

ТОНИРУЕМ АВТО САМОСТОЯТЕЛЬНО

Конечно, тонирование стёкол лучше всего осуществлять в специализированных мастерских, доверив это непростое дело профессионалам. Однако, в принципе, наклеивание тонирующей плёнки можно произвести и самостоятельно, следуя при этом лишь одному главному правилу: быть аккуратным и соблюдать все тонкости технологического процесса.

Приступая к тонировке авто, прежде всего, необходимо вырезать плёнку для тонирования стёкол сообразно их размерам и конфигурации. Это можно сделать двумя способами, хотя в обоих случаях стёкла придётся вынуть и производить наклеивание плёнки в домашних условиях, предварительно обеспечив идеальную чистоту рабочей поверхности стола и самих стёкол, которые необходимо промыть, высушить и тщательно протереть тряпочкой, не оставляющей на стекле ворсинок. Помните, что каждая ворсинка или хотя бы пылинка, оставленная на стекле, после наклеивания плёнки обязательно образует вздутие.

Лишь теперь, по окончании предварительных операций, можно приступать к выбору способа наклеивания, который, с вашей точки зрения, наиболее предпочтителен.

Способ первый: кройка по шаблону.

Кройка плёнки для тонирования авто по предварительно изготовленному бумажному шаблону – процесс несколько хлопотный, зато и более верный, позволяющий исключить ошибки и порчу дорогого материала. Возьмите лист ватмана либо плотных обоев и приложите его к стеклу, после чего рулеткой замерьте границы и обозначьте их карандашом. В данном случае, вследствие кривизны профиля, понадобится именно гибкая лента рулетки, обычная жёсткая линейка не подойдёт. Теперь остаётся только наложить плёнку на бумажный шаблон и вырезать его по контуру отмеченных



и хорошего глазомера.

В заключение остаётся добавить, что в качестве клея при наклеивании плёнки, предназначенной для тонирования стёкол, используют мыльный раствор, изготовленный из расчёта: каждый литр воды - 3-5 капель шампуня. Раствор-клей равномерно наносят пульверизатором на поверхность как стекла, так и плёнки, после чего плотно прижимают плёнку к стеклу и тщательно выглаживают шпателем, выдавливая наружу и удаляя все до единой пузырьки воздуха и капли жидкости. Чтобы убедиться в идеальном прилегании склеиваемых поверхностей друг к другу, необходимо время от времени со всех сторон разглядывать стекло на свет. После того как тонировка автомобиля завершена, нельзя в течении как минимум недели опускать и поднимать стёкла. Также категорически запрещено использовать для мытья тонированных плёнками стёкол средства, содержащие абразивы.

границ. Для резки плёнки используйте специальный ножик. Он, вместе со шпателем для выдавливания пузырьков воздуха и воды из-под плёнки и её разглаживания в процессе наклеивания, входит в стандартный набор принадлежностей, если плёнку для тонировки автомобиля вы купили в виде комплекта. В случае же, если при покупке плёнка была отрезана от общего рулона, ножик-резак, как и шпатель, всё равно придётся приобрести, так как ни обычный нож, ни ножницы, ни предметы, подходящие в качестве шпателя, неприменимы: попытка их использования обязательно повлечёт за собой порчу плёнки.

Способ второй: обрезка после наклеивания, без предварительной кройки.

Если вы уверены в себе, то можно обойтись и без предварительной кройки по шаблону. В этом случае процесс будет выглядеть значительно проще и заключаться, по сути, в том, что поначалу сплошной кусок плёнки необходимо наклеить на стекло и уже после этого выравнять соответственно изгибам и контурам. Однако простота эта кажущаяся, поскольку дело требует наличия определённых навыков, опыта

БЕНЗИНЫ, КОТОРЫЕ МЫ ЗАЛИВАЕМ

Раньше, подъезжая к АЗС, водитель останавливался в недоумении: заправка есть, а бензина нет. Сегодня его одолевает недоумение другого свойства: марок бензина столько, что не знаешь, какой предпочесть.

