

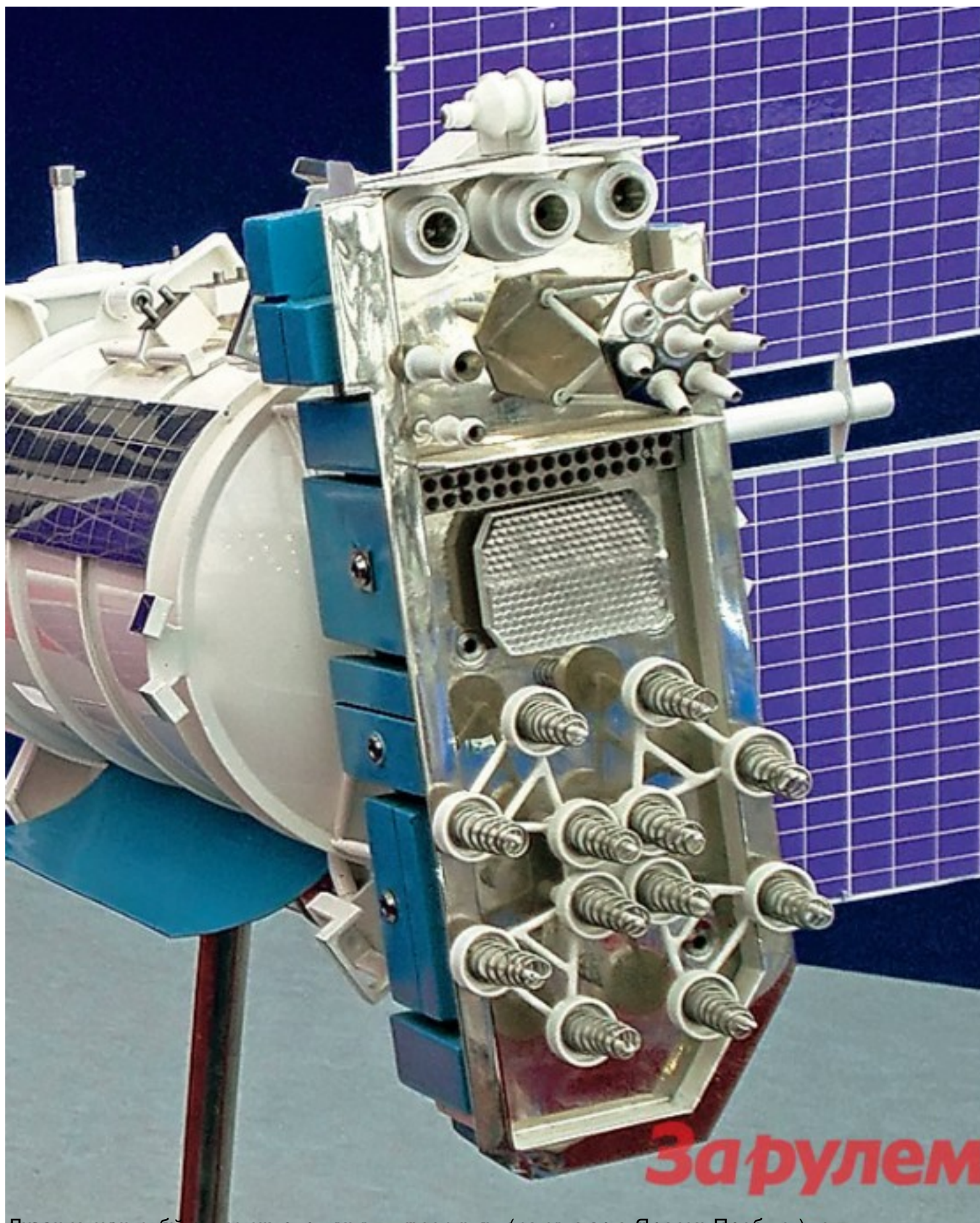
Любого рода ошибочная информация по неизвестным науке причинам обладает какой-то притягательной силой – как отрицательные персонажи типа Бендера или Мюллера.



10 место

СПУТНИКИ ГЛОНАСС СЛЕДЯТ ЗА НАМИ

Не следят они ни за кем, не обучены. Равно как и GPS. Дело спутника – выдавать сигналы точного времени, и всё. Компьютер навигатора сравнит время прихода сигналов от нескольких спутников и быстренько решит систему уравнений, определив свое собственное местонахождение. А передать сигнал от машины на спутник он не может, у него вообще нет передатчика. А если бы и мог, то никакой спутник не переварил бы кашу из миллиардов сигналов.



