

Екатерина КОНДРАШОВА.

# Способны ли нанотехнологии защитить автомобиль от старения?

То, что с помощью нанотехнологий человек может обрести физическое бессмертие, - пока лишь предположение. То, что с помощью нанотехнологий автомобиль обретает вторую жизнь, - факт



Как это происходило.

Не секрет, что заядлые автомобилисты считают, что лучше хорошего автомобиля может быть только новый автомобиль. И не стоит лишнего ковыряться в его сложной системе в надежде что-то модернизировать или «подшаманить» - только навредить сможешь. Второго-то двигателя все равно не вырастет. А уж к различного рода присадкам отношение вообще однозначное - «ни в коем случае!». Именно такой ответ я услышала от всех водителей нашей редакции на вопрос о недавно объявившемся наука-хау российских разработчиков научно-производственного холдинга «ММТ».

- Ты что с ума сошла? - в один голос отвечали водители, когда я в надежде усовершенствовать свой «Матиз» выкладывала им все известные мне факты о новой разработке. - Обычная присадка, даже голову себе не морочь. Будешь свою «лягушонку» продавать, тогда для улучшения параметров зальешь че-нить, все равно там уж не жалко. А пока не трожь механизм. Работает, и пусть работает. Не мешай!

И все же я решила уточнить у самих производителей, что это за чудо новое организовало.

Набрав номер научно-производственного холдинга «ММТ», приготовилась долго слушать пространные рассуждения о необходимости приобрести их товар. Краткий диалог с директором холдинга удивил.

- Добрый день, я по поводу вашей разработки, - беру я сразу дело в оборот. - Сомневаюсь что-то я в ее целевых свойствах. Доказательства есть?

- Сколько лет машине, какой пробег? - строго спросил Александр Игоревич.

- Год, пробег около 10 тыс. км, - отвечаю.

- Хотите моментального эффекта - пригоняйте кого постарше, - отвечает директор. - Ваша машинка, конечно, после нашей обработки тыс. 400 км пробегает и «не чихнет» ни разу. Но ведь вам уже сегодня ответ нужен?

- Да, хорошо бы точно знать, чего я в свою машину заливаю. Одна она у меня.

- Жду вас завтра...

Я кинулась по редакции в поисках «лопушка», который отдаст свою машину на растерзание. Желаящих оказалось на удивление много. Ребята, оказывается, уже слышали о новшестве. В списке подходящих машин значились Mercedes, Ford, Kia и даже сильно использованная «десятка». Выбор пал на Toyota vitz - мужчины уступили дорогу даме.

- Ты уверена? - спрашиваю коллегу.

- А... - машет она на меня рукой, - хуже-то не будет...

Правда на следующее утро я узнала, что коллега с мужем ответствен-

но подошли к вопросу, слухам доверять не стали и за ночь обзавелись весь Интернет в поисках любой информации о новинке и самой компании, которая с такой уверенностью внедряет свое открытие на территории России и, как выяснилось, не только... В числе клиентов «ММТ» значатся компании США, Европы, Китая, ОАЭ...

## Проще простого!

В офисе нас встретил сам генеральный директор Александр Игоревич Федулеев. Он подробно объяснил нам, что ж такое будут заливать в наше авто. Показал саму упаковку, ее содержимое (ничего особенного - колба с маслянистой жидкостью, шприц и тонкий шланг-насадка). Объяснил, как пользоваться препаратом.

- Нет ничего сложного в том, чтобы провести обработку автомобиля самостоятельно, - говорит генеральный директор «НПХ ММТ» Александр Федулеев. - Проводится две обработки: базовая и стабилизационная (для закрепления результата) через 300 км. Перед обработкой двигателя проверяем компрессию, прислушиваемся к мотору - состояния двигателя можно определить даже по звуку. Через отверстие масляного шупа добавляем состав в двигатель. В течение 30-40 минут на двигателе осуществляем техрежимы прокруток. После процедуры около часа двигатель глушить не следует. Также необходимо провести обкатку авто, 300 км пробега будет достаточно.

