Нанотехнологии с улицы Новороссийской - 2

Двухмесячный эксперимент «АиФ» превзошел самые смелые ожидания

Публикация «Нанотехнологии с улицы Новороссийской» («АиФ-Челябинск» №8 за 2011 год) вызвала большое количество телефонных звонков в редакцию. Собственно, вопросы были адресованы не только автору этих строк, но и нашему водителю Виктору Ивановичу.

Автомобилисты, как начинающие, так и со стажем, владельцы дорогих иномарок и стареньких «Жигулей» с одинаковым интересом спрашивали: «Неужели все было действительно так, как вы и написали»? Мы, ежедневно отвечая на вопросы читателей, с неослабевающим интересом «прислушивались» к тому, как вел себя подопытный «Додж» в последние зимние и первые весенние недели. Впрочем, времени для мониторинга было достаточно. С ребятами из научно-производственного холдинга «ММТ», правообладателем микрометаллургических технологий, разработанных российским изобретателем **Игорем Никитиным** (кстати, одним из учредителей холдинга «ММТ»), мы в середине февраля договорились вновь пообщаться через два месяца, чтобы подвести первые, предварительные итоги.

Тот, февральский номер «АиФ» с публикацией о нашем эксперименте разошелся в киосках Челябинской и Курганской областей, словно горячие пирожки. Порядком измучившись делать ксерокопии, да и просто пересказывать содержание статьи тем, кто так и не сумел ее прочитать, мы решили еще раз объяснить суть.

В чем уникальность ММТ?

Принцип микрометаллургической технологии заключается в «выращивании» на поверхностях деталей различных узлов и агрегатов металлокерамического защитного слоя с уникальными свойствами, которые придают им ранее недоступные эксплуатационные характеристики. После обработки специальными составами, например, двигателя автомобиля, коробки передач или ведущих мостов, на поверхностях валов, шестерней, подшипников на молекулярном уровне происходит преобразование кристаллической решетки металла в иную кристаллическую конструкцию. Новый монокристаллический слой, образующийся на поверхностях трения, по твердости значительно превосходит марки сталей, из которых сделаны лучшие автомобильные двигатели. Защитный слой и основной металл как бы проникают друг в друга, становясь единым целым. Образование защитного слоя приводит к оптимизации зазоров между деталями, восстановлению изношенных поверхностей. Все это дает улучшение мощностных и динамических характеристик автомобиля, повышает надежность и долговечность его агрегатов, снижает токсичность, уменьшает потребление топлива. Состав, используемый при ММТ, - не присадка. Он не смешивается с маслом, и не сливается при его замене. Это мелкодисперсная смесь минералов, добавок и катализаторов, состоящая более чем из ста компонентов. Двигатель, обработанный по нанотехнологии, становится терпимым к экстремальным нагрузкам, ему гарантировано 350 тысяч километров беспроблемного пробега.

Генеральный директор Научно-производственного холдинга «ММТ» Александр Федулеев: «Принцип действия наших технологий достаточно прост, как и все гениальное».

Как это было?

Перед первой обработкой двигателя составом ММТ специалисты при нас приборами замерили уровень углекислого газа из выхлопной трубы и компрессию всех четырех цилиндров двигателя «Доджа». Сама технология нанесения чрезвычайно проста. Обычным медицинским шприцем по масляному щупу в двигатель подали порцию специальной тягучей жидкости. Потом в течение четверти часа двигатель гоняли в различных режимах. Благотворные эксплуатационные изменения мы ощутили с первых же километров. А через несколько дней, после 500-километрового пробега, вновь приехали в холдинг «ММТ» на второй этап обработки двигателя.

Высокие технологии дают новые возможности.

Непосредственно перед этим вновь были проведены технические замеры. Уровень углекислого газа приблизился к нулевой отметке и превысил требования стандарта «Евро-5». Из выхлопной трубы фактически выделялся лишь водный конденсат. Компрессионное давление в цилиндрах двигателя, которое прежде колебалось от 13,5 до 14 атмосфер, везде составило 14,5 атмосфер и соответствовало заявленным параметрам нового автомобиля «Додж-Статус». Экономия бензина на этих 500 километрах получилась ощутимой.

В оба наших приезда по технологии ММТ обрабатывал двигатель и владелец отечественного «ВАЗ-2106». Вот данные из технической карты отечественной машины. Уровень углекислого газа поначалу составлял 5,8 единицы. После обработки и положенного пробега замер выдал показатель в 3,1. Компрессионное давление в цилиндрах, несколько дней назад колебавшееся от 12 до 12,5 атмосфер ныне составило 14-14,3 атмосферы. Комментарии, как говорится, излишни.

И вот мы вновь приехали в холдинг «ММТ». Наше внимание привлек старенький «Жигуленок», который монотонно выписывал на площадке круг за кругом.

- Проводим очередной эксперимент на выживаемость обработанного по нашим технологиям двигателя без малейшего присутствия в нем масла,- пояснил **генеральный директор научно-производственного холдинга «Микро-Металлургические Технологии» Александр Федулеев**.- Да-да, масло принудительно слито, двигатель, что называется, сухой. Но и в такой ситуации автомобиль сможет проехать десятки, а то и сотни километров без малейшего ущерба. Это доказано не раз. А о результатах эксперимента, оперируя конкретными цифрами, мы как-нибудь еще поговорим.

И двигатель, и коробка, и...

В этот раз мы собирались «приобщить» к нанотехнологиям автоматическую коробку передач «Доджа». Пока один из специалистов занимался с нашей машиной, мы подошли к немолодому уже «УАЗу», рядом с которым покуривал его владелец.

- По технологии ММТ я обработал все агрегаты машины,- рассказал **Вадим Огурцов**.- Двигатель начал работать бесшумно, ощутимо увеличилась его мощность, сократился расход топлива. А коробка передач начала включаться как на иномарке. Я нисколько не преувеличиваю.

- При очевидных преимуществах после обработки автоматических коробок передач, на сегодняшний день мы особенно убедились в эффективном воздействии препарата на механические коробки,- продолжает Александр Федулеев.- Да это и понятно. Ведь по статистике в регионе из 10 продаваемых автомобилей лишь один-два оборудованы коробкой-автоматом, остальные с механикой. Поэтому машин с механическими коробками мы обрабатываем значительно больше. Преимущества все те же: частично восстанавливаются детали, уменьшается трение между поверхностями, возрастает срок службы и коэффициент полезного действия агрегата.

А в заключение мы решили проверить, не изменились ли объективные технические характеристики нашего «Доджа» за два месяца его нещадной эксплуатации по автотрассам и проселочным дорогам Челябинской и Курганской областей?

Водитель достал свои записи. Вооружившись калькулятором, мы перевели американские мили в привычные километры (на машине все показатели фиксируются не в метрической, а в более обыденной для заокеанских автомобилистов системе измерений). Пробег оказался нешуточным, почти 10 тысяч километров. Виктор Иванович сообщил, что масло в двигателе он менял незадолго до нашего первого визита в холдинг «ММТ». Заменить его он решился, как это и положено, ровно через 10 тысяч километров, дней за семь-восемь до описываемых событий. И вот – наши взгляды впились в показания приборов. За два месяца не произошло никаких изменений в компрессионных показателях. Они остались прежними – 14,5 атмосферы, как у только что сошедшего с заводского конвейера «Доджа-Стратуса». Чуткий электронный прибор, как и в прошлый раз, не уловил малейших следов присутствия углекислого газа из выхлопной трубы при работающем двигателе. Для кого как, а для меня лично эти результаты стали самым убедительным доказательством того, что ММТ – это де-факто нанотехнологии, изменяющие структуру металла, его свойства на молекулярном уровне, а не какой-то усовершенствованный вариант присадок. Кстати, масло, по уверениям специалистов, теперь нет необходимости менять до пробега в 15, а то и в 20 тысяч километров.

Мы прощаемся с ребятами из научно-производственного холдинга «ММТ», с которыми за два месяца общения успели подружиться. Но наше расставание лишь до осени. Договорились встретиться в сентябре. Вновь проверим действие уникальной технологии после еще пяти месяцев эксплуатации автомобиля. И еще. Мы договорились провести один уникальный эксперимент. Какой именно, пока пусть останется нашим секретом. Но через несколько месяцев обязательно расскажем читателям обо всем.

Юрий ИВАННИКОВ

Фото автора

Достигнутые высокие эксплуатационные характеристики автомобиля остались неизменными и после 10 тысяч километров пробега.

ММТ
Micro-metallurgical technology
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