Двигатель с турбонаддувом, который устанавливается на многие современные автомобили, имеет в своем составе турбину (турбокомпрессор), которая работает на выхлопных газах. Турбина имеет два вала: один, который вращается вместе с валом двигателя, и другой, который вращается быстрее. Турбина имеет два подшипника, которые поддерживают валы. Турбина имеет два колеса: одно, которое вращается вместе с валом двигателя, и другое, которое вращается быстрее. Турбина имеет два подшипника, которые поддерживают валы. Турбина имеет два колеса: одно, которое вращается вместе с валом двигателя, и другое, которое вращается быстрее. Турбина имеет два подшипника, которые поддерживают валы.

9 место

ЧТО ИЗМЕРЯЮТ В А/Ч

Живучесть безграмотной единицы измерения удивительна: десятки лет она занимает чужое место то на этикетках аккумуляторных батарей, то на упаковках зарядных устройств. Между тем правильное обозначение накопленного в батарее электрического заряда дает, конечно же, произведение силы тока на время – А·ч, а никак не результат деления! Именно в таких единицах принято оценивать емкость аккумуляторов.



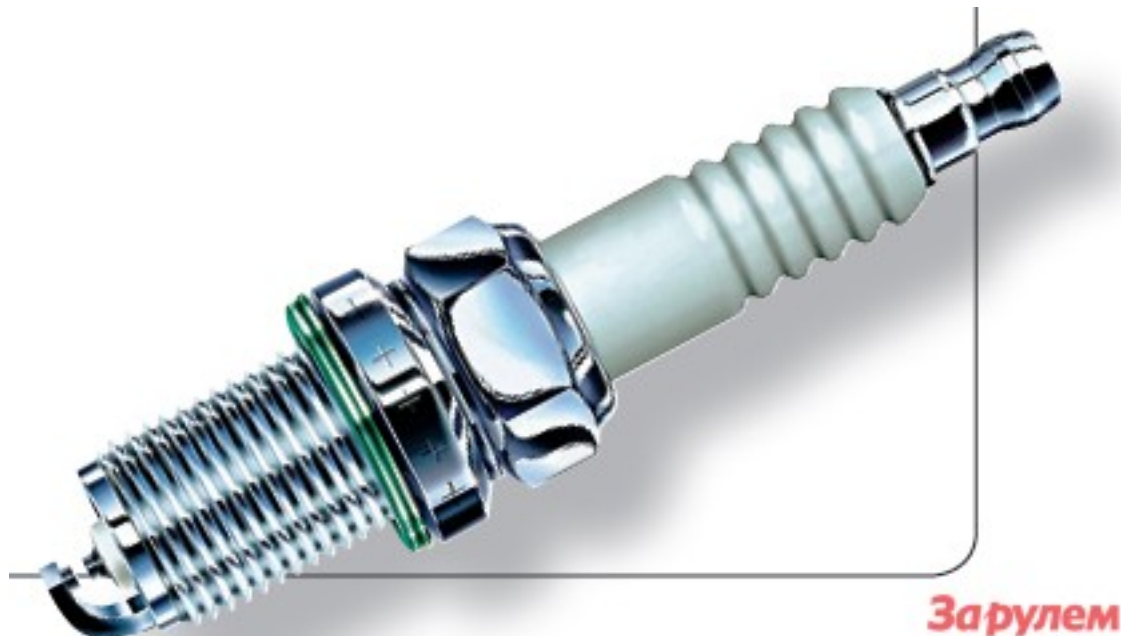
За рулем

К примеру, надпись «60 А·ч» говорит о том, что в течение 20 часов при температуре 25 °С мы сможем разряжать свою батарею током 3А (60 А·ч : 20 ч), при этом в конце разряда напряжение на выводах аккумулятора не должно опуститься ниже 10,5 В. Немножко занудно, зато правильно.

8 место

ПЛАЗМЕННЫЕ СВЕЧИ ЛУЧШЕ

Любую современную свечу зажигания при желании можно назвать плазменным генератором, если причислить искровой разряд к холодной плазме в чистом виде. Это исключительно вопрос терминологии. Никакие изменения формы электродов, равно как и разного рода приваренные наконечники, не переводят свечу зажигания в качественно иное состояние.



Поэтому замечать плазму только в собственной продукции и не видеть ее у коллег просто невежливо. Практически всегда за подобными громкими названиями не кроется никакого реального технического новшества.

7 место

СУЩЕСТВУЕТ ЛИ 100-ПРОЦЕНТНАЯ СИНТЕТИКА?

Да, на канистрах часто пишут слова Full Syntetic Oil, подкрепляя сказанное циферками на ценниках. Но правда ли это? Очевидно, речь идет не о присадках (доля их в масле не так велика), а об основе. С минералкой все понятно, ее делают из нефти. А само слово «синтетика» предполагает синтез, то есть создание нужных длинных молекул искусственным путем, чаще всего из газа. Хитрые современные алхимики вполне способны взять нужное количество атомов водорода, углерода, кислорода да и сшить из них нужную синтетическую цепочку, обладающую заданными свойствами. Так даже из органических отходов можно получить масло, в котором совсем не будет вредной серы, фосфора, а лишь то, что нужно. Одно плохо: сегодня такое полностью синтетическое масло доступно разве что командам Формулы-1 и никак не может оказаться на прилавках магазинов.