Мы, конечно, не Франкенштейны, - шутит Александр. - Если двигатель уже рассыпается, лучше сначала провести капитальный ремонт, потом уже к нам. Но бывали случаи, когда наша разработка помогла и в отчаянных ситуациях. Даже эксперимент проводили для интереса - без масла двигатель гоняли - работает!

По маркам машин ограничений нет.

Мы умничать не стали, и доверили обработку нашего автомобиля специалистам. Первоначальные параметры авто оказались приличными. Компрессия цилиндров двигателя составила где-то 13,2, где-то 13,7 атмосфер, уровень углекислого газа почти в норме. Нам казалось, что машина работает ровно. В общем, чудес не ждали.

- Хуже бы не сделали, - проносилось у меня в голове. - Неудобно перед коллегой будет...

- После обработки мотор потребляет меньше топлива, - обещает нам чудаеса Александр. - Его динамические характеристики улучшаются, а ресурс существенно увеличивается. Одной обработки хватает на 150 - 250 тысяч километров пробега. А из выхлопной трубы - только водные пары без лишних примесей.

Машину обработали, погоняли в различных режимах (на холостом ходу, под нагрузкой, в режиме форсажа) и отправили проводить обкатку.

- Вы зачем машину выключили?! - в один голос закричали мы на мастеров. - Сами же говорили, что в течение часа выключать нельзя!

- Машина ваша работает, - заулыбался мастер по обработке Олег Злыгостев, - ровнее только и звук тише стал. Действует, значит, состав наш, а?

## Стране нужна такая работа!

И хотя результат впечатлил, отличия от обычных присадок мы не видели. Что ж это за чудо такое?

- А это и есть нанотехнологии, о развитии и внедрении которых сегодня так модно говорить, - не без гордости объясняет Александр. - Вот здесь, на Урале, и производим, и внедряем. Отсюда удивляем мир (смеется).

То, что вы сейчас видели, - микрометаллургическая технология (ММТ), - продолжает Александр. - Разработана она была еще в 1999 году российским изобретателем Игорем Никитиным (патентообладателем и соучредителем холдинга «ММТ») и до сих пор не имеет аналогов в мире. Конечно, замечательные свойства серпентинита (горной породы, на основе которой создан препарат) известны давно. Его использовали во многих присадках для обработки двигателей, но, к сожалению, эффект от их использования кратковременный.

Наш препарат не присадка - это мелкодисперсная смесь минералов, добавок и катализаторов, которая состоит более чем из ста компонентов. Она не смешивается с маслом и не выливается при его замене. После обработки двигателя нашим составом на поверхностях трения под действием высоких температур на молекулярном уровне происходит преобразование кристаллической решетки металла в другую. Между самим защитным слоем и металлом двигателя не возникает выраженной границы, напротив, они словно проникают друг в друга, образуя единое целое. Так «вырастает» защитный слой, который восстанавливает изношенные участки, оптимизирует зазоры между деталями и во-

много раз снижает коэффициент трения. Новый монокристаллический слой обладает уникальными свойствами: по твердости он уступает лишь алмазу, а потому серьезно превосходит марки сталей, используемые в изготовлении лучших авто. К тому же перегреть (а значит разрушить) образовавшийся слой невозможно даже при условии критических нагрузок работы двигателя.

Происходящие изменения обеспечивают улучшение мощности, динамических характеристик авто, повышают его надежность и увеличивают срок службы механизмов и деталей, также сводят к минимуму количество токсичных выбросов в атмосферу, существенно снижают уровень потребления топлива, а срок службы масел возрастает в 1,5 - 3 раза.

Эта технология, способная дать новую жизнь российской автомобильной промышленности - уверен Александр. Наши авто смогут стать надежными, мощными, долговечными и даже экологически чистыми, что невыразимо важно сегодня.

- Технология ММТ применима практически в любой технологической области, - продолжает Александр. - В случае внедрения технологии на промышленных предприятиях экономия только электроэнергии может составить до 30%. Также очевидны экономия материалов и оборудования. Трагедия, что в России эта технология применяется лишь на автомобилях, в то время как зарубежные партнеры (Европа, США, ОАЭ) закупают нашу продукцию колоссальными объемами. Исключительно для нужд авто таких объемов многовато... Жаль будет, если в экономику России отечественное изобретение вернется в качестве «передовых западных технологий»...