Чуть ли не каждая АЗС имеет свои марки и сорта. Если собрать их вместе, получится довольно пестрая и непонятная картинка. На одной заправке предлагают А-76 и А-92. На другой Аи-76 и Аи-92. На третьей и вовсе незнакомые А-80, А-92 и А-95. Что за этим? Откуда выискались все эти «монстры» и можно ли им доверять?

Кто таков, к примеру, А-80 и чем он отличается от АИ-80? Почему на одной бензоколонке продают А-92, а на соседней, через дорогу - АИ-92? Какие стандарты ныне действуют (и действуют ли вообще) и что можно заливать в бак своей машины, чтобы не угробить двигатель?

Как известно еще с прежних времен, буква «А» в маркировке бензина означает, что он автомобильный, а следующие за ней цифры октановое число, показывающее детонационную стойкость топлива. Известно и то, что октановое число определяется двумя методами - моторным и исследовательским. В последнем случае к «А» добавляют «И». (Именно прописную, большую.) Самые распространенные у нас бензины - А-76 (с октановым числом по моторному методу) и АИ-93 (по исследовательскому).

При этом число 93 по исследовательскому соответствует числу 85 по моторному и, стало быть, разница между «девяносто третьим» и «семьдесят шестым» бензинами составит 9, а не 17 единиц, как это может показаться человеку несведущему. При этом строгой математической зависимости или каких-либо переводных коэффициентов между двумя методами не существует, поскольку каждая марка бензина имеет свой фракционный состав, а каждая фракция при различных методах испытаний ведет себя по-разному. Дальнейшее нам разъяснили во Всероссийском научно-исследовательском институте по переработке нефти (ВНИИ НП).

В России до сих пор действует ГОСТ 2084-77, регламентирующий основные показатели бензина, согласно которому марки А-72 и А-76 имеют детонационную стойкость (октановое число) по моторному методу соответственно 72 и 76, а АИ-93 и АИ-95 - 85, и что по исследовательскому методу первые два не нормируются, а вторые имеют числа «93» и «95». Из документа также следует, что все этилированные марки бензинов должны содержать свинца в одном кубическом дециметре не более 0,13 грамма, а все этилированные - не более 0,17. Изменение N 5, введенное в указанный ГОСТ, исключило производство и продажу этилированного «девяносто третьего» (имевшего содержание свинца 0,37 г на куб. дм) и ввело этилированный АИ-91 (по моторному методу - 82,5) с содержанием свинца не более 0,013 г на куб. дм. Вот, собственно, и все нормы. Законы. Правила.



А теперь обратимся к недавней истории, которая помогает понять причины возникшей сегодня неразберихи. В свое время СССР производил бензины не только для внутреннего рынка, но и экспортировал их в другие страны. Октановые числа в них были указаны по исследовательскому методу. А в маркировке, чтобы привести ее в соответствие с общепринятыми, оставляли только одну букву «А». Таким образом, один и тот же «девяносто третий» бензин шел для внутреннего пользования под маркой АИ-93, а на экспорт как А93. Такой порядок маркировки определяли Технические Условия (ТУ) 38.001165-87. Они же регламентировали три экспортные марки бензинов - А-80, А-92 и А-96. Сегодня бензины под своими экспортными обозначениями пошли и на отечественный рынок. Отсюда и «девяносто второй», появившийся на наших заправках (а не оттого, что, как нам объяснили на одной АЗС, «девяносто пятый» смешали с «семьдесят шестым» или что это отбракованный «девяносто третий»). Только правильное его обозначение будет не АИ-92, а А-92.