ТОБ-11-В (1600-СВ (1954)) и ТБ-11-В (1600-СВ (1954)) - это моторные масла для автомобилей с двигателями объемом 1,6 л.

6 место

СИНТЕТИКА ЖИЖЕ МИНЕРАЛКИ

Заблуждение пошло со времен древних двигателей, владельцы которых опасались заливать синтетику, потому что она, дескать, такая текучая, что вытекает через уплотнения. Однако если взять, к примеру, два масла 10W-40, одно из которых синтетическое, а другое минеральное, то при рабочих температурах у них будет примерно одинаковая вязкость; ее характеризует цифра обозначения после буквы W. Другое дело, что так называемый индекс вязкости, определяющий интенсивность влияния температуры на вязкость масла, у синтетики значительно выше. Поэтому, если захотите приобрести, например, низкотемпературное масло 0W-30, придется разориться на синтетику, ибо такой минералки просто не существует.



В дополнение к теме можно вспомнить другую страшилку: синтетика разъедает, например, тряпичные набивки сальников старых газовских моторов. Однако вязкость здесь абсолютно ни при чем.

5 место

ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЕ ОКТАНОВОЕ ЧИСЛО ОПРЕДЕЛЯЮТ В ХИМЛАБОРАТОРИИ, А МОТОРНОЕ – НА ДВИГАТЕЛЕ

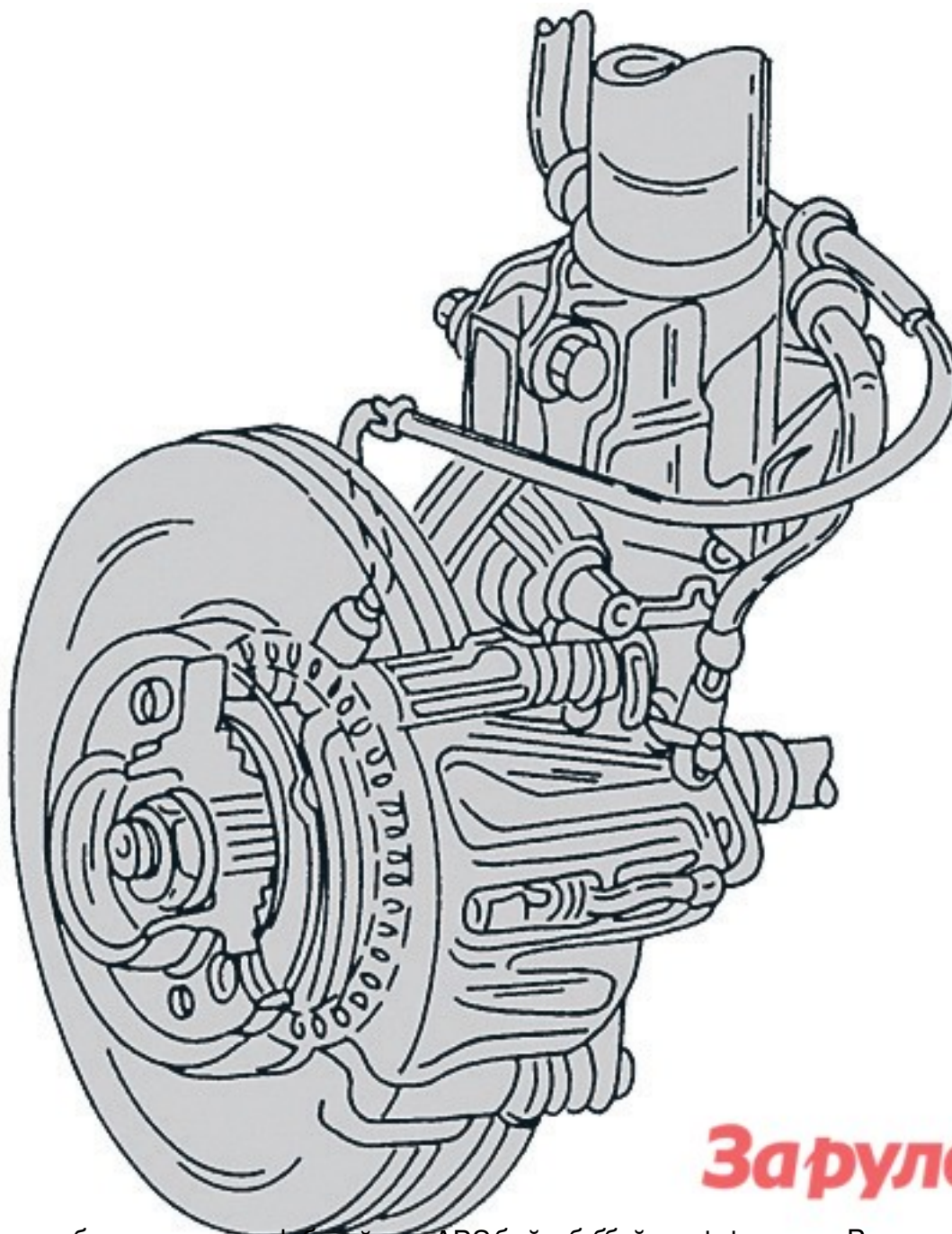
Октановые числа, определенные по исследовательскому (ОЧИ) и моторному (ОЧМ) методам, – это вовсе не «теоретический» и «практический» параметры. Их получают на одном и том же оборудовании практически одним и тем же способом! Для этого используют специальную одноцилиндровую установку с переменной степенью сжатия

