



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 метанола)
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.

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