В настоящее время разрабатывается новый федеральный стандарт, который намечено ввести в действие во втором квартале следующего года. Он предусматривает выпуск и использование неэтилированных бензинов АИ-80, АИ-91, АИ-95 и АИ-98 (как видим, октановые числа в них указаны только по исследовательскому методу). На них при разработке технологий должны ориентироваться все заводы. Стандарт также установит нижние предельные значения чисел. Скажем, АИ-91 сможет иметь октановое число и 92, и 93, но ниже 91 - нет. К слову, эта марка заменит привычный нам «девяносто третий», как АИ-80 - А-76, октановое число по моторному методу останется тем же (т. е. 76-м), но правильно именовать его уже нужно будет АИ-80, а не А-80, как в старых ТУ.

О БЕНЗИНАХ, ПРИВОЗИМЫХ ИЗ-ЗА РУБЕЖА.

Их маркируют в основном по тому же исследовательскому методу, тогда никакой разницы в обозначении марок нет. Но иногда используют и другой показатель - «октановый индекс», вычисляемый по формуле «моторный» плюс «исследовательский», разделенный на два. По этому параметру американский бензин А-90, например, соответствует нашему АИ-95 (85+95 и разделить на два).

Во многих городах и на трассах европейской части появился и так называемый финский бензин, за которым особенно гоняются московские водители-«гурманы». В действительности это топливо никаких сверхособенных свойств не имеет (просто хороший качественный бензин) и представляет собой продукцию известной фирмы «Несте» («Neste»). Его октановое число 95 по исследовательскому методу (т. е. по-нашему АИ-95), он не содержит свинцовосодержащих присадок и полностью отвечает международной спецификации ЕН.

Спрос, как известно, рождает предложение. И наши заводы тоже стремятся не отстать от рынка, несмотря на то, что самым почитаемым остается А-76, а на заправках можно встретить и прежнего лидера - А-72. Еще совсем недавно у нас не было своих высокооктановых бензинов, а сегодня нефтеперерабатывающие заводы предлагают и АИ-98, и выпускаемые по специальным ТУ неэтилированные «Евросупер» с октановым числом 95 и «Суперплюс» с числом 98, известный еще как «пермский». Производство их пока не превышает 0,5 процента от общего количества всего производимого в стране бензина, но высокое их качество отмечают многие.

И по мнению работников ВНИИ НП, все российские бензины ничем не уступают импортным, беда лишь в том, что сплошь и рядом нарушается технология их транспортировки и хранения, используются негодные для этих целей емкости. Именно тут чаще всего и происходит ухудшение качества бензинов, которые затем с равной вероятностью попадают и на АЗС, и в придорожную бензозаправку.

В России, по данным министерского отчета, в 1996 году доля неэтилированного бензина в общем объеме производства составила 52,8 процента, а с начала 1997 года - 60 процентов. Однако, как объясняют специалисты, дело не столько в том, чтобы избавиться от вредных добавок. Этилированным бензином пользуются и в Европе. Причем во Франции, например, этилированный 95-й стоит 6,8 франка за литр, а неэтилированный 98-й - 6,6 (франк примерно равен тысяче российских рублей). Казалось бы, дорогой этилированный бензин должен не выдержать конкуренцию с более дешевым и лучшим. Однако многие водители Франции буквально вынуждены покупать именно 95-й, поскольку их машины созданы специально под этилированный бензин. Клапанная система таких автомобилей конструкционно использует отложения свинца как своеобразную твердую смазку и при переходе на неэтилированный бензин буквально в считанные дни выйдет из строя.

Норма на концентрацию свинца в этилированном бензине в Европе составляет 0,15 г на куб. дм, у нас чуть больше 0,17, а в Италии - 0,4! Если вспомнить, что этилированный «девяносто третий» мы уже не производим, то можно сказать, что Италия мы опередили.

За год до смены тысячелетий все крупные города страны обязаны будут перейти на использование только неэтилированного бензина, что повлечет немалые траты и со стороны автомобилистов (сегодня только нейтрализатор стоит не менее 8 млн. рублей). Успокаивает, однако, то, что в США аналогичную программу начали осуществлять с 1970 года, но повсеместный запрет на использование свинцовых присадок удалось ввести лишь с января 1996-го, т. е. через двадцать шесть лет!