(УИТ-65 или УИТ-85). Разница только в режимах работы этой установки. При определении ОЧИ коленчатый вал делает 600 об/мин, а для ОЧМ – 900 об/мин. Кроме того, при определении ОЧМ используют подогрев смеси перед двигателем. Условно считают, что ОЧИ характеризует свойства топлива в городском цикле эксплуатации автомобиля, а ОЧМ – в шоссейном.

4 место

ABS СОКРАЩАЕТ ТОРМОЗНОЙ ПУТЬ

Если антиблокировочная система (ABS) и сокращает тормозной путь, то лишь при некоторых условиях (например, по сравнению с заблокированными намертво колесами). Принцип работы этой системы состоит в том, что автоматика уменьшает тормозное усилие (давление в тормозной системе), если какое-либо колесо вдруг блокируется. Это позволяет сохранить управляемость при экстренном торможении (ведь, куда ни поворачивай заблокированные передние колеса, автомобиль направление скольжения не изменит!). Вдобавок торможение без проскальзывания в точке контакта (без блокировки колес) эффективнее, поскольку сила трения покоя несколько больше силы трения скольжения.



За рулем

3 место

КАЛЬЦИЕВАЯ БАТАРЕЯ ЛУЧШЕ СВИНЦОВОЙ

Батареи бывают разные: цинковые, свинцовые, никель-кадмиевые, литиево-ионные... Вот только о кальциевых еще никто не слышал. Тем не менее значок Ca (а то и Ca-Ca) на автомобильных аккумуляторах присутствует все чаще. Странно, что легче они от этого не становятся, а ведь кальций – металл куда менее тяжелый, чем свинец.

На самом деле речь идет о небольших (максимум в несколько процентов) добавках кальция в сплав, из которого изготавливают пластины батарей. Если его добавляют и в положительные, и в отрицательные электроды, то получается то самое Ca-Ca.

А зачем вообще нужен кальций? Оказывается, батареи с добавками кальция в электроды при прочих равных условиях труднее закипают. А это свойство крайне важно

для необслуживаемых батарей: в них ведь воды не долъешь. Меньше у таких батарей и саморазряд при хранении, что очень удобно для продавцов.

2 место

ШИНЫ 15-ГО РАДИУСА



«У вас есть шины 15-го радиуса?» Да нет, таких шин не бывает. Это не более чем в корне неверный сленг, берущий начало от обозначения типоразмера – например, 195/75R15. Но буква R имеет отношение не к радиусу или диаметру, а к конструкции шины! Сейчас она стоит практически на всех покрышках, поскольку диагональных шин (с перекрещивающимися нитями корда) почти не выпускают. А «15» – это посадочный размер обода в дюймах, только не радиус, а диаметр. Поскольку остальные размеры (в нашем случае 195 и 75) приведены соответственно в миллиметрах и процентах, правильно будет попросить просто 15-дюймовую шину, – вас поймут.

1 место

ТОПЛИВО ЕВРО-5

Согласно действующему в России Техническому регламенту на топлива, категорий «Евро» нет. Есть классы – от 2-го до 5-го, требования к которым примерно соответствуют международным. Поэтому такая терминология в России не совсем корректна и носит скорее рекламный характер. Зарулевская практика экспертиз показывает, что топлива с громкими названиями – допустим, Евро-3 – на деле выделяются только по какому-нибудь отдельному параметру, например по содержанию серы или цетановому числу. И поскольку это название ничем не нормировано, то такая маленькая хитрость не наказуема. А реальный класс топлива должен быть указан в сертификате на топливо, который, по идее, можно попросить на АЗС.

Для автомобилей ситуация похожа: введены классы экологической опасности, требования к которым также аналогичны соответствующим «Евро».