Но мы работаем. Жестко контролируем качество продукции, следим за результатами, - твердо стоит на своем Александр Федулеев, генеральный директор научно-производственного холдинга «Микрометаллургические технологии». - Получаем огромное количество отзывов от благодарных клиентов, которые уже решили многие проблемы со своим авто, и существенно сэкономили на деталях и топливе. Открыто отвечаем на все вопросы потенциальных клиентов. Стране нужна такая работа.

## Взгляд со стороны

До повторной обработки не утерпела, напала на коллегу с распросами.

- Ну как, есть изменения?

- По-научному не скажу, я в этих цифрах и параметрах не разбираюсь, - услышала я в ответ от Елены, - но всю неделю повторно завожу уже заведенную машину - так тихо и ровно двигатель работает. Ездить плавнее стала, мощности прибавилось. А на выходных за город семьей ездили, так я еще и бензина сэкономила... кажется, что

не еду - лечу. Машина как новая!

Приехали на повторную обработку. Перед процедурой вновь проводим технические замеры. Компрессионное давление в цилиндрах составило 14,5 атмосфер - характеристики нового авто. Из выхлопной трубы выходит только водяной пар, уровень углекислого газа практически на ноле, а это требования стандарта «Евро» - 5. И впрямь как новая!

Пока мы разбирались со своей машиной, к офису подъехала Honda accord. Из салона вышел мужчина и с жизнерадостной улыбкой направился к нам. Оказалось, что Владимир (так зовут владельца Honda) купил машину совсем недавно, 2008 года выпуска, пробег всего-то 25 тыс. км. И все устраивает, но на всякий случай обработку провести надо. Мы разговорились. Оказалось, что Владимир уже не первую машину здесь обрабатывает.

- Раньше ездил на Toyota corolla, - рассказывает о своем знакомстве с «ММТ» Владимир Рубцов. - Машина была уже не новой, 2000 г. в. Кое-что не устраивало: масло «кушала с аппетитом», мощность упала, компрессия составляла 12 атмосфер. Решил провести обработку в «ММТ». После процедуры компрессия выровнялась и повысилась до 14 атмосфер, расход топлива уменьшился на 2,5 литра/100 км, появился мощный рывок на старте, шум двигателя снизился, потребление масла уменьшилось, а давление, напротив, возросло. Вторую обработку провел самостоятельно. Полгода проехал без каких-либо проблем и удачно продал свою «ласточку» новому счастливому владельцу. Вот теперь новое приобретение приехал обработать. Пока все отлично, но чего дожидаться, когда она сама запросит?

При проверке компрессии цилиндров Honda accord на Владимира без слез смотреть было невозможно. Нагрели парня при продаже авто, смотали счетчик! Не 25 тыс. км оказалось, а много больше! Показания гласили: 13,5/13,8/13,04/14,0 атмосфер!

Машину обработали составом и вновь замерили компрессию. Оказалось, что уже через час показатели выровнялись и увеличились до 15,0 атмосфер.

- Это не кратковременный результат, - уверен Владимир. - Не первый раз здесь. И, случится, снова приеду. Спасибо ребятам! А то прямо душа опустилась. Выручили!

За время эксперимента, водители редакции перестали смеяться над нашими надеждами на лучшее. Выспросили обо всех впечатлениях «отважную авто-леди», уточнили параметры замеров, послушали, понохали «подопытное» авто и, чувствуется, оценили результат... А потому надолго с научно-производственным холдингом «ММТ» мы прощайтесь не стали. Уверена, что это не последний наш разговор об удивительных разработках, уникальных технологиях и вечно молодых автомобилях.



Обновленное авто - довольная хозяйка.



г. Челябинск,  
ул. Новороссийская, д.49,  
тел. (351) 217-08-30,  
217-08-31, 217-08-32  
В вечернее время  
звонить по телефонам:  
(351) 233-64-54,  
8 908 080 14 54  
www.mmtrus.ru