При выборе охлаждающих жидкостей, помимо вопросов как выбрать и какую охлаждающую жидкость (тосол, антифриз) залить в систему охлаждения, возникает вопрос о качестве и фактическом содержании продукта в покупаемой фасовке и не всегда есть возможность удостовериться в правильном выборе. Но поинтересовавшись у продавца о составе продукта и ознакомившись с описанием охлаждающей жидкости на этикетке канистры или бочки тосола и антифриза, можно сделать некоторые выводы.

В течение последних двух лет отчётливо проявилась тенденция и стало повседневной практикой у подавляющего (!) числа производителей применение при производстве тосолов/антифризов глицерина и даже метанола! Этим не гнушаются даже производители «федерального уровня». Концентрация глицерина в такой «продукции» составляет 12%÷30%, а некоторые образцы могут «похвастать» содержанием до 10% метанола! Что же происходит с физико-химическими свойствами таких смесей? С температурой замерзания (начала кристаллизации) всё в порядке.

Но… глицерин значительно плотней МЭГа и имеет по сравнению с ним колоссальную вязкость – в 60 раз больше. То есть система охлаждения, в которую будет залит «раствор глицерина в тосоле» (или «раствор тосола в глицерине» - дело вкуса) будет работать совсем не в проектном режиме:

будет многократно увеличена нагрузка на крыльчатку помпы, значительно увеличится эрозия (механический износ от трения) – всё это совсем не полезно автомобилю и значительно сократит срок службы радиатора и помпы.

Но и это не всё: глицерин при высоких температурах (которые присутствуют на поверхности теплосъёма) разлагается, выпадая в осадок и забивая каналы охлаждения и значительно увеличивая коррозионную активность такой смеси. Следствием присутствия глицерина (и особенно матанола) является снижение температуры кипения до опасного уровня, вплоть доходит до того что температура кипения равна 85 градусов, а в процессе эксплуатации автомобиля метанол испаряется и уже температура кристаллизации может подниматься до -15 градусов. Я уже не говорю о том, что скачкообразно растёт кавитационный износ. Говорить о том, что такая ОЖ соответствует какому-нибудь ГОСТу – бессмысленно. Более того, есть полная уверенность в том, что и в ТУ таких «производителей» нет никаких упоминаний о применении глицерина или метанола.

Почему это стало актуально?

Всё просто: с развитием кризиса многие производители попали в непростую финансовую ситуацию, а применение суррогатов позволяет снизить себестоимость (и глицерин и метанол значительно дешевле МЭГа) – то есть увеличить прибыль.

8 (3452) 38-13-62
8 (982) 935-14-95
info@llider.ru

В связи с вышеизложенным, прошу:
коллеги – постоянно и неуклонно разъясняйте своим покупателям, откуда берётся
разница в цене в 15%÷25%; потребители – не доверяйте «здоровье» своего
автомобиля сомнительным охлаждающим жидкостям.

С УВАЖЕНИЕМ К ВАМ И ВАШЕМУ БИЗНЕСУ ООО
«ПрофЛидер» 8-3452-38-13-62, 8-982-935-14-95