансмиссионных масел. Проверялись все их основные характеристики с акцентом на противозадирные свойства. В лаборатории использовали так называемую четырехшариковую машину трения. Методика не нова: в контейнер с исследуемым маслом помещают три стальных шарика, а сверху четвертый. Контейнер вращается, к верхнему шарика прикладывается постепенно возрастающее усилие и определяется то, при котором шарики приварятся друг к другу (по заводской документации оно должно быть не менее 400 кгс). Получается забавная пирамида. До момента сваривания происходят «прихваты», оставляющие на шариках характерные следы. Подобное бывает с зубьями шестерен главной пары, если залито негодное масло. Правда, тут уж не до забавы.

Результаты лабораторных работ проверили на дороге во время специальных ударно-скоростных испытаний и при длительных пробегах. Выводы совпали: масло с нагрузкой сваривания менее 400 кгс для «сорок первого» не годится. Попутно заводчане лишний раз убедились, что у некоторых поставщиков ворох сертификатов, протоколов испытаний, заключений подтверждающих непревзойденное качество своей продукции, вот только для «Москвича» их масло не подходит. Поразительно, что представляют эти документы заводу, заведомо зная о его требованиях. Думают, что не проверят? Отнюдь, лаборатория «Москвича» проводит тщательный анализ всех партий масел независимо от поставщика.

Масла, успешно прошедшие испытания, представлены в **табл. 1**. Те, что покупать не следует в **табл. 2** (изменения в «Руководство по эксплуатации» будут внесены в ближайшее время). А в коробки конвейерных автомобилей АО «Москвич» ныне заливает только проверенные масла. Но доедет ли это масло до потребителя бо-о-ольшой вопрос. Не сложно ведь приотвернуть пробочку и отлить «детям на молочишко»... Да и просто надо иметь в виду потери масла через низкокачественные

уплотнения. *Впрочем, вскоре внедрят новые импортные сальники, практически исключают утечки. С ними первая смена масла отодвинется до 100 тыс. км пробега. При этом пробки маслосливного и заливного отверстий коробки будут пломбировать, подобно приводу спидометра.*

Владельцам же «москвичей», не имеющим ни чудесной четырехшариковой машины, ни возможности купить гарантированно хорошее масло, остается руководствоваться собственной интуицией и рекомендациями заводских специалистов.

Если купили новый «Москвич» — не менять масло в коробке до пробега 60 тыс. км (ох как тяжело заставить себя следовать этой рекомендации!).

Приобретать масло только в проверенных магазинах.

Не покупать масла, напоминающие по названию те, что указаны в табл. 1, но с приставкой «типа...», или иным пакетом присадок, а также иного производителя. Дотошные инженеры «Москвича» заметили, что название «Велстрэнс» у масел трех фирм: АО «ЛУКойл - Пермьнефтеоргсинтез», ТОО «Нефте-химическая фирма «Этма» и ООО «Опытное производство масел «Биарм». Все три - пермские, имеют один и тот же юридический адрес выпускают масло по одним и тем же ТУ, но последние две применяют иные присадки, чем «ЛУКойл». В результате их маслом потчевать главную пару «Москвича» негоже.

Не поддаваться т уговоры продавцов: «Берите, у меня «мерс» на таком ходит». Действительно, у него, может быть, и ходит. Но скажет ли «спец», какая нагрузка сваривания должна быть для «Мерседеса»?

Если после смены масла через несколько сотен километров пробега (500-1500 км) или после движения на скорости, близкой к максимальной, главная передача стала шуметь и шум продолжает нарастать или перешел в вой, ремонт коробки, к сожалению, неизбежен.

Рекомендации нехитрые, но следовать им необходимо. Сколько коробок и денег можно тогда спасти! Да и репутация «Москвича» станет выше.

**ТАБЛИЦА 1. ТРАНСМИССИОННЫЕ МАСЛА, РЕКОМЕНДОВАННЫЕ К ПРИМЕНЕНИЮ
В КП АВТОМОБИЛЕЙ АО «МОСКВИЧ»**

Марка масла, изготовитель	Класс по SAE, группа по API	ТУ, пакет присадок	Нагрузка сваривания, кгс
«Самойл 4404», Новокуйбышевский НПЗ	85W90 GL-5	38.301-13-012-97 «Лубризол»	473
«Велс-транс-5», «ЛУКОЙЛ ТМ-5», АО «ЛУКОЙЛ - Пермьнефтеоргсинтез»	85W90 GL-5	0253-071-00148636-95 «Англомол»	422-473
«Новойл-супер-Т», Новоуфимский НПЗ	80W90 GL-5	38.301-04-13-95 «Англомол»	500
«Яр Марка Супер Э», АО «СлавнефтьЯрославнефтеоргсинтез», Ярославль	80W90 GL-5	0253-018-00219158-96	473
«Яр Марка Супер Т», АО «СлавнефтьЯрославнефтеоргсинтез», Ярославль	85W90 GL-5	0253-018-00219158-96	473
Tranself B, фирма ELF	80W90 GL-5	—	447
Spirax HD, фирма Shell	80W90 GL-5	—	500

**ТАБЛИЦА 2. ТРАНСМИССИОННЫЕ МАСЛА, НЕ РЕКОМЕНДОВАННЫЕ К ПРИМЕНЕНИЮ
В КП АВТОМОБИЛЕЙ АО «МОСКВИЧ»**

Марка масла, изготовитель	Класс по SAE, группа по API	ТУ, пакет присадок	Нагрузка сваривания, кгс
«Велс-транс», ТОО «Нефтехимическая фирма «Этма», Пермь	85W90 GL-5	0253-071-00148636-95 У	315
Трансмиссионное масло типа «Велс- транс», ООО «Опытное производство масел «Биарм», Пермь	85W90 GL-5	0253-071-00148636-95	335
"Рексойл Т гипоид", Рязанский НПЗ	80W90 GL-5	38.301-41-150-93	299

**Вячеслав КОМАРОВ,
Заместитель генерального директора
АО «Москвич» по